

Uchwała Nr
Rady Powiatu Piaseczyńskiego
z dnia

w sprawie zajęcia stanowiska w ramach konsultacji w trybie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020r. 283) w związku z opracowaniem „Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL)” w tym zaproponowanych korytarzy, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe oraz zostanie zaprojektowany przebieg Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej przez teren Powiatu Piaseczyńskiego

Na podstawie § 9 ust. 3 i ust. 4 Statutu Powiatu Piaseczyńskiego, przyjętego Uchwałą Nr VI/9/19 z dnia 28 marca 2019r. (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2019r. poz. 9310), Rada Powiatu Piaseczyńskiego uchwala co następuje:

§ 1

Mając na względzie dotychczasowe zagospodarowanie przestrzenne, uwarunkowania środowiskowe i przyrodnicze, a także opinie mieszkańców wyrażamy sprzeciw wobec zaproponowanej w dokumencie Prognozy oddziaływania na środowisko Strategicznego Studium Lokalizacji Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) formy przeprowadzenia konsultacji społecznych i zakresu przedstawionych do oceny danych, **zawierających ogólny charakter przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) w postaci korytarza zlokalizowanego na terenie 4 gmin Powiatu Piaseczyńskiego, dodatkowo poszerzonego po pierwszym etapie konsultacji i bez wskazania proponowanej trasy przebiegu, uwzględniającej uwagi samorządów zgłoszone na pierwszym etapie konsultacji.**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana w naszym bezpośrednim sąsiedztwie spotkała się z ostrą krytyką i niezadowoleniem lokalnej społeczności.

§ 2

Podtrzymujemy pogląd, że najbardziej właściwym dla planowanej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej A50 byłby przebieg odsunięty w kierunku Drogi Krajowej Nr. 50 wraz z towarzyszącą siecią węzłów, zjazdów i powiązań komunikacyjnych z drogami wojewódzkimi i powiatowymi, oraz zwiększenia ich przepustowości i bezpieczeństwa.

§ 3

Wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec odgórnego i bez konsultacji z lokalnymi samorządami narzucania przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.

§ 4

Deklarujemy gotowość Rady Powiatu Piaseczyńskiego do współpracy na każdym etapie

planowania inwestycji, przy poszukiwaniu najlepszych rozwiązań pozwalających uwzględnić zarówno strategiczne potrzeby infrastrukturalne CPK, jak również lokalne interesy Mieszkańców Powiatu Piaseczyńskiego oraz rachunek ekonomiczny.

§ 5

Zobowiązujemy Przewodniczącego Rady Powiatu Piaseczyńskiego do doręczenia niniejszej uchwały organom i instytucjom odpowiedzialnym za przeprowadzenie oceny wpływu na środowisko inwestycji SSL w ramach CPK oraz Zarządowi Województwa Mazowieckiego w ustawowym terminie.

§ 6

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

Rada Powiatu Piaseczyńskiego wyrażając swoje stanowisko wobec formy i zakresu przedstawionej do oceny Prognozy Oddziaływania na środowisko projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego, definiującej jedynie korytarz do celów przeprowadzenia Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, dodatkowo poszerzony po pierwszym etapie konsultacji, stoi na stanowisku, że skierowany do konsultacji społecznych dokument pod nazwą „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL)”, zawiera jak na obecny etap konsultacji, zbyt ogólne dane w kwestii przebiegu samej trasy OAW (Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej).

Przygotowując **stanowisko Rady Powiatu Piaseczyńskiego** pragniemy wzmocnić przekaz i podkreślić spójność stanowiska poszczególnych samorządów reprezentujących **gminy: Piaseczno, Prażmów, Góra Kalwaria, Lesznowola i Tarczyn**, przez teren których przebiega zaproponowany korytarz i których mieszkańcy biorą aktywny udział w konsultacjach w sprawie przebiegu OAW, jak i lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszając uwagi na każdym etapie konsultacji.

Mając na uwadze, że postępowanie w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ma na celu wyeliminowanie na jak najwcześniejszym etapie takich propozycji rozwojowych, których realizacja może doprowadzić do pogorszenia stanu środowiska oraz wpłynąć negatywnie na jakość życia i zdrowia ludzi, wyrażamy nadzieję, że przedstawione poniżej opinie i uwagi zostaną wzięte pod uwagę podczas planowania rzeczywistego przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Zauważamy przy tym, że Prognoza oddziaływania na środowisko projektu SSL CPK powinna charakteryzować tę konkretną inwestycję, jaką jest budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, w możliwie skonkretyzowanym przebiegu. Sytuacja w tym względzie uległa jednak pogorszeniu poprzez poszerzenie korytarza drogowego OAW względem wersji proponowanej na początku roku 2020 - co w zasadniczy sposób utrudnia wysuwanie argumentów i zmusza osoby pragnące aktywnie włączyć się w konsultacje społeczne do pozostawiania swoich argumentów na pewnym poziomie ogólności.

Bardzo niewielki poziom szczegółowości opracowania powoduje, że nie odniesiono się w nim do wpływu inwestycji na konkretne formy ochrony przyrody funkcjonujące na terenie gmin wchodzących w skład Powiatu Piaseczyńskiego, problematykę tę pozostawiając do analizy niejako wyłącznie na etapie prowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - co zaprzecza idei prowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Utrudnia to dyskusję na temat rodzaju i zakresu, w jakim budowa korytarza drogowego będzie na nie oddziaływała.

Analizując konsultowany obecnie przebieg korytarza drogowego należy założyć, że projektowana trasa będzie przebiegać przez obszarowe formy ochrony przyrody wyrządzając w nich nieodwracalne szkody. Możliwe nawet, że wywołane w ten sposób straty na poziomie przyrodniczym i krajobrazowym zaprzeczą celowości ich dalszego istnienia. Przy tym bardzo ogólny charakter założeń co do przebiegu planowanej trasy, uniemożliwia uszczegółowienie obaw i zastrzeżeń lokalnych społeczności, w tym w szczególności społeczności mieszkańców Powiatu Piaseczyńskiego.

Reagując na przedstawione w ramach konsultacji społecznych założenia, zwracamy szczególną uwagę na problematykę form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. z 2020 r. poz. 55 ze zm.), które mają szczególną rangę na terenie Aglomeracji Warszawskiej, ze względu na bardzo szybko zachodzącą w niej urbanizację.

Korytarz drogowy OAW, który w całości obejmuje Chojnowski Park Krajobrazowy ze względów przyrodniczych, środowiskowych, społecznych i krajobrazowych powinien przebiegać poza granicami Parku i otuliny, na południe od niego, najlepiej po śladzie drogi DK50. Teren Chojnowskiego PK dla zachowania swoich walorów przyrodniczych oraz funkcji, które spełnia dla społeczeństwa nie może być dzielony na mniejsze fragmenty poprzez tak duże inwestycje liniowe.

Chojnowski Park Krajobrazowy został powołany w celu ochrony Lasów Chojnowskich, doliny rzeki Jeziorki oraz fragmentu skarpy wiślanej. Stanowi część tzw. Zielonego Pierścienia Warszawy, jest największym kompleksem leśnym położonym na południe lewobrzeżnej części aglomeracji Warszawy. Tereny te są wykorzystywane rekreacyjnie przez mieszkańców Aglomeracji Warszawskiej – miasta i sąsiednich miejscowości. Tereny leśne wpływają na jakość powietrza i zatrzymują wilgoć. Jest to szczególnie ważne w sąsiedztwie obszarów tak intensywnie zabudowanych.

Obszar Chojnowskiego PK to w największej części dosyć zwarty kompleks leśny, który jednocześnie jest bardzo różnorodny przyrodniczo. Przecięcie terenu spowoduje zniszczenie siedlisk gatunków wyjątkowych i rzadkich w sąsiedztwie Warszawy, w tym 7 siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Są to:

- 1) 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*;
- 2) 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe *Molinion*;
- 2) 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*);
- 3) 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*);

- 4) *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe;
- 5) 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*)
- 6) *91D0 Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne.

(gwiazdką oznaczono siedliska priorytetowe)

W Lasach Chojnowskich schronienie znajdują liczne chronione i rzadkie gatunki zwierząt, w tym m.in. mopki zachodnie *Barbastella barbastellus* (gatunek bliski zagrożenia wg Międzynarodowej Ligi Ochrony Przyrody), wykorzystujące schronienia letnie rozwieszone na terenach leśnych, a także liczne gatunki ptaków wykorzystujące mozaikę środowisk jaką oferuje Park. Na terenach leśnych schronienie znajdują również duże ssaki, które posiadają tu również swoje szlaki migracyjne.

Do najcenniejszych i najrzadszych gatunków występujących w Chojnowskim Parku Krajobrazowym należą bielik zwyczajny *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, kobuz *Falco subbuteo*, jastrząb *Accipiter gentilis*, trzmielojad *Pernis apivorus*, kszysk *Gallinago gallinago*, czajka *vanellus vanellus*, derkacz *crex crex*, gągoń *Bucephala clangula*, perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*, dziwonia *Erythrura erythrura*, jarzębatka *Sylvia nisoria*, krętogłów *Jynx torquilla*, srokoś *Lanius excubitor*, wydra *Lutra lutra* czy badyłarka *Micromys minutus*. Wiele z nich to gatunki gwałtownie w ostatnich latach zmniejszające swoją liczebność.

Przebieg trasy w proponowanym korytarzu drogowym na terenie gmin Powiatu Piaseczyńskiego doprowadzi do przecięcia przepływających przez Park rzek wraz z ich dolinami i obszarami podmokłymi. Ochrona ekosystemów wodnych i mokradłowych powinna stanowić priorytet w obecnym czasie, gdy coraz częściej Polskę dotyka susza, a postępujące zmiany klimatyczne sprawiają, iż sytuacja hydrologiczna kraju będzie się jeszcze pogarszać. Prace przy budowie spowodują dalsze odwodnienie terenów, w tym rezerwatów powołanych dla ochrony łągów oraz lasów grądowych charakterystycznych dla Parku. Na terenie Parku znajdują się liczne małe zbiorniki wodne, których zachowanie jest niezbędne dla utrzymania występującej tu różnorodności flory i fauny. Zbiorniki te są wykorzystywane przez wiele gatunków chronionych ptaków (m.in. wodnik *Rallus aquaticus*, samotnik *Tringa ochropus*, bocian czarny *Ciconia nigra*, płaskonos *Spatula clypeata*) i płazów (w tym kumak nizinny *Bombina orientalis*, grzebiuszka ziemna *Pelobates fuscus* i traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*).

Planowana inwestycja będzie miała bez wątpienia niebagatelny wpływ na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, który obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz, duże zróżnicowanie siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt oraz pełniący funkcję otuliny zabezpieczającej Chojnowski Park Krajobrazowy na terenie Powiatu Piaseczyńskiego przed zagrożeniami zewnętrznymi, wynikającymi z działalności człowieka. Trudno jednak doszukać się w przedstawionej dokumentacji analizy, która tego zagadnienia by dotyczyła. Pozwala to sądzić, że Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu może ucieść w bardzo dużym stopniu na realizacji inwestycji w jego granicach - poprzez trwałe przecięcie go planowaną trasą.

Kierując się założeniem, że docelowy przebieg trasy zostanie wyznaczony w terenach charakteryzujących się niewielkim stopniem urbanizacji, przyjąć również należy, że będzie on

kolidować z ustanowionymi na terenie Powiatu Piaseczyńskiego pomnikami przyrody - szczególnie licznymi właśnie na terenach o niewielkiej gęstości zabudowy. Zaznaczyć przy tym należy, że Prognoza oddziaływania na środowisko nie wspomina o tej formie ochrony przyrody i o możliwych z nią kolizjach. Pomniki przyrody jako twory przyrody żywej i nieożywionej lub ich skupiska o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, kulturowej, historycznej lub krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów są szczególnie cenne dla obszaru Aglomeracji Warszawskiej i z tego powodu każdy ubytek w tym zakresie jest istotną stratą nie tylko ze względów przyrodniczych.

Konsultowany przebieg korytarza drogowego zawiera w sobie rezerваты przyrody powołane na terenie Powiatu Piaseczyńskiego, tj. Biele Chojnowskie, Las Pęcherski, Uroczysko Stephana, Pilawski Grąd i Chojnów. Budzi to uzasadnione obawy, że rezerваты te, a przez to walory przyrodnicze, które mają być w nich szczególnie chronione, zostaną bezpowrotnie zniszczone.

Poważnie niepokoi również fakt, że przebieg trasy, który zostanie zaproponowany będzie kolidował ze Specjalnym obszarem Ochrony Natura 2000 – Łąki Soleckie, który leży w granicach gmin Piaseczno i Góra Kalwaria.

Autorzy prognozy wskazują na istotne zagrożenia powodujące degradację środowiska przyrodniczego na terenach cennych przyrodniczo tj. „Fragmentacja siedlisk jest jednym z najistotniejszych problemów z punktu widzenia SSL CPK, ponieważ prowadzi do utraty różnorodności biologicznej, a w ślad za tym do destabilizacji poszczególnych ekosystemów. Utrata różnorodności biologicznej przyczynia się również do osłabiania możliwości adaptacji poszczególnych gatunków i ekosystemów do zmian klimatu, wpływając na ich zasięgi terytorialne, uwarunkowania fito- i zoofenologiczne. Ze względu na ograniczenie zdolności do przemieszczania się na nowe tereny może przyczyniać się to do zmniejszenia przeżywalności gatunków czy prowokowania do zachowań osłabiających ich strukturę. Do najistotniejszych barier, które mogą prowadzić do zaburzenia sieci powiązań ekologicznych, w przypadku SSL CPK należy zaliczyć planowaną infrastrukturę drogową oraz planowane linie kolei dużych prędkości w związku z koniecznością stosowania wygradzeń i ekranów akustycznych.”

„W przypadku realizacji inwestycji liniowych kolejowych i drogowych największym problemem dla obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych jest powstawanie efektu bariery, który przyczynia się do izolacji przestrzennej i ograniczenia możliwości utrzymania spójności i funkcjonalności obszarów chronionych. Efekt bariery powstaje w wyniku fragmentacji tych obszarów, należy tu jednak zaznaczyć, że nie każda inwestycja prowadząca przez obszary chronione bądź korytarze ekologiczne wywołuje taki efekt. Niemniej z punktu widzenia realizowanego dokumentu istotne jest zachowanie drożności korytarzy ekologicznych i szlaków migracji w dolinach rzek i cieków, zachowanie spójności systemu obszarów chronionych w tym w szczególności Natura 2000. Potencjalne oddziaływanie barierowe może więc mieć poważniejsze konsekwencje dla zachowania spójności i funkcjonalnością populacji niż śmiertelność zwierząt na drogach czy liniach kolejowych. Dlatego na kolejnych etapach projektowania inwestycji istotne będzie wytrasowanie inwestycji względem obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych tak aby ograniczyć ingerencję i występowanie efektu bariery lub wykorzystywanie dostępnych rozwiązań dla zapewnienia spójności tych obszarów (np. przejścia dla zwierząt).”

Jednak autorzy nie omawiają wpływu inwestycji drogowej S/A50 na poszczególne obszary chronione znajdujące się na terenie Powiatu Piaseczyńskiego (m.in. Chojnowski PK, obszary

Natura 2000, rezerваты przyrody) stąd nie jest możliwe odniesienie się do omawianych oddziaływań na poziomie konkretnych obszarów chronionych. Nie jest znany także stopień degradacji obszarów chronionych przez które mogłaby przebiegać planowana trasa (całkowite zniszczenie, istotne zmniejszenie powierzchni, utrata gatunków i siedlisk dla których zostały powołane) stąd nie możliwe jest dokonanie oceny strat w środowisku przyrodniczym.

Wątpliwości, co do przebiegu korytarza drogowego Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej pogłębia zdawkowe potraktowanie w Prognozie oddziaływania na środowisko ww. form ochrony przyrody (skupienie się raczej na liczbach, a nie rzeczywistych problemach) i nie odniesienie się w niej do negatywnego wpływu realizacji inwestycji na konkretne obszary.

W związku z powyższym Rada Powiatu Piaseczyńskiego wnioskuje o przesunięcie projektowanego ciągu komunikacyjnego S10-OAW poza obszar Powiatu Piaseczyńskiego i odsunięcie go na południe poza obszar chronionej przyrody Chojnowskiego Parku Krajobrazowego po śladzie lub w bliskiej odległości od DK 50 z uwzględnieniem dotychczasowych rezerw komunikacyjnych zawartych w dokumentach planistycznych. Jednocześnie zgłaszamy sprzeciw wobec potencjalnego przebiegu linii drogowej A50 i jakiegokolwiek innej trasy tranzytowej na terenie Powiatu Piaseczyńskiego.

Wariantowy przebieg drogi klasy autostrady czy drogi ekspresowej odcinający część południową Powiatu Piaseczyńskiego zaburzy funkcjonowanie mieszkańców tych terenów, których aktywność związana jest z Piasecznem i aglomeracją Warszawską. Lokalizując trasę należy wziąć również pod uwagę historycznie powiązane ze sobą sołectwa zlokalizowane na terenach różnych gmin należących do powiatu, których historyczna integracja wykracza ponad podziały administracyjne; np.: Zalesie Górne – Ustanów.

Proponowana lokalizacja tej inwestycji stanowi zagrożenie dla wrażliwego systemu przyrodniczego Powiatu Piaseczyńskiego, ponieważ przecina i silnie ingeruje w kompleksy lasów Chojnowskich i rzekę Jeziorkę, dla których gmina Piaseczno ustanowiła ochronę we wszystkich dokumentach planistycznych z uwagi na cenne siedliska przyrodnicze i rezerваты ochrony przyrody.

Lasy Chojnowskie, które przecinałaby projektowany ciąg komunikacyjny tworzą pierścień tzw. lasów ochronnych wokół Warszawy oraz stanowią naturalne zaplecze dla wypoczynku i rekreacji, a gminy Powiatu Piaseczno szczytą się zachowaniem wysokiej lesistości, co zostanie zaburzone realizacją przedmiotowej inwestycji drogowej w tej lokalizacji oraz spowoduje podział jednego z cenniejszych kompleksów przyrodniczych i konieczność przeprowadzenia wycinki bardzo wielu drzew.

Przyjmując, zgodnie z dostępną wiedzą, że 1 ha lasu wiąże średnio 4,5 tony CO₂ w ciągu roku, planowane wylesienia pod proponowane lokalizacje przebiegu nowej autostrady A50, spowodują brak absorpcji CO₂ z atmosfery w ilości około 1000 ton rocznie!

Planowane działania zaburzają w istotny sposób stabilność drzewostanów poprzez otwarcie wnętrza lasu nieuodpornego na czynniki destrukcyjne takie jak: wiatr, zwiększona insolacja słoneczna oraz kolejna zmiana stosunków wodnych.

Zaproponowane rozwiązania spowodują nieodwracalne straty w substancji przyrodniczej, wpłyną niekorzystnie na klimat. Ograniczą także produkcyjną oraz pozaprodukcyjną funkcję lasu.

Korytarz drogowy OAW, który w całości obejmuje Chojnowski Park Krajobrazowy ze względów przyrodniczych, środowiskowych, społecznych i krajobrazowych powinien przebiegać poza granicami Parku i otuliny, na południe od niego, najlepiej po śladzie drogi DK50. Teren Chojnowskiego Parku Krajobrazowego dla zachowania swoich walorów przyrodniczych oraz funkcji, które spełnia dla społeczeństwa nie może być dzielony na mniejsze fragmenty poprzez tak duże inwestycje liniowe.

Obszar Chojnowskiego Parku Krajobrazowego to w największej części znacząco zwarty kompleks leśny, który jednocześnie jest bardzo różnorodny przyrodniczo. Przecięcie terenu drogą klasy autostrady czy drogi ekspresowej spowoduje zniszczenie siedlisk gatunków wyjątkowych i rzadkich w sąsiedztwie Warszawy, w tym 7 siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej.

Propozycja przebiegu ciągu komunikacyjnego S10-OAW wywołuje duży sprzeciw mieszkańców gmin Powiatu Piaseczyńskiego, którzy obawiają się potencjalnych wyburzeń oraz zmiany dotychczasowego zagospodarowania terenu. Kontrowersje wywołuje też sposób prowadzenia konsultacji społecznych, brak wyjaśnień ze strony przedstawicieli CPK na spotkaniach z społecznością lokalną oraz krótkie terminy zapoznania się z tak skomplikowanym dokumentem i składania do niego uwag.

Przedstawione rozwiązania komunikacyjne nie są zgodne z żadnym dokumentem planistycznym obowiązującym na terenie gmin Powiatu Piaseczyńskiego. Studium i plany miejscowe w procedurze planistycznej zostały uzgadnianie z organami centralnymi w zakresie inwestycji ponadlokalnych, w tym projektów autostrad czy dróg ekspresowych. W żadnych dotychczasowych założeniach wynikających z opracowań dla województwa mazowieckiego nie brano pod uwagę wariantu przebiegu drogi tej rangi przez teren Powiatu Piaseczyńskiego.

Należy również zwrócić uwagę, że sposób zagospodarowania terenów ustalany jest w studium i planach miejscowych. W oparciu o te dokumenty planistyczne – stanowiące prawo lokalne - podejmowane są wszystkie decyzje inwestycyjne. Daje to poczucie ciągłości i przewidywalności w planowaniu przestrzennym.

Poprowadzenie ciągu komunikacyjnego S10-OAW w nowej lokalizacji, nieuwzględniającej istniejącej infrastruktury wydaje się nieuzasadnione ekonomicznie. DK50 jest już ciągiem komunikacyjnym z określoną infrastrukturą, funkcjonującymi i planowanymi rozwiązaniami technicznymi, własnościowymi i przestrzennymi. Propozycje przebiegu tras A50 nie korespondują z przewidywaną od lat rozbudową drogi DK50, która w dalszych pracach projektowych powinna być rozważana jako główny wariant.

Przedstawiony do oceny dokument nie zawiera analizy opłacalności ekonomicznej inwestycji, jej kosztotwórczego wpływu i konsekwencji finansowych w odniesieniu do budżetów poszczególnych samorządów, na terenie których zlokalizowana zostanie OAW. Jednakże o dokładniejszej analizie ekonomicznej można mówić dopiero po określeniu szczegółowego przebiegu OAW, a brak przedmiotowych danych w dokumencie wskazuje na wadliwość przeprowadzonego postępowania.

Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu SSLCPK została sporządzona w oparciu o nieaktualne podkłady mapowe, które nie uwzględniają zarówno zrealizowanej zabudowy, jak i budowanych dróg ekspresowych.

Równocześnie pragniemy zauważyć, że lokalizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego

wyduje się być bardzo niepokojąca i raczej nietrafiona w relacji do zasobów gruntowych Województwa Mazowieckiego. Wybrana lokalizacja determinuje zabudowę gruntów chronionych w tym najlepszych uprawnych gruntów jakimi dysponuje nasze województwo, w dodatku są to grunty występujące w Polsce na około 8% powierzchni kraju i stanowią bazę i gwarantowane podstawę produkcji żywności. Powstanie lotniska tej skali, spowoduje w konsekwencji zabudowę komercyjną i techniczną w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Inne ułatwienia wynikające z wybranej lokalizacji, opisane w Prognozie powinny mieć mniejsze znaczenie niż niszczenie, poprzez skazanie pod zabudowę urodzajnych i chronionych gruntów. Przedmiotową inwestycję można by z powodzeniem zlokalizować na nieurodzajnych lub zdegradowanych wcześniej terenach przemysłowych, lub powojkowych, .

Równinny teren Mazowsza w okolicy Baranowa, na której zaproponowano lokalizację CPK nie posiada żadnych naturalnych barier, chroniących otoczenie przed hałasem i emisją zanieczyszczenia, a także swobodnym jego przemieszczaniem . Taką naturalną barierą niwelującą falę dźwiękową oraz zanieczyszczenia byłby nasadzony w tym celu las, w bezpośrednim otoczeniu lotniska. (Przykładem właściwej lokalizacji może być lotnisko we Frankfurcie nad Menem, położone po środku lasu.) .

W związku z tym postulujemy ponowne przeanalizowanie lokalizacji CPK.

Jednocześnie pragniemy zauważyć, że ideą przeprowadzania konsultacji społecznych jest dialog pomiędzy społecznością lokalną i władzami terenowymi, a Inwestorem postulującym budowę CPK wraz infrastrukturą drogową a celem wypracowanie akceptowalnego dla obu stron kompromisu. Należy tutaj pokreślić, że dotychczasowe działanie Inwestora nie przypomina w żadnym stopniu konsultacji społecznych. Nikt z przedstawicieli CPK nie pojawił się w celu przedstawienia inwestycji mieszkańcom Powiatu Piaseczyńskiego. Otrzymujemy w zamian, w tym roku już drugi obszerny i skomplikowany dokument i krótki czas na wniesienie uwag do jego treści. Takie stanowisko Inwestora może być odebrane jako autorytarne traktowanie społeczności lokalnych a sama inwestycja budzi w związku z tym lęk i powszechną niechęć .

Jednocześnie pragniemy podtrzymać stanowisko rady Powiatu Wyrażone w pierwszym etapie konsultacji Uchwała Rady Powiatu Nr XX/1/20 z dnia 06 marca 2020 r. jak i zgłoszone wówczas uwagi, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

STAROSTA PIASECZYŃSKI

Ksawery Gut

Monika Majasna

RADCA PRAWNY
WA-8776