

UZASADNIENIE
do Uchwały Nr XX/1/20
z dnia 06 marca 2020 r.
Rady Powiatu Piaseczyńskiego

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 w związku z opracowaniem projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) w tym zaproponowanych korytarzy w których będą usytuowane nowe inwestycje drogowe i kolejowe oraz przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) przez teren Powiatu Piaseczyńskiego.

Rada Powiatu Piaseczyńskiego wyrażając swój stanowczy sprzeciw wobec proponowanych tras przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, określonych w ramach projektu Strategicznego Studium Lokalizacji Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) jak również negatywną oceną formy przeprowadzenia konsultacji społecznych i zakresu przedstawionych do oceny danych, zawierających uchybienia formalne i brak skomunikowania z lokalną infrastrukturą proponowanych tras Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, zawiera poważne braki i nieścisłości oraz nie koresponduje z przekazywanymi dotychczas społeczeństwu informacjami.

- 1) W 2019 roku Ministerstwo Infrastruktury informowało lokalną społeczność, że trasa obwodnicy Warszawy będzie przebiegała po śladzie DK 50, omijając Grójec od północnej strony. Tutaj powołujemy się na dane pochodzące od rzecznika prasowego Szymona Huptysia. Warianty trasy jak i korytarz będący przedmiotem konsultacji w ramach przedłożonego SSL w żaden sposób nie korespondują z przewidywaną od lat rozbudową trasy DK50, rezerwami terenowymi na potrzeby jej rozbudowy i ich przeznaczeniem.
- 2) Dokument SSL nie zawiera uzasadnienia dla zaistniałej zmiany przedstawionych wariantów przebiegu OAW przez gminę Tarczyn, Prażmów, Góra Kalwaria, Piaseczno, Lesznowola.
- 3) Dokument SSL wskazuje na przebieg korytarza komunikacyjnego dla przebiegu OAW w odległości 40-50 km od Warszawy, co jednoznacznie mogłoby wskazywać przebieg po śladzie lub w bliskiej odległości DK 50. Proponowane obecnie warianty przebiegają w odległości nie większej niż około 30 km od centrum Warszawy.
- 4) W założeniach SSL wskazano, że okolice Warszawy mają mocno zurbanizowany charakter, gdzie duża koncentracja skupisk ludzkich znacznie ogranicza możliwość poprowadzenia korytarzy drogowych, szczególnie przez teren na południe od Warszawy. Jednocześnie zakłada się jednak, że na południowym odcinku OAW tj. na fragmencie od przecięcia w okolicy Mińska Mazowieckiego do przecięcia w okolicy węzła Wiskitki trasa będzie miała klasę autostrady.
- 5) Z założeń dokumentu SSL wynika, że trasowanie wariantów przeprowadzono z uwzględnieniem istniejącej sieci dróg z wykorzystaniem istniejących przebiegów dróg w pasach drogowych jak również istniejących węzłów drogowych w celu jak najmniejszej

ingerencji w skupiska zabudowań oraz minimalizacji negatywnego oddziaływania poruszających się drogami pojazdów. Obecna propozycja odchodząca od wariantu po śladzie DK 50 stoi w oczywisty sposób w sprzeczności z tymi założeniami. Tymczasem podstawą wyznaczenia wariantów tras w SSL, miała być zgodnie z jego treścią, potrzeba znalezienia optymalnego rozwiązania ze względu na ich przebieg i powiązania z pozostałymi elementami sieci transportowej regionu.

- 6) Pragniemy zauważyć że zaproponowany korytarz w całości i centralnie jest prowadzony przez Chojnowski Park Krajobrazowy. Nawet jeśli południowy przebieg OAW (czerwony) „ślizga się” po granicy parku, to północna propozycja (zielono-niebieska) przebiega przez najbardziej zurbanizowane tereny południowej części aglomeracji warszawskiej i park krajobrazowy, rozdzielając go na pół. W związku z sugestiami mieszkańców korytarz należy przesunąć w kierunku DK50, tak aby przebieg OAW był możliwie zgodny z wcześniejszymi planami.
- 7) W oddziaływaniu korytarza w przedstawionym przebiegu znajdują się takie miejscowości jak Piaseczno, Góra Kalwaria, Tarczyn. Prażmów - gmina zostanie podzielony na pół, a miasto Góra Kalwaria wyrzucona poza obszar OAW.
- 8) Z uwagi na rachunek ekonomiczny i społeczny wnosimy o duży stopień uszczegółowienia przeprowadzanej strategicznej oceny wpływu inwestycji na środowisko dla terenów bezpośrednio przyległych do korytarza. Wraz z lokalizacją obwodnicy zaistnieje konieczność budowy infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, kanalizacja bytowa, wodociągi, sieci gazowe, światłowody i instalacje teletechniczne), społecznej i inwestycji oświatowych z uwagi na barierę jaką będzie stanowić tego typu oddzielenie liniowe oraz wskazanie wpływu tej inwestycji w relacji do ustaw powiązanych, jak prawo oświatowe. (zmiany w tworzeniu obwodów szkolnych, wynikającej z tego konieczności budowy dodatkowych szkół i przedszkoli, które powinny obciążać budżet inwestycji a nie gmin i powiatów oraz uwzględniać koszty ich utrzymania).
- 9) Przedłożony projekt SSL w części rysunkowej został wykonany w oparciu o nieaktualne mapy w tym nie zostały uwzględnione istniejące, użytkowane drogi. SSL w części graficznej także nie obejmuje inwestycji dla których wydano już decyzje ZRID lub są na etapie procedury oraz będących w realizacji. Jako taki projekt SSL z powodu uchybień formalnych nie powinien być poddany konsultacjom społecznym w obecnym kształcie z uwagi na niekompletność i nieprawdziwy obraz wzajemnych powiązań i odległości, mających istotny wpływ na przeprowadzaną procedurę opiniowania wpływu inwestycji na środowisko.
- 10) Braki formalne w kwestii przedstawienia koncepcji zasilania przedmiotowej inwestycji i prowadzonych tras linii energetycznych, prowadzenia dodatkowych linii napowietrznych, korytarzy dla tych linii jak i proponowanych skablowań, których konieczność budowy wynika z przedłożonego dokumentu SSL. Te elementy jedynie zaznaczono w części opisowej jako niezbędne z uwagi na charakter przedmiotowej inwestycji, natomiast nie zostały uwzględnione na załącznikach graficznych. Nie wskazano lokalizacji następujących elementów infrastruktury, które odnajdujemy w części opisowej SSL:
 - napowietrznych i kablowych linii elektroenergetycznych, a także stacji elektroenergetycznych, w tym wysokich i najwyższych napięć, służące zarówno zasilaniu samego Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak i kolejowych podstacji trakcyjnych,

a także innych odbiorów, pomimo że w zakresie sieci wysokich i najwyższych napięć „zakłada się budowę linii o łącznej długości rzędu kilkuset kilometrów”;

- instalacji do przesyłu oraz magazynowania paliw płynnych, w tym w szczególności związane z dostarczaniem paliwa na potrzeby ruchu lotniczego;
 - sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, a także instalacji do oczyszczania ścieków, związanych zarówno z funkcjonowaniem samego CPK, jak również infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym budynków związanych z tą infrastrukturą;
 - budowy i przebudowy niektórych rodzajów urządzeń wodnych (np. kanałów), w celu przygotowania terenu dla prowadzonych inwestycji lub likwidacji kolizji z prowadzonymi inwestycjami;
 - węzłów przesiadkowych integrujących budowane stacje i przystanki kolejowe z autobusowym publicznym transportem zbiorowym oraz z komunikacją indywidualną, a także infrastruktury drogowej, komunikującej te stacje i przystanki z pobliskimi miastami.
- 11) Zważywszy, że zmiana planów miejscowych i studium uwarunkowań dla każdej z przedmiotowych, w/w inwestycji, pojawiająca się w związku z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym jak i ustaw dot. ochrony środowiska w zakresie kwalifikacji przedsięwzięć do oceny środowiskowej będzie objęta uzgodnieniem wymagającym konsultacji społecznych i ponownej ocenie, takie elementy powinny zostać wskazane już na obecnym etapie konsultacji społecznych. (Zgodnie z Art.46.1. Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projekt wymaga koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planu zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko).
- 12) Wskazujemy konieczność wykonania analiz demograficznych i komunikacyjnych oraz poddania ich procedurze oceny wpływu bariery, jaką będzie inwestycja liniowa OAW jak i intensyfikacji zagospodarowania terenów w związku z powstaniem przedmiotowej inwestycji drogowej zapewnienia koniecznych i bezkolizyjnych przepustów drogowych i kolejowych w formie wiaduktów i kładek dla pieszych, zapobiegających tworzeniu się zatorów w lokalnym ruchu drogowym.
- 13) Wskazujemy konieczność wykonania całej sieci dróg dojazdowych o wysokiej przepustowości i bezkolizyjnych rozwiązaniach połączeń w obszarach o wyższej intensyfikacji zabudowy, łączących OAW z miastem Warszawą i miastami wchodzącymi w skład Powiatu Piaseczyńskiego.
- 14) Wskazujemy konieczność budowy węzłów łączących planowaną OAW z kluczowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi.
- 15) Wskazujemy konieczność budowy węzła na połączeniu z drogą krajową i planowaną trasą S7.
- 16) Wskazujemy konieczność budowania ekranów akustycznych na całej długości planowanej inwestycji.
- 17) Wskazujemy konieczność budowy sieci korytarzy dla zwierząt.

- 18) Wskazujemy konieczność stosowania nasadzeń zielenią miododajną, nektarującą w okresie przełomu czerwca i lipca z uwagi na występujące okresy głodu pszczół na w obszarze Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.
- 19) Wskazujemy konieczność przeniesienia lub skablowania linii napowietrznych zasilających aglomerację warszawską, w tym linii wysokiego napięcia Kozienice – Mory 220 kV i włączenia tego zadania do inwestycji CPK.
- 20) Wskazujemy konieczność uwzględnienia planów budowy linii 400 kV Kozienice Ołtarzew. Blok 1075MW został już uruchomiony pod koniec 2017 roku. Budowa linii opóźnia się, a jest strategiczną dla zasilenia aglomeracji warszawskiej;
- 21) Przedłożony dokument SSL nie uwzględnia interesu społecznego (w tym nierozdzielania struktur osadniczych), uwarunkowań terenowych, przestrzenno-społecznych, nie uwzględnia uwarunkowań wodnych i melioracyjnych oraz nie bierze pod uwagę wydzielonych w planach zagospodarowania przestrzennego i studiach uwarunkowań i kierunków rozwoju samorządów rezerw terenów pod drogowe korytarze.
- 22) Proponowana trasa OAW przetnie Gminę Prażmów na pół, utrudniając dojazd do pracy, szkół, urzędów, przychodni zdrowia, kościołów, cmentarzy itp. jak również naruszy/będzie oddziaływać negatywnie na ustanowione w niej formy ochrony przyrody (m.in. Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, czy Chojnowski Park Krajobrazowy). Miejsce to utraci charakter spokojnego azylu oraz walory przyrodnicze. Zostaną tam znacząco pogorszone warunki do życia, negatywnie wpłynie to na więzi społeczne oraz drastycznie obniży wartości nieruchomości stanowiących niejednokrotnie dorobek życia mieszkańców. Podział Gminy nie przyniesie korzyści i negatywnie wpłynie na jej rozwój, gdyż tereny gminy Prażmów są m.in. zaliczane do zaplecza mieszkaniowo-klimatycznego dla Warszawy i okolic.
- 23) Dokumenty planistyczne na poziomie wojewódzkim nie przewidują budowy autostrady przez teren trzech Gmin. W żadnym z Planów zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (PZPWM) przyjętych na przestrzeni ostatnich 15-tu lat nie pojawiała się w dokumentach kierunkowych OAW droga szybkiego ruchu w klasie autostrady. Zgodnie z dokumentem z 2004 r. przebieg trasy A2 w rejonie Warszawy wskazano w wariantie podstawowym przez Warszawę jako Południową Obwodnicę Warszawy, o klasie niższej niż autostrada. W kolejnej edycji PZPWM z 2014 r. nie wskazuje się przebiegu autostradowej obwodnicy Warszawy. Podobnie w najnowszym dokumencie PZPWM z 2018 r. nie wskazuje się przebiegu autostradowej obwodnicy Warszawy. Odnajdujemy jedynie postulat do ujęcia w dokumentach rządowych.
- 24) Dokumenty planistyczne wyrażające politykę przestrzenną gmin nie przewidują rezerw terenów pod korytarze drogowe, a już tym bardziej budowy przez jej tereny autostrady czy drogi ekspresowej; Wprowadzenie ich na mocy specustawy o CPK nie może obciążać budżetów gmin zarówno po stronie zmian w obszarze planowania przestrzennego jak i konsekwencji planistycznych, wynikających z ustaw związanych z zagospodarowaniem przestrzennym (Art. 36 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dot. wykupu gruntów, utraty wartości).
- 25) W trakcie zmiany Studium Uwarunkowań gminy Prażmów z 2008 r. zrezygnowano z rezerwowania korytarza dla autostrady wobec braku takich rezerw na terenie sąsiednich

gmin. Uwzględniono jedynie korytarz dla budowy drogi zbiorczej o przebiegu od drogi wojewódzkiej nr 722 do drogi wojewódzkiej nr 683 w Uwielinach.

- 26) W Studium Uwarunkowań gminy Prażmów z 2014 r. nie wskazywano żadnego korytarza drogowego wzdłuż linii kolejowej. Dotychczasową rezerwę między Nowym Prażmowem a Uwielinami zamieniono na pas zieleni izolacyjnej, przy czym dopuszczono wykorzystanie części szerokości tego pasa na drogę dojazdową lub lokalną na całej długości bądź tylko na fragmentach. Obecna zmiana Studium z 2017 r. podtrzymuje ustalenia w tym zakresie z 2014 r.
- 27) W kolejnych dokumentach planistycznych na szczeblu gminy Prażmów obniżano klasę projektowanej drogi z autostrady przez zbiorczą, aż do obecnych dopuszczonych na terenie pasa zieleni izolacyjnej dróg dojazdowych lub lokalnych. Studium Uwarunkowań jak wiadomo podlega takim samym procedurom uzgodnienia jak Strategiczne Studium Lokalizacyjne (SSL). Jednocześnie dokumenty na szczeblu wojewódzkim stały się coraz bardziej ogólne i rezygnowano ze wskazywania konkretnego przebiegu autostrady.
- 28) W ostatnich latach wydano bardzo wiele decyzji podziałowych dla nieruchomości i pozwoleń na budowę w lokalizacjach objętych wariantami tras – co poza ewentualnymi odszkodowaniami za wywłaszczenie, będzie skutkowało dodatkowymi roszczeniami z tytułu zadośćuczynienia, W związku z przedstawieniem koncepcji na nieaktualnych mapach, będzie to skutkowało zafałszowaną wstępną analizą ekonomiczną przedsięwzięcia.
- 29) W czerwonym wariantcie trasa przebiega w lokalizacji, w której pobliżu przebiega już uciążliwa linia kolejowa 12, która będzie objęta modernizacją i znacznym zwiększeniem natężenia ruchu kolejowego (w tym przede wszystkim towarowego). Powyższe plus autostrada oznacza kumulację negatywnych czynników wpływających na środowisko i mieszkańców.; Dla tego wariantu, w obszarach trasy znajdują się siedliska bobrów oraz chronionych ptaków. Trasa ta przebiega też przez tereny zalewowe rzeki Zielonej.
- 30) W proponowanych wariantach trasy przebiegają w sąsiedztwie szkół w Uwielinach i w Ustańowie w gminie Prażmów, w Jazgarzewie i w Zalesiu Górnym w gminie Piaseczno oraz w Kątach w gminie Góra Kalwaria, w których uczy się po kilkuset uczniów w każdej szkole i znajduje zatrudnienie kilkaset osób, dzieląc obwody szkolne i powodując konieczność budowy dodatkowych szkół lub wydłużenia dojazdów do szkół i konieczność pokrycia kosztów dowozu dzieci.
- 31) Brak przemyślenia w stopniu szczegółowym przez Inwestora CPK nawet wstępnych tras, wskazuje na dużą nieodpowiedzialność już na tak wczesnym etapie inwestycji, gdzie dowolność i brak szczegółowej analizy doprowadził do masowych protestów mieszkańców przeciwko lokalizacji OAW we wszystkich wariantach, przebiegających przez teren Gminy Tarczyn, Prażmów, Góra Kalwaria i Piaseczno zobowiązując władze gmin i powiatu do podejmowania kroków prawnych i faktycznych skierowanych przeciwko planowanej inwestycji. Mieszkańcy nakłaniają władze gminne do sprzeciwu wobec planowanych wariantów OAW i zbierają podpisy pod protestem w sprawie jej przebiegu, które zostaną przekazane do CPK w ramach prowadzonych konsultacji. Zamierzają wystąpić o przeprowadzenie referendum lokalnego w przedmiotowej sprawie, planują zaangażować do udziału w postępowaniu organizacje ekologiczne. Podejmą wszelkie działania wynikające z obowiązujących przepisów prawnych i uprawnień obywatelskich w celu zablokowania planowanej inwestycji w zaproponowanym w SSL kształcie.

- 32) W ocenie mieszkańców powiatu OAW powinna przebiegać po śladzie lub w bliskiej odległości od DK 50, która już jest ciągiem komunikacyjnym z określoną infrastrukturą, funkcjonującymi i planowanymi rozwiązaniami gruntowymi i przestrzennymi - co byłoby zgodne z dotychczasową koncepcją. W ich ocenie proponowane warianty tras nie wpisują się w projekt, który ma być elementem strategii zrównoważonego rozwoju. Działania takie należy uznać za niecelowe i niegospodarne – w związku z czym mogą one wymagać zbadania przez właściwe organy kontroli państwowej.
- 33) Z powyżej wymienionych powodów Rada Powiatu Piaseczyńskiego stanowczo sprzeciwia się przebiegowi Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (A50 +S50), we wszystkich proponowanych wariantach ze względu na ich:
- rujnujący charakter dla odzwierciedlonych w obowiązujących planach miejscowych, ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwój Gmin;
 - skrajnie negatywny, niszczący wpływ na środowisko, w tym niezwykle rzadkie ekosystemy torfowo-bagiennie, w których bytują liczne ściśle chronione, w tym Dyrektywami ptasią i siedliskowa UE, gatunki fauny i flory;
 - sprzeczny z dotychczasowymi kierunkami kształt rozwiązań lokalizacyjnych.

Oczekujemy szybkiego i jednoznacznego stanowiska CPK o przedłożeniu analizy lokalizacyjnej obejmującej obecny ślad drogi krajowej DK 50.

Przewodniczący Rady
Powiatu Piaseczyńskiego

Włodzimierz Rasiński