

**Uchwała Nr XXXI/1/20
Rady Powiatu Piaseczyńskiego
z dnia 29 grudnia 2020 r.**

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 2020 r. 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 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2019 r. 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-S50 byłby przebieg po trasie lub wzdłuż trasy istniejącej 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 Przewodniczącą 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.

Przewodniczący Rady
Powiatu Piaseczyńskiego


Włodzisław Rasiński

Uzasadnienie
do Uchwały Nr XXXI/1/20
Rady Powiatu Piaseczyńskiego
z dnia 29 grudnia 2020 r.

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*;
- 3) 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*);
- 4) 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*);
- 5) *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe;
- 6) 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*)
- 7) *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 rozwieszane

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*, srokosz *lanus excubitor*, wydra *Lutra lutra* czy badylarka *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 sprawią, iż sytuacja hydrologiczna kraju będzie się jeszcze pogarszać. Prace przy budowie spowodują dalsze odwodnienie terenów, w tym rezerwatów powołanych dla ochrony łąg 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 bombina*, 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, 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 uciepnieć 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 funkcjonalności 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 niemożliwe 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 rezerwaty 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 piaseczyńskiego 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 nieuodpornionego 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 produkcyjne oraz pozaprodukcyjne funkcje 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 ze 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 w 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 wydaje 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 gwarantowaną 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 powojaskowych, .

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 pośrodku 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 Uchwałą Rady Powiatu Nr XX/1/20 z dnia 06 marca 2020 r. jak i zgłoszone wówczas uwagi, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

Przewodniczący Rady
Powiatu Piaseczyńskiego

Włodzimierz Rasiński

Uchwała Nr XX/1/20
Rady Powiatu Piaseczyńskiego
z dnia 06 marca 2020 r.

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.

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

§ 1.

1. Mając na względzie dotychczasowe zagospodarowanie przestrzenne, uwarunkowania środowiskowe i przyrodnicze, a także opinie mieszkańców Rada Powiatu Piaseczyńskiego wyraża stanowczy sprzeciw wobec proponowanych tras przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, określonych w ramach projektu Strategicznego Studium Lokalizacji Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL).
2. Rada Powiatu Piaseczyńskiego negatywnie ocenia formę przeprowadzenia konsultacji społecznych i zakresu przedstawionych do oceny danych, zawierających uchybienia formalne i brak skomunikowania z lokalną infrastrukturą proponowanych tras Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.

§ 2.

Wyraża się pogląd, że najbardziej właściwym dla planowanej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej A50-S50 byłby przebieg po trasie istniejącej 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.

1. Deklaruje się gotowość Rady Powiatu Piaseczyńskiego do współpracy na każdym etapie planowania inwestycji, przy poszukiwaniu najlepszych rozwiązań pozwalających uwzględnić zarówno strategiczne potrzeby infrastrukturalne Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak również lokalne interesy Mieszkańców Powiatu Piaseczyńskiego oraz rachunek ekonomiczny.
2. Wykaz uwag szczegółowych zawieramy w uzasadnieniu do niniejszej uchwały, stanowiącym jej integralną część.
Jednocześnie, wyrażamy nadzieję, że analiza zgłaszanych uwag doprowadzi do uwzględnienia w projektowanych rozwiązaniach komunikacyjnych i infrastrukturalnych żywo interesów społeczności Powiatu Piaseczyńskiego, a także walorów przyrodniczych obszaru.

§ 4.

Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady do doręczenia niniejszej uchwały organom i instytucjom odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji w ramach CPK w ustawowym terminie.

§ 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Powiatu Piaseczyńskiego


Włodzimierz Rasiński

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.
- 1) 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).
 - 2) 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.
 - 3) 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.
 - 4) Wskazujemy konieczność budowy węzłów łączących planowaną OAW z kluczowymi drogami wojewódzkimi i krajowymi.
 - 5) Wskazujemy konieczność budowy węzła na połączeniu z drogą krajową i planowaną trasą S7.
 - 6) Wskazujemy konieczność budowania ekranów akustycznych na całej długości planowanej inwestycji.

- 7) Wskazujemy konieczność budowy sieci korytarzy dla zwierząt.
- 8) 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.
- 9) 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.
- 10) 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;
- 11) 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.
- 12) 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.
- 13) 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 wariantcie 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.
- 14) 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).

- 15) 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.
- 16) 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.
- 17) 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 zrezygnowano ze wskazywania konkretnego przebiegu autostrady.
- 18) 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.
- 19) W czerwonym wariantcie trasa przebiega w lokalizacji, w której poblizu 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.
- 20) W proponowanych wariantach trasy przebiegają w sąsiedztwie szkół w Uwielinach i w Ustanowie 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.
- 21) 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.

- 22) 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.
- 23) 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