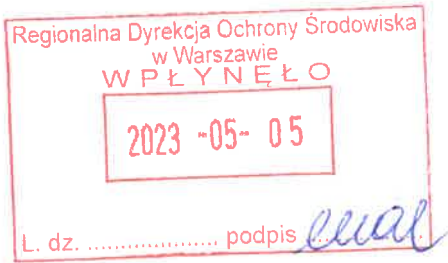


GMINA BARANÓW  
ul. Armii Krajowej 87, 96-314 Baranów  
pow. grodziski, woj. mazowieckie  
NIP: 838-14-26-489 REGON: 750147834

Baranów, dnia 5 maja 2023r.



**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Warszawie  
ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa**

**Gmina Baranów  
ul. Armii Krajowej 87  
96-314 Baranów**

**Znak sprawy: WOOS-II.420.85.2022.MP.162**

**Uwagi i wnioski  
przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

W imieniu Gminy Baranów w związku z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 kwietnia 2023r., w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania( dalej przedsięwzięcie).

Niniejszym w trybie art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2022 r. poz. 1029; dalej w skrócie ustawa ooś) zgłaszam następujące uwagi do prowadzonego postępowania, w tym do raportu oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania( dalej w skrócie „raport”):

1. brak przeprowadzenia badań emisji hałasu lotniczego w różnych warunkach atmosferycznych,
2. przeprowadzone pomiary akustyczne nie zostały wykonane zgodnie z wymaganiami metodyki referencyjnej,
3. brak jednoznacznego wskazania zasięgu emisji hałasu w zakresie tras ruchu lotniczego,

4. brak dokonania analizy operacji naziemnych będących źródłem emisji hałasu do środowiska – pominięto np. działalność bazy technicznej dla obsługi polskiego przewoźnika, w tym w szczególności stanowisk prób silników,
5. nie odniesiono się właściwie do wpływu oddziaływań akustycznych na ptaki i ssaki bytujące w szczególności w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia,
6. brak przeprowadzenia inwentaryzacji ptaków obejmującej określone gatunki występujące w obszarze Gminy Baranów wraz z eksploracją stanowisk lęgowych, żerowisk oraz miejsc odpoczynku w trakcie migracji,
7. brak przeprowadzenia badania wiosennych i zimowych przelotów ptaków w Gminie Baranów w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia,
8. brak uzgodnienia ostatecznego przebiegu tras z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej,
9. brak uwzględnienia oddziaływań innych lotnisk operujących w rejonie przedsięwzięcia.

Jednocześnie kierując się dobrem środowiska oraz mieszkańców Gminy Baranów, z uwagi na obszerny materiał raportu ww. przedsięwzięcia, wnoszę o przedłużenie terminu do składania uwag i wniosków w trybie art. 79 ustawy o oś o kolejne 30 dni.

### **Uzasadnienie**

W tomie IV części 2 wskazano na stronie 22 raportu, iż „w trakcie eksploatacji portu lotniczego, kierunek realizacji operacji lotniczych (startów i lądowań) uzależniony będzie od warunków meteorologicznych. Operacje te w praktyce wykonywane są zawsze pod wiatr. Aktualne długookresowe dane meteorologiczne IMGW dla terenu lokalizacji przedsięwzięcia za okres 01.01.2011 – 31.03.2021 pochodzące z MasterPlanu, Stage V, wskazują, że przez około 41% roku występuje wiatr wschodni determinujący kierunek operacji lotniczych z zachodu (RWY 08), a przez około 51% roku dominuje wiatr zachodni, warunkujący realizację startów na zachód i lądowań ze wschodu. Pozostałe 8% roku to warunki neutralne, tzn. brak wiatru lub wiatr o małych prędkościach i zmiennym kierunku, które nie mają znaczenia dla kierunku realizacji operacji lotniczych. Stąd też, całkowity prognozowany zasięg oddziaływania portu lotniczego jaki może wystąpić w ciągu wszystkich dni w roku (zmiennych warunków meteorologicznych) stanowi obwiednię analizowanych tu skrajnych sytuacji, w których wszystkie operacje realizowane są w jednym kierunku w całej dobie”. W związku z powyższym w raporcie nie wskazano jednoznacznych analiz wpływu emisji hałasu lotniczego w fazie jego eksploatacji w różnych warunkach atmosferycznych; o różnych porach roku.

W dokonanej przez Atmoterm Inżynieria Środowiska sp. z o.o. w Warszawie opinii do raportu, wskazano, że „przeprowadzone pomiary akustyczne nie zostały wykonane zgodnie z wymaganiami metodyki referencyjnej, o czym zaświadcza np. fakt, że w sprawozdaniu 041H\_2022\_2031 nie wykluczono wyników pomiarów wykonanych miernikiem typu SVAN 971A przy wilgotności powietrza

*przekraczającej wartość dopuszczoną przez producenta, tj. 90%. Ponadto do obliczenia zasięgu emisji hałasu wykorzystano program AEDT, który nie jest zgodny z punktem H załącznika nr 1 rozporządzenia dotyczącego metodyki referencyjnej. Nie przedstawiono dowodów zgodności wyników obliczeń z metodą obliczeniową wymaganą w wyżej wymienionym załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem” (Dz.U. 2011 nr 140 poz. 824). (Opinia Atmoterm Inżynieria Środowiska sp. z o.o.; dalej w skrócie „opinia”).*

W raporcie nie uwzględniono faktu redukcji hałasu emitowanego przez kolejne generacje samolotów pasażerskich oraz planowanych kolejnych zmian zaostżenia dopuszczalnych wartości certyfikacyjnych poziomów hałasu opracowanych w ICAO. Kierując się ochroną środowiska oraz funkcjonowaniem mieszkańców Gminy Baranów należy zaznaczyć, iż brak wskazania jednoznacznego zasięgu emisji hałasu w zakresie akustycznych oddziaływań na środowisko jest znaczącym uchybieniem. W związku z powyższym raport powinien doprecyzować kwestię emisji hałasu, jego rozprzestrzeniania się, ponieważ przyjęte do obliczeń wartości natężenia ruchu lotniczego pochodzą z doniesień prasowych (opinia). Tym samym obawy mieszkańców Gminy Baranów związane z oddziaływaniem emisji hałasu na środowisko oraz ich funkcjonowanie należy uznać za uzasadnione.

W doktrynie podkreśla się, że *„zasięg oddziaływania hałasu lotniczego dotyczy nie tylko terenów samych lotnisk, ale obejmuje znacznie większe obszary, niejednokrotnie wielkości rzędu kilkudziesięciu kilometrów kwadratowych. Strefy najbardziej zagrożone hałasem znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska oraz w strefie korytarzy powietrznych startu i podejścia do lądowania. Poziom hałasu zależy od rodzaju samolotów, liczby startów i lądowań oraz od organizacji ruchu lotniczego, od której uwarunkowany jest nie tylko przebieg procedury startu, lecz także czas oczekiwania na lądowanie, decydujący o liczbie wykonywanych pętli w szerokim obszarze nad lotniskiem”*.(J. Kil, T. Podciborski, Dźwięk w krajobrazie jako przedmiot badań interdyscyplinarnych prace komisji krajobrazu kulturowego, Lublin 2008). Powyższe potwierdza, iż emisja hałasu powinna być kwestią nadrzędną w raporcie. Natomiast z raportu jednoznacznie nie wynika jak oddziaływanie akustyczne będzie wpływało na środowisko oraz mieszkańców Gminy Baranów.

Należy również zaznaczyć, że dokonana w raporcie analiza akustycznego oddziaływania CPK na środowisko nie uwzględnia w żaden sposób modyfikacji przebiegu tras podejść do lądowania jako sposobu redukcji hałasu. Przebieg tras zakłada wejście na prostą w odległości 20 NM (nautical mile) od lotniska, od strony wschodniej, co powoduje ponadnormatywne akustyczne oddziaływanie na gęsto zaludnione tereny Pruszkowa i Ożarowa Mazowieckiego (opinia).

W raporcie nie wskazano również wpływu emisji hałasu podczas wszystkich operacji naziemnych. Nie uwzględniono oddziaływania akustycznego funkcjonowania bazy technicznej

polskiego przewoźnika - w szczególności prób silnika. W judykaturze wskazuje się, iż „inwestor obowiązany jest przedstawić taki raport o oddziaływaniu przedsiębiorstwa na środowisko, w którym zostanie rzetelnie przedstawiona analiza wszystkich wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 u.u.i.s., a nie tylko wariantu, którym inwestor z przyczyn oczywistych jest zainteresowany. Warianty przedsięwzięcia powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z tych wariantów będzie oddziaływać na środowisko, ponieważ ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko chronić w jak najpełniejszym wymiarze. Przygotowanie opisu racjonalnego wariantu alternatywnego wymaga każdorazowo przeprowadzenia indywidualnej oceny danego przedsięwzięcia pod kątem jego oddziaływania na środowisko w sytuacji, gdyby ten wariant miał być zrealizowany” (wyrok WSA z 21 czerwca 2022r., o sygn.. akt II SA/Bd 17/22).

Gmina Baranów zgłasza również uwagę w zakresie wpływu emisji hałasu na ptaki i ssaki przebywające w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia. W raporcie przyjęto bezrefleksyjnie, że poza izofoną 70 dB nie będzie występować negatywny wpływ hałasu na gniazdowanie ptaków (opinia).

W raporcie nie wskazano również przeprowadzenia inwentaryzacji ptaków obejmującej określone gatunki występujące w obszarze Gminy Baranów wraz z eksploracją stanowisk lęgowych, żerowisk oraz miejsc odpoczynku w trakcie migracji. Mieszkańcy Gminy Baranów zgłaszali, iż obecność na tutejszym terenie bociana czarnego czy orła bielika. W związku z tym przedsięwzięcie może negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie ptaków.

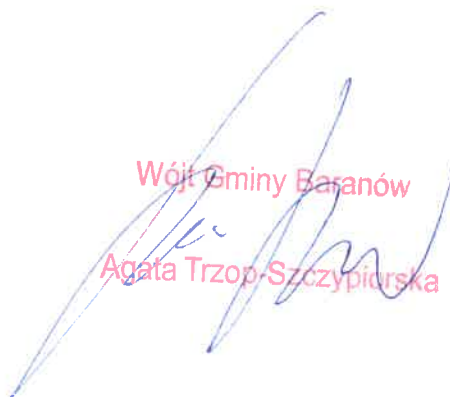
Z raportu nie wynika, iż dokonano jednoznacznego badania wiosennych i zimowych przelotów ptaków w obszarze przedsięwzięcia. Fakt ten może mieć dalekosiężne, negatywne skutki. W doktrynie podkreśla się, iż „czas reakcji ptaków (uniknięcie kolizji) od momentu zlokalizowania bodźca (np. zbliżającego się samolotu) do odpowiedniej reakcji jest bardzo mały. Solman (1981) wskazuje, że praktycznie w przypadku samolotów lecących powyżej 150 km/h, czas od chwili pojawienia się bodźca do momentu potencjalnej kolizji, jest zbyt krótki na odpowiednią reakcję ptaków dla uniknięcia kolizji.” (M. Skakuj, I. Kitowski, D. Łukasik, Wpływ ruchu lotniczego na ptaki. Część I, Ornis Polonica 2014, 55: 48–68). W związku z tym raport powinien jednoznacznie wskazywać czy przeloty ptaków w obszarze przedsięwzięcia będą miały wpływ na kolizję z samolotami.

Z treści raportu wynika, że uwzględniono w nim trasy ruchu lotniczego wyłonione w ramach konsultacji z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (T.II, str. 66). Jednakże bezspornym pozostaje fakt, że konsultacje nie przesadzają o finalnym przebiegu tychże tras. (opinia). W związku z tym ww. kwestię należy doprecyzować.

Autorzy raportu całkowicie pominęli politykę lotnisk regionalnych oraz skutków funkcjonowania lotniska w Baranowie na działalność między innymi Portu Lotniczego im. F. Chopina.

Emisja hałasu z dwóch lotnisk stosunkowo blisko od siebie oddalonych, może wpłynąć negatywnie na środowisko oraz mieszkańców.

Mając na uwadze powyższe, w celu wydania prawidłowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Gmina Baranów wnosi o ponowne zweryfikowanie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia oraz raportu. W związku z obszerną dokumentacją, należy uznać za zasadne przedłużenie tzw. konsultacji społecznych w trybie art. 79 ustawy o ochronie środowiska Tym samym wnosi się jak na wstępie.

  
Wójt Gminy Baranów  
Agata Trzop-Szczypińska

