



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/31552/2025 P

Data: 2025-05-20

Grodzisk Mazowiecki, 02.05.2025 r.

PETYCJA

Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki

wyrażająca sprzeciw wobec planów budowy w ramach strategii otoczenia CPK tzw. „Północnej Obwodnicy Milanówka”, której przebieg ma obejmować w szczególności tereny sołectw Chrzanów Mały, Żuków, Adamów i Milanówek

Mieszkańcy Gminy Grodzisk Mazowiecki
Adres do korespondencji:

**Rada Gminy Grodzisk
Mazowiecki**

**Burmistrz Gminy
Grodzisk Mazowiecki**

**Pełnomocnik Centralnego Portu
Komunikacyjnego sp. z o.o**

**Minister Infrastruktury
w Warszawie**

Niniejszym składamy na Państwa ręce petycję wyrażającą **stanowczy sprzeciw wobec planów wytyczenia tzw. północnej obwodnicy Milanówka**, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez tereny miejscowości. Chrzanów Mały, Żuków i Adamów. Jako głos oddolnej inicjatywy społecznej, petycja ta przedstawia racjonalne i merytoryczne argumenty przeciwko przedmiotowej inwestycji drogowej. Naszym celem jest ochrona lokalnej społeczności i środowiska przy jednoczesnym poszanowaniu zasad planowania przestrzennego.

Brak ujęcia planowanej obwodnicy w oficjalnych dokumentach planistycznych

Protestujemy przeciwko obwodnicy, która **nie została ujęta w obowiązujących dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK**. Po analizie dostępnych źródeł stwierdzamy, że ani ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ani wydane na jej podstawie rozporządzenia i akty wykonawcze **nie wymieniają budowy obwodnicy północnej Milanówka**. Wspomniana droga pojawia się

jedynie jako element kartograficzny w projekcie Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2044 roku, ale nie figuruje jako odrębne, zatwierdzone przedsięwzięcie. **Obecny status tej obwodnicy to jedynie propozycja planistyczna, a nie zatwierdzona inwestycja.**

Co więcej, dotychczasowe studia, plany miejscowe gminy oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu **chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne** – lokalne plany zagospodarowania **nie przewidują przebiegu takiej drogi.**

Zwracamy się z wnioskiem o uwzględnienie naszego stanowiska w toku uzgodnień **Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK i wyrażenie przez Gminę Grodzisk Mazowiecki negatywnej opinii na temat tej drogi w kształcie wynikającym z części kartograficznej Strategii.**

Negatywny wpływ inwestycji na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów

Planowana trasa obwodnicy przebiega przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz obszar o wysokich wartościach przyrodniczych i utrwalonym, rolniczym charakterze. **Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przewadze terenów rolnych, łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych,** stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. **Północna część gminy Milanówek zaś jest objęta Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu,** ustanowionym w 1997 roku, oraz Zespołem Przyrodniczo-Krajobrazowym, który został utworzony w 1992 roku przez Radę Miasta Milanówek, i który to pełni funkcję korytarza ekologicznego, umożliwiając migrację roślin, zwierząt i grzybów pomiędzy cennymi przyrodniczo obszarami.

Wytyczenie nowej, szerokiej drogi o znacznym natężeniu ruchu przez te tereny oznaczałoby **nieodwracalną ingerencję w ekosystemy** – począwszy od wycinki drzew i likwidacji siedlisk zwierząt, poprzez **fragmentację gruntów rolnych,** aż po zanieczyszczenie środowiska (emisja spalin, hałas, zanieczyszczenie wód opadowych spływających z nawierzchni). Należy podkreślić, że proponowany korytarz drogowy **przecina obecnie chronione tereny zielone** i otwarte przestrzenie, co już teraz budzi uzasadniony niepokój mieszkańców i przyrodników. Realizacja inwestycji grozi **zniszczeniem ostatnich naturalnych ostępów zieleni znajdujących się w północnej części gminy Grodzisk Maz.,** które zgodnie z obowiązującymi planami miejscowymi miały pozostać nie zurbanizowane oraz **obszarów należących do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w północnej części Miasta-Ogród Milanówek,** które podlegają ochronie ze względu na wyróżniający się krajobraz, duże zróżnicowanie siedlisk ptaków i zwierząt. Tym samym doszłoby do degradacji lokalnego krajobrazu oraz utraty walorów przyrodniczych, takich jak korytarze migracyjne drobnych zwierząt czy obszary bytowania ptaków.

Ponadto, tereny te pełnią ważną funkcję rolniczą – stanowią warsztat pracy wielu gospodarstw rodzinnych. **Budowa obwodnicy przekreśli integralność gruntów rolnych,** utrudniając uprawę i dojazd do pól po obu stronach nowej trasy. W efekcie może to prowadzić do porzucania działalności rolniczej i zmiany tradycyjnego charakteru wsi. Podkreślamy, że zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz polityką przestrzenną gminy, **inwestycje powinny minimalizować ingerencję w środowisko naturalne** – w tym przypadku planowana droga stoi w oczywistej sprzeczności z tą zasadą. Prosimy zatem o uwzględnienie powyższych zagrożeń ekologicznych i wystąpienie w obronie naszych lokalnych zasobów przyrodniczych i rolniczych.

Planując tak ogromną inwestycję należy też działać zgodnie z ustawą o ochronie przyrody art. 23 ust. 5

Ponadto projekty planów ogólnych gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, planów zagospodarowania przestrzennego województw oraz planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części dotyczącej obszaru chronionego krajobrazu, wymagają uzgodnienia z właściwym miejscowo Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w zakresie ustaleń tych planów, mogących mieć negatywny wpływ na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu.”, a co za tym idzie **należy opracować raport OOS, który musi wykazać, że nie ma alternatywy o mniejszym wpływie na środowisko i nawet spec ustawa o CPK dla tych terenów tego nie zmienia.**

Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy

Proponowany przebieg obwodnicy przez Chrzanów Mały i Żuków oraz Milanówek niesie ze sobą **bezpośrednie ryzyko negatywnego oddziaływania na mieszkańców i naszą zabudowę**. Dotychczas obszar ten był cichy, o charakterze wiejskim, wolny od tranzytowego ruchu drogowego. Tereny te są także obecnie obszarem dynamicznego zasiedlania zabudowy jednorodzinnej ze względu na cichy i spokojny charakter tych okolic. Wybudowanie trasy o randze drogi wojewódzkiej oznacza **radikalną zmianę warunków życia**: stały hałas generowany przez pojazdy (także ciężarowe), zwiększone zanieczyszczenie powietrza spalinami oraz uciążliwość w postaci wibracji mogących oddziaływać na pobliskie budynki. Wszystko to pogorszy komfort życia mieszkańców, a długotrwała ekspozycja na hałas i spaliny może negatywnie odbić się na **zdrowiu społeczności lokalnej**. Należy zwrócić uwagę na to, że już obecnie sołectwa zlokalizowane są w bliskiej odległości od autostrady A2, która sama w sobie posiada istotne braki w ochronie akustycznej naszych miejscowości (na co od lat zwracamy uwagę władz miasta oraz kierujemy pisma do GDDKiA, Marszałka woj. mazowieckiego, Komisji Strategicznego Planowania Regionalnego sejmiku mazowieckiego). Wszystko to wywołuje negatywne oddziaływanie na mieszkańców i środowisko, zaś umiejscowienie jeszcze drogi rangi wojewódzkiej o dużym natężeniu ruchu spowoduje spotęgowanie negatywnych oddziaływań ze strony planowanej obwodnicy i istniejącej już autostrady.

Należy również wskazać na **kwestie bezpieczeństwa**. Nowa obwodnica przeciąć ma tereny, po których dziś swobodnie poruszają się piesi, rowerzyści, maszyny rolnicze – pojawienie się szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań tworzy **zagrożenie wypadkami**, zarówno komunikacyjnymi (kolizje z udziałem pieszych i pojazdów rolniczych), jak i wynikającymi z ewentualnych awarii pojazdów przewożących niebezpieczne ładunki. Ponadto planowany korytarz drogowy potencjalnie przebiega bardzo blisko istniejących domów mieszkalnych – obawy budzą sygnały, że **niektóre posesje mogłyby podlegać wywłaszczeniu lub znalazłyby się tuż przy krawędzi drogi**. Nawet jeśli domy nie zostaną bezpośrednio zburzone, to ulokowanie obwodnicy kilkadziesiąt metrów od czyjegoś gospodarstwa oznacza **drastyczny spadek wartości nieruchomości oraz jakości zamieszkania**. Tak poważna ingerencja grozi de facto **podziałem dotychczas żytych społeczności lokalnych** – szeroka arteria może oddzielić od siebie części wsi, utrudniając codzienną komunikację (np. dojście dzieci do szkoły, dojazd służb ratunkowych czy zwykłe kontakty sąsiedzkie). Apelujemy o wzięcie pod uwagę tych społecznych kosztów inwestycji,

których nie zrekompensują żadne ewentualne korzyści ze skrócenia czasu przejazdu tranzytem. **Życie i bezpieczeństwo mieszkańców muszą stać na pierwszym miejscu przy podejmowaniu decyzji planistycznych.**

Polska jako jeden z nielicznych krajów nie dostosowała przepisów krajowych do **Dyrektywy 2002/49/WE**, która wymaga od krajów UE **mapowania i ograniczania hałasu**, dlatego z uwagi na to prosimy o poszanowanie naszych praw w świetle tych regulacji i dostosowanie zamierzeń planistycznych do ochrony przed hałasem.

Brak konsultacji społecznych z mieszkańcami objętych terenów

Z ubolewaniem stwierdzamy, że **dotychczas pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami** w sprawie planowanej obwodnicy. Informacje o projekcie tej drogi dotarły do nas nie oficjalnym kanałem partycypacji społecznej, lecz pośrednio – poprzez media lokalne i zaangażowanych samorządowców. Uważamy, że jest to podejście niezgodne z zasadami transparentności i dialogu społecznego. Inwestycja o tak znaczącym wpływie na lokalną społeczność **powinna od samego początku być konsultowana z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga.** Tymczasem spółka CPK dopiero na rok 2025 zaplanowała szerokie konsultacje z mieszkańcami gmin objętych strategią nie czyniąc żadnych ustaleń na etapie opracowania Strategii. Oznacza to, że plany drogi były opracowywane **bez aktywnego udziału społeczności lokalnej**, a my – mieszkańcy najbardziej zainteresowani – nie mieliśmy możliwości wyrażenia swojej opinii na wczesnym etapie.

Obecne zamierzenie planistyczne przewiduje przebieg przez **Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu** i dlatego istotnym elementem każdej tego typu inwestycji muszą być szerokie konsultacje społeczne zgodnie z art. 23a ust. 3. o ochronie środowiska.

Strategia rozwoju obszaru CPK koncertuje się na „**praktycznym wdrożeniu zasad zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzenno-gospodarczego**„ należy więc brać pod uwagę obszary chronione oraz głos mieszkańców i ludzi, których ta inwestycja dotyczy.

Rozumiemy potrzebę usprawniania układu drogowego w regionie w kontekście planowanej budowy CPK. Uważamy jednak, że **wszelkie inwestycje drogowe powinny być prowadzone zgodnie z zasadą minimalizowania ingerencji w środowisko i przestrzeń zamieszkałą.** Jeśli zachodzi konieczność wytyczenia nowego połączenia drogowego, trzeba znaleźć rozwiązanie, które w jak najmniejszym stopniu obciążałyby naszą okolicę.

Podsumowując powyższe argumenty i wyrażając swój stanowczy sprzeciw postulujemy jednocześnie o wniesienie pod obrady Rady Gminy Grodzisk Mazowiecki uchwały zobowiązującej Burmistrza Gminy do uwzględnienia naszego sprzeciwu w oficjalnym stanowisku wysyłanym przez miasto do Zarządu CPK w ramach konsultacji spółki CPK z gminami pozostającymi w sferze oddziaływań planowanego lotniska.

Petycję podpisało mieszkańców – lista podpisów w załączniku nr 1.

Z poważaniem

Mieszkańcy Gminy Grodzisk Mazowiecki