



Milanówek, 30.04.2025 r.

PETYCJA

mieszkańców gminy Milanówek

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

Mieszkańcy Miasta Milanówek

Do

Rada Miasta Milanówka,
Burmistrz Miasta Milanówka,
Pełnomocnik Centralnego Portu
Komunikacyjnego Sp. z o. o.,
Minister Infrastruktury w Warszawie.

My, niżej podpisani mieszkańcy gminy Milanówek składamy na Pana 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 teren naszej miejscowości. 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. Warto zaznaczyć, że przedstawione stanowisko jest wynikiem wspólnych ustaleń z mieszkańcami sołectw Chrzanów Mały, Żuków, Adamów, którzy niezależnie występują z podobną petycją do Burmistrza Miasta Grodzisk Mazowiecki.

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.**

Należy stanowczo podkreślić, że zgodnie z obowiązującymi studiami uwarunkowań, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin oraz zapisami dotyczącymi **Warszawskiego Obszaru**

Chronionego Krajobrazu, tereny planowanej trasy są chronione jako obszary zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie nie przewidują przebiegu takiej drogi w tym miejscu.

Zwracamy też uwagę, że negatywną opinię co do przebiegu drogi w tym charakterze wyraził Burmistrz Miasta Grodziska Mazowieckiego na spotkaniu z mieszkańcami Żukowa i Adamowa w dniu 25 kwietnia w świetlicy wiejskiej w Żukowie. Burmistrz Miasta Grodzisk Mazowiecki Pan Tomasz Krupski wspominał, iż był 25 kwietnia na spotkaniu z Ministrem Infrastruktury, który wyraził pogląd w odniesieniu tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka, aby starać się projektować jej przebieg i tym podobnych dróg w ramach istniejących korytarzy dróg powiatowych.

Jednocześnie zwracamy się z wnioskiem o uwzględnienie naszego stanowiska w toku uzgodnień **Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK i wyrażenie przez Miasto Milanówek 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 jest częścią Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu**, ustanowionego w 1997 roku, oraz leży na terenie Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego, 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, iż 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 Burmistrza oraz Radę Miasta Milanówka o uwzględnienie powyższych zagrożeń ekologicznych i wystąpienie w obronie naszych lokalnych zasobów przyrodniczych i rolniczych.

Należy dodać, że planowany przebieg obwodnicy prowadzi w północnej części Milanówka przez tereny w ramach, których **miasto Milanówek zaopatruje się w wodę**. Potencjalne skażenie tych terenów podczas budowy obwodnicy lub ryzyka katastrofy ekologicznej związanej z eksploatacją tej drogi pozbawiłoby miasto ostatnich obszarów nieskażonej wody pitnej - z której dostępnością już teraz jest poważny problem.

Planując tak ogromną inwestycję należy też działać zgodnie z ustawą o ochronie przyrody art. 23 ust. 5, która mówi że: "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 oddziaływania na środowisko (OOŚ), który musi wykazać brak alternatywnych rozwiązań o mniejszym wpływie na środowisko**. Należy podkreślić, że nawet specustawa o CPK nie uchyla wymogów w tym zakresie dla terenów objętych ochroną.

Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy

Proponowany przebieg obwodnicy przez Chrzanów Mały i Żuków oraz Milanówek północny niesie ze sobą także **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. W szczególności północna część Milanówka została podzielona na małe działki gotowe pod zabudowę jednorodzinną i jest obecnie miejscem intensywnej zabudowy. Wybudowanie trasy o randze drogi wojewódzkiej oznacza **radykałną 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 północna część Milanówka oraz sołectwa Chrzanów Mały i Żuków 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 kierując również 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.

Ważnym aspektem są również **kwestie bezpieczeństwa**. Nowa obwodnica ma przeciąć 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 **przebiega bezpośrednio w kolizji do około 50-70 budynków w tym domów mieszkalnych** – obawy budzą sygnały, że **posesje mogłyby podlegać wywłaszczeniu a kilkaset budynków znalazłoby się tuż przy krawędzi drogi**. Nawet jeśli domy nie zostaną bezpośrednio zburzone, to ulokowanie obwodnicy kilkadziesiąt metrów od czyjegoś domu lub 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 i miasta 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 Unii Europejskiej, w niewłaściwy i nieskuteczny sposób wdraża przepisy **Dyrektywy 2002/49/WE**, która zobowiązuje państwa członkowskie do mapowania oraz ograniczania hałasu, co jest niezgodne z duchem tej regulacji. Prosimy zatem o poszanowanie naszych praw w świetle tych regulacji, których głównym celem jest ochrona zdrowia ludzi oraz poprawa jakości

życia poprzez ograniczenie negatywnego wpływu hałasu na zdrowie i samopoczucie mieszkańców 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 Chrzanowa Małego, Żukowa, Milanówka i okolic** w sprawie planowanej obwodnicy. Informacje o projekcie tej drogi dotarły do nas nieoficjalnym 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.

Obečne 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. Ustawy o ochronie przyrody.

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 zgodnie z zasadą minimalizowania ingerencji w środowisko i przestrzeń zamieszkałą**. Jeśli zachodzi konieczność wytyczenia nowego połączenia drogowego, można je zrealizować na przykład budując węzeł A2 w okolicach miejscowości Kotowice i połączyć go z drogą 719 poprzez pola. Po pierwsze zmniejszyłoby to koszty społeczne a po drugie faktyczne koszty inwestycji związane z budową nowego odcinka obwodnicy.

Podsumowując powyższe argumenty i wyrażając swój stanowczy sprzeciw postulujemy o:

1. wniesienie pod obrady Rady Miasta Milanówka uchwały zobowiązującej Burmistrza Miasta Milanówka do uwzględnienia naszego sprzeciwu w oficjalnym stanowisku wysyłanym przez Władze Miasta Milanówek do Zarządu CPK w ramach konsultacji spółki CPK procesu opiniowania strategii rozwoju obszaru spółki CPK z gminami pozostającymi w sferze oddziaływań planowanego lotniska;
2. przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami proponowanego przebiegu ewentualnej obwodnicy;
3. udzielenie informacji, kto jest inicjatorem projektu planowanej obwodnicy ujętej w projekcie Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2044 roku.

Z poważaniem

Mieszkańcy miasta Milanówka¹

¹ Petycję podpisało-249-..... mieszkańców - lista podpisów w załączniku nr 1

*Jasie strou
2 podpisami mieszkanc
str. 14 - 4*