

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

Raport z konsultacji społecznych projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Umieszczenie pasów startowych	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
2	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Przebieg trasy KDP oraz dodatkowy pas autostrady krzyżują się w swoim docelowym wariantcie z trasą tzw. "Paszkowianką". Ruch lokalny będzie w znacznej mierze odbywał się przez tworzone drogi serwisowe i pozostałej infrastruktury przedsięwzięć towarzyszących budowie CPK. Dodatkowa droga moim zdaniem jest zbędna i w dodatku koliduje z przebiegiem więc jej docelowy przebieg powinien zostać zmodyfikowany. Prośba o uwzględnienie tego w planowaniu i podjęcie działań mających na celu pogodzenie inwestycji KDP i autostrady w stosunku do "Paszkowianki".	TAK	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi
3	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Witam. Mam ogromną prośbę aby planujący przebieg nowej nitki drogowej od Konotopy wzięli pod uwagę że w Duchnicach nie będzie można normalnie żyć. W 2024 r. Zostało wybudowane nowe osiedle domków. Tzw. osiedle Architektów w Duchnicach. Mieliśmy świadomość że w pobliżu będzie linia KDP. Ale nie mieliśmy świadomości że ktoś planuje tam jeszcze drogę szybkiego ruchu. To już dla nas zbyt wiele. Hałas nie pozwoli na normalne życie. Bardzo prosimy o zmianę trasy tej drogi. Chodzi dokładnie o fragment w Duchnicach w okolicy ulic Szczypy, Rozłogi, Lustrzanej. Błagamy, prosimy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
4	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Nie zgadzam się na budowę trasy szybkiego ruchu. Chodzi o odcinek planowanej trasy szybkiego ruchu w Duchnicach. A dokładnie w pobliżu ulic Szczypy, Lustrzanej i Rozłogi.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
5	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy ochrony przed negatywnym oddziaływaniem akustycznym: Poza lotniskiem i oddziaływaniem hałasu ruchu lotniczego na okolicznych mieszkańców istotnie zmieni się także natężenie ruchu drogowego, a przede wszystkim transportu ciężkiego wpłynie w sposób negatywny na znacznie większy obszar i pogorszy komfort życia oraz stan zdrowia mieszkańców zmagających się z hałasem. W strategii są wspomniane w słabych stronach zagrożenia hałasem, lecz nie jest wspomniane jak spółka ma zamiar zaradzić temu problemowi by zapewnić ochronę mieszkańców tych terenów przed zanieczyszczeniem hałasem i zanieczyszczeniem powietrza. Ponadto, obecne normy hałasu zmienione, podkreślam, TYMCZASOWO w 2012 roku obowiązują już 13 lat i znacząco przekraczają wytyczne WHO co do poziomów hałasu bezpiecznych dla zdrowia. Wszelkie inwestycje publiczne muszą być przeprowadzane z zachowaniem równowagi między zyskiem dla kraju i kosztami społecznymi.	TAK	Wszelkie działania na etapie realizacji i potem eksploatacji infrastruktury będą realizowane zgodnie z przepisami określającymi zakres ochrony przed hałasem, w taki sposób aby minimalizować negatywne skutki dla mieszkańców i środowiska naturalnego.
6	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dodaj komentarz: Dotyczy strony 72, punkt 5 o spójności przestrzennej. W przypadku inwestycji drogi S50, przebiegającej przez Sochaczew, założenie o ograniczeniu negatywnych skutków izolacji przestrzennej obszarów nie może zostać spełnione, gdyż droga z 6 pasami szybkiego ruchu ma przecinać miasto w połowie odcinając znaczącą liczbę mieszkańców od centrum miasta i negatywnie wpływając na ruch z mieście likwidując część węzłów i wprowadzając ogromny ruch samochodowy przez środek miasta. Zatem strategia jest niespójna z planami dostępnymi publicznie.	NIE	Przebieg drogi A50/S50 znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
7	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Zbyt mało informacji o Grodzisku Mazowieckim.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
8	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dodatkowa droga prowadząca od obwodnicy Grodziska Mazowieckiego do autostrady A2 nie powinna być prowadzona przez tereny mieszkalne.	NIE	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi
9	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o objęcie strefą wielofunkcyjną wzmianiania funkcji miejskich całych działek 23/4 oraz 23/3 leżących w obrębie Zielonka (nr obrębu 0031). Przy aktualnym modelu są objęte mniej więcej do połowy a teren można wykorzystać lepiej na przykład wytyczając pomiędzy nimi drogę i dzieląc na działki budowlano-usługowe. Przy zakładanym dynamicznym rozwoju otoczenia po powstaniu CPK zapotrzebowanie na takie działki będzie większe. Dodatkowo nie objęcie tych działek strefą wzmocnienia funkcji miejskich w całości sprawi że od drogi będą wykorzystane na przykład jako budowlane, a z tytu nikomu nie będzie się optało tam nic uprawiać bo teren będzie zbyt mały, więc powstaną tam niewykorzystane i zapomniane nieużytki.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
10	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zwracam się z uwagą o ujednolicenie przebiegu ciągów komunikacyjnych i projektowanych dróg pomiędzy Modelem Struktury Funkcjonalno Przestrzennej, a Modelem struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu, w tym w zakresie tych znajdujących się poza obszarem opracowania OIZ. W obecnym kształcie oba te załączniki mają różne przebiegi ciągów komunikacyjnych co stanowi dysonans.	TAK	Uwaga uwzględniona.
11	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie podoba mi się paleta kolorów.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
12	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza "Paszkowianki" z tych rejonów. Dodaj komentarz: Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
13	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem przeciwny prowadzeniu drogi od węzła północnej i wschodniej obwodnicy CPK do obwodnicy Błoni przez gęsto zabudowany i wciąż rozbudowujący się obszar Bronisławowa i Dębówki. Droga taka, o ile w rzeczywistości naprawdę będzie konieczna, powinna być poprowadzona na wschód od miejscowości Żaby. Obszar tam jest praktycznie niezabudowany. Biegnie tam linia energetyczna 400kV Rogowiec - Ołtarzew, jest tam także przewidziana LK88 czyli kolejowa łącznica od LK3 do CPK tak więc w pasie wzdłuż LK88 powinny być lokowana ewentualna droga tak by jak najmniej wpływać na bardziej zurbanizowane rejon.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
14	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
15	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
16	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
17	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
18	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
19	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
20	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
21	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	"Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkowinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164 52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu "	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
22	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	RUSZCIE SIĘ PAŃSTWO DO ROBOTY! ZAWSZE GŁOSOWAŁAM NA PO, ALE TO CO USŁYSZAŁAM OD JAKIEGOŚ PANA Z MÓWNICY SEJMOWEJ, KTÓRY NIBY SIĘ TYM ZAJMUJE, TOTALNIE ZMIENIŁO MÓJ PUNKT WIDZENIA - DZIĘKI TEMU PANU CHYBA ZAGŁOSUJĘ ZA PIS. JESTEŚCIE ZAKAŁĄ DLA ROZWOJU POLSKI. JAK MOŻNA TAK DŁUGO BUDOWAĆ NAJWAŻNIEJSZĄ, BYĆ MOŻE, INFRASTRUKTURĘ W HISTORII PL. NIE ZDZIWIĘ SIĘ, JEŚLI ZA 5 LAT JUŻ TO WSZYSTKO NIE BĘDZIE MIAŁO SENSU. MASAKRA. ZACZNIJCIE SŁUCHAĆ MĄDRZEJSZYCH - NP. STOWARZYSZENIA TAK DLA CPK (DLA JASNOŚCI NIE MAM Z NIMI NIC WSPÓLNEGO). JA NON STOP PODRÓŻUJĘ, W SWOJEJ PRACY GOŚCIMY TEŻ W PL DELEGACJE ZAGRANICZNE I ZAWSZE TO JEST WSTYD, WSTYD, WSTYD - KIEDY TRZEBA PISAĆ REFERAT Z INSTRUKCJĄ JAK DOSTAĆ SIĘ Z WARSZAWY DO MIASTA O ZNACZENIU REGIONALNYM. RUSZCIE SIĘ DO ROBOTY TŁUSTE KOTY!!!!!!	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
23	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Przebieg planowanej drogi rangi wojewódzkiej przez warszawski obraz krajobrazu chronionego w milanowku	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
24	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o wykluczenie budowy drogi rangi wojewodzkiej z terenu warszawskiego obszaru krajobrazu chronionego w Milanowku. Teren jako jeden z nielicznych ktory pozostal nienaruszony przez czlowieka na szerokim obszarze. od 1997 roku władze miasta milanowka bronia go przed deweloperami i innymi formami przejecia by zostal naturalny.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Przebieg drogi może być włączony w granice miasta brwinow i prowadzić do węzła a2 brwinow . droga byłaby najmniej kontrowersyjna ze znikoma ilością wykupu. Chronimy naturę , chronimy tereny chronione		
25	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec korytarza transportowego - pasma rozwojowego OAW wskazanego na załączniku graficznym do projektu - Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennego. Wariant który pojawił się w kwietniu br. jest wariantem dla nas najkorzystniejszym, jak dotąd przedstawionym naszej Gminie. Wskazuje zatem aby pasmo OAW na Modelu Struktury Funkcjonalno-Przemysłowej pokrywało się z wariantem W4 przedłożonym Gminie przez biuro projektowe działające na zlecenie GDDKiA.	NIE	Przebieg drogi A50/S50 znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
26	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie zgadzam się na przebieg linii wysokiego napięcia w obecnie planowanym wariantcie. Uwaga dotyczy linii wysokiego napięcia 220 kV i jej przebiegu przez działki 9/1 i 9/2 w miejscowości Aleksandrów, o kodzie pocztowym 96-315 położonej w gminie Wiskitki. Zaadaptowanie tych działek planowano na zabudowę przemysłową, a budowa linii wysokiego napięcia wykluczy taką możliwość. Proszę o zmianę lokalizacji przebiegu linii na tereny położone na północ od obecnie planowanego przebiegu. Aby linie wysokiego napięcia nie kolidowały z zabudowaniami linia powinna zostać przesunięta o minimum 2 kilometry, lub przebiegać jak najbliżej obecnej linii wysokiego napięcia (równoległe do niej przy przecięciu z DK 50). Nazwa inwestycji to "Budowa sieci elektroenergetycznej 220kV relacji Janów - Ołtarzew wraz z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych".	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
27	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na przebieg linii wysokiego napięcia w obecnie planowanym wariantcie. Uwaga dotyczy linii wysokiego napięcia i jej przebiegu przez działki 9/1 i 9/2 w miejscowości Aleksandrów, o kodzie pocztowym 96-315 położonej w gminie Wiskitki. Zaadaptowanie tych działek planowano na zabudowę przemysłową, a budowa linii wysokiego napięcia wykluczy taką możliwość. Proszę o zmianę lokalizacji przebiegu linii na tereny położone na północ od obecnie planowanego przebiegu. Aby linie wysokiego napięcia nie kolidowały z zabudowaniami linia powinna zostać przesunięta o minimum 2 kilometry, lub przebiegać jak najbliżej obecnej linii wysokiego napięcia (równoległe do niej przy przecięciu z DK 50). Nazwa inwestycji to "Budowa sieci elektroenergetycznej 220kV relacji Janów - Ołtarzew wraz z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych".	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
28	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na przebieg linii wysokiego napięcia w obecnie planowanym wariantcie. Uwaga dotyczy linii wysokiego napięcia i jej przebiegu przez działki 9/1 i 9/2 w miejscowości Aleksandrów, o kodzie pocztowym 96-315 położonej w gminie Wiskitki. Zaadaptowanie tych działek planowano na zabudowę przemysłową, a budowa linii wysokiego napięcia wykluczy taką możliwość. Proszę o zmianę lokalizacji przebiegu linii na tereny położone na północ od obecnie planowanego przebiegu. Aby linie wysokiego napięcia nie kolidowały z zabudowaniami linia powinna zostać przesunięta o minimum 2 kilometry, lub przebiegać jak najbliżej obecnej linii wysokiego napięcia (równoległe do niej przy przecięciu z DK 50). Nazwa inwestycji to "Budowa sieci elektroenergetycznej 220kV relacji Janów - Ołtarzew wraz z wykonaniem niezbędnych robót budowlanych".	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
29	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgłaszam uwagę do przebiegu drogi łączącej obwodnicę Grodziska od strony północno zachodniej z projektowanym nowym węzłem autostradowym. Droga przebiega przez miejscowość Kraśnicza Wola przez teren zabudowany. W obszarze projektowanej drogi znajduje się znacząca liczba nowopowstałych domów jednorodzinnych, a także domów w budowie. Zgłaszam wniosek o analizę przebiegu drogi i przesunięcie jej w kierunku powyżej (na mapie) nowej zabudowy, gdzie znajdują się tylko grunty, bez zabudowy mieszkalnej.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
30	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zgłaszam uwagę do przebiegu drogi łączącej obwodnicę Grodziska od strony północno zachodniej z projektowanym nowym węzłem autostradowym. Droga przebiega przez miejscowość Kraśnicza Wola przez teren zabudowany. W obszarze projektowanej drogi znajduje się znacząca liczba nowopowstałych domów jednorodzinnych, a także domów w budowie. Zgłaszam wniosek o analizę przebiegu drogi i przesunięcie jej w kierunku powyżej (na mapie) nowej zabudowy, gdzie znajdują się tylko grunty, bez zabudowy mieszkalnej.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
31	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zgłaszam uwagę do przebiegu drogi łączącej obwodnicę Grodziska od strony północno zachodniej z projektowanym nowym węzłem autostradowym. Droga przebiega przez miejscowość Kraśnicza Wola przez teren zabudowany. W obszarze projektowanej drogi znajduje się znacząca liczba nowopowstałych domów jednorodzinnych, a także domów w budowie. Zgłaszam wniosek o analizę przebiegu drogi i przesunięcie jej w kierunku powyżej (na mapie) nowej zabudowy, gdzie znajdują się tylko grunty, bez zabudowy mieszkalnej.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
32	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Występująca kolizyjność KDP z małą obwodnicą Warszawy, tzw. "Paszkwinką" wymaga pochylenia się nad tym problemem. Kolizyjność występuje na wysokości Duchnic oraz Konotopa (ul. Topolowej) w gminie Ożarów Mazowiecki. Również kolizyjność nowej nitki autostradowej z tzw. Paszkowianką występuje w owych rejonach. Droga ta jest planowana od dziesięcioleci, zatwierdzona bodajże w 2001r. do projektowania i stanowi ona kluczową przeszkodę w wielu inwestycjach państwowych wysokiego priorytetu. Warto rozważyć konsultacje z marszałkiem województwa o usunięcie całego korytarza z tych rejonów. Dodaj komentarz: Współrzędne kolizyjności 52.205028,20.821164	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		52.197207,20.813036 te współrzędne nie są precyzyjne natomiast w jakimś przybliżeniu ukazują punkt problemu		
33	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proponowana droga do Izdebnia Nowego do Grodziska Mazowieckiego zaproponowana została przez obszary zabudowane, blisko istniejącej sieci drugi.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
34	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	OIZ Chlebnia, który de facto w głównej mierze obejmuje tereny liczniejszej wsi Kraśnicza Wola. Zaproponowana droga (linia przerywana od Izdebnia nowego przez Kraśniczą Wolę , szara przerywana linia "Orientacyjny wariant przebiegu drogi wojewódzkiej". Proponowany przebieg drogi jest w pobliżu zabudowań oraz istniejącej sieci dróg, jednocześnie łączy się odnogą z nową "obwodnicą" Grodziska Mazowieckiego, przechodząc obok planowanych terenów rekreacji. W mojej opinii i sąsiadów, jeśli ta droga musi powstać, to lepiej aby przebiegała bliżej autostrady A2, nad boiskami w Chlebnii i aby łączyła się z istniejącą drogą w strefie przemysłowej, która łączy się z "obwodnicą" Grodziska Maz i drogą do Milanówka/Brwinowa. Natomiast ważniejsze pytanie czy ta droga ma sens? W dużym stopniu pokrywa się z istniejącą siecią dróg, istnieje obwodnica Grodziska Maz którą można dojechać do autostrady A2, która ma być głównym kanałem dla samochodów. Aby połączyć drogę 719 powinna powstać droga gdzieś bliżej Jaktorowa, ponieważ Grodziska do "Baranowa" dojazd jest możliwy przez obwodnicę i A2 oraz wiele innych istniejących dróg, a jednocześnie tereny te są zabudowane i mieszkańcy nie chcą w ogrodzie drogi którą dzień i noc będą jeździły dzień i noc samochody dostawcze i ciężarowe.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
35	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W założeniu inwestycji jest, że teren Zabłotni (gmina Grodzisk maz.) będzie podlegał stopniowym przekształceniom z funkcji rolnych w kierunku funkcji aktywności gospodarczej. Autostrada przedzieliła Zabłotnię , na część , na której w związku z CPK planuje się aktywność gospodarczą , i na część , na której planuje się tereny otwarte (z drugiej strony autostrady). Tu właśnie znajduje się działka nr 76 (Zabłotnia, pow. grodziski), która jest moją własnością. Obok działki jest infrastruktura (światło, woociąg), budynki mieszkaniowe oraz prowadzona jest działalność usługowa. Wnoszę o przeznaczenie tego terenu Zabłotni na P lub PU tj. strefę produkcyjną - magazynową, z którą według zamierzeń ma graniczyć.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
36	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W założeniu inwestycji jest, że teren Zabłotni (gmina Grodzisk maz.) będzie podlegał stopniowym przekształceniom z funkcji rolnych w kierunku funkcji aktywności gospodarczej. Autostrada przedzieliła Zabłotnię , na część , na której w związku z CPK planuje się aktywność gospodarczą , i na część , na której planuje się tereny otwarte (z drugiej strony autostrady). Tu właśnie znajduje się działka nr 76 (Zabłotnia, pow. grodziski), która jest moją własnością. Obok działki jest infrastruktura (światło, woociąg), budynki mieszkaniowe oraz prowadzona jest działalność usługowa. Wnoszę o przeznaczenie tego terenu Zabłotni na P lub PU tj. strefę produkcyjną - magazynową, z którą według zamierzeń ma graniczyć.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
37	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę, aby teren sołectwa Adamów- Żuków, który jest terenem położonym najbardziej na północ gminy Grodzisk Mazowiecki włączony został do LOKALNEGO OBSZARU STRATEGICZNEJ INTERWENCJI, aby nie został pominięty w Strategii Gminy Grodzisk Mazowiecki i w Planie Ogólny jako teren otwarty. Jest to krzywdzące dla nas mieszkańców, ponieważ ze zrozumieniem przyjęliśmy inwestycję towarzyszącą CPK, jaką jest Kolej Dużych Prędkości. Sołectwo ma wypracowany satysfakcjonujący kierunek rozwoju, jako MU- 1 i MU-2. ROLNICTWA W ŻUKOWIE JUŻ NIE MA. Robienie w otoczeniu. tak Dużych inwestycji jak węzeł A2 oraz KDP terenu rolnego jest pomysłem karkotomnym. Dlatego wnioskuję, aby teren ten wzięty był pod uwagę do rozwoju i aby nie został białą plamą na mapie Modelu Strukturalno Przestrzennego.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
38	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę, aby teren wsi Żuków, gmina Grodzisk Mazowiecki był ujęty jako teren pod budownictwo i usługi, co zgodne jest z dotychczasowym Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki. Wnoszę, aby teren ten ujęty był w Strategii CPK jako LOSI, czyli Lokalne Obszary STRATEGICZNEJ Interwencji	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
39	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o ujęcie terenu sołectwa Adamów-Żuków jako obszaru strategicznej interwencji (LOSI). Teren sołectwa w aktualnie obowiązującym studium ma przypisanie funkcji (MU1, MU2, AG). Wnoszemy, aby teren sołectwa był przypisany do strefy Aeropolis.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
40	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o ujęcie terenu sołectwa Adamów -Żuków jako obszaru strategicznej interwencji(LOSI) . Teren sołectwa w aktualnie obowiązującym studium ma przypisanie funkcji Mu 1, MU 2 , AG . Wnoszemy aby teren sołectwa był przypisany do strefy aeropolis.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
				doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
41	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	OIZ KOPISKA - UWAGI Wzdłuż drogi gminnej z Kopisk Dużych w kierunku autostrady A2 (w rejonie zabudowań o numerach porządkowych 27, 27A, 26, 29, 30, 28, 33A, 34) wnioskuję zaprojektowanie obszarów przeznaczonych pod zabudowę o różnej intensywności zabudowy i wysokości do 22 m. Wzdłuż drogi gminnej w Kopiskach Małych (w rejonie zabudowań o numerach porządkowych 61, 60, 59, 52A, 56, 58, 52, 52B, 55, 54, 53) wnioskuję zaprojektowanie obszarów przeznaczonych pod zabudowę o różnej intensywności zabudowy i wysokości do 22 m. Wzdłuż drogi powiatowej z Jaktorowa do Baranowa w Holendrach Baranowskich (w rejonie zabudowań o numerach porządkowych 1, 3, 5, 9, 11, 121; ulice generała Skokowskiego i Armii Krajowej) wnioskuję zaprojektowanie obszarów przeznaczonych pod zabudowę o różnej intensywności zabudowy i wysokości do 22 m. W rejonie działek (18, 19, 28/2, 29, 30/1, 31/2, 698/1, 698/2, 698/3, 33/6, 33/2, 37/1, 33/4, 37/2, 138, 139/1) w Budach Zosinyh w gminie Jaktorów wnioskuję zaprojektowanie obszarów przeznaczonych pod zabudowę o różnej intensywności zabudowy i wysokości do 22 m.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.
42	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Planowana droga z Izdebną Nowego do "obwodnicy" Grodziska jest niezgodna z oczekiwaniami mieszkańców. Dubluje istniejące drogi, w tym drogę przez Kraśniczą Wolę do planowanego ronda w Izdebnie Nowym, będzie biegła równolegle do istniejącej drogi i taczy się z tą samą obwodnicą 400 metrów dalej. Jeśli ta droga musiała by powstać, to zapewne głównie w celu obsługi ruchu towarowego i jeśli już to lepiej aby była jak nablżej autostardy A2 i łączyła się z drogami dojazdowymi strefy "przemysłowej" czy raczej magazynowej, bo nie potrzebujemy w Kraśniczej Woli kolejnej drogi o zwiększonym ruchu, jest już blisko A2, droga powiatowa, planowana jest też kolejka dojazdowa. A najlepiej aby nie powstawała nowa droga łącząca Izdebną Nowe z obwodnicą w tej okolicy, ponieważ jest już wiele dróg dojazdowych na drugą stronę A2, w kierunku Baranowa. Lepiej było by zrobić łącznik do drogi 719 bliżej Jaktorowa aby zebrać ruch z drogi 719, bo dojazd z Grodziska jest i będzie rozbudowany/zapewniony przez A2 oraz obwodnicę i inne istniejące drogi z obu strony autostrady. NIE CHCEMY MIESZKAĆ POMIĘDZY 3 DROGAMI, POCIĄGIEM I A2 I JESZCZE MIEĆ SAMOLOTY DZIEŃ I NOC NAD GŁOWAMI	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
43	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Planowana dorga z rona w Izdebnie Nowym do Grodziska Maz została zaplanowana blisko domów lub przez domy ludzi, którzy kilkanaście lat temu zostali wysiedleni pod budowę A2, a teraz znów chcecie wyburzyć ich dowmy. Ponadto droga praktycznie pokrywa się z istniejącą drogą z Grodziska do Izdebną, tylko ludzie mieli by dodatkowy ruch drogowy z drugiej strony posesji. Najlepiej aby nie budować w tej okolicy drogi oraz OIZ Chlebnia, ludzie przenosili się tutaj, aby mieć spokój, a teraz chcecie zrobić nam co 100 m drogę powielającą kolejne drogi oraz budować magazyny. Lepiej połączyć 719 z Baranowem gdzieś bliżej Jaktorowa, tam jest wiele przestrzeni bez zabudowań.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
44	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy: Sprzeciw wobec planowanej inwestycji drogowej w rejonie ul. Klonowej w Grodzisku Mazowieckim Szanowni Państwo, Niniejszym wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi w ramach inwestycji związanej z budową odcinka komunikacyjnego w rejonie ul. Klonowej w Grodzisku Mazowieckim, przedstawionego w ramach konsultacji dotyczących projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK. Uzasadnienie sprzeciwu: 1. Zagrożenie wywłaszczeniem nieruchomości: Na wskazanym obszarze znajduje się nie tylko nasz dom mieszkalny, ale również dwie firmy działające nieprzerwanie od 1996 roku oraz od 2014 roku. Są to podmioty stabilne ekonomicznie i stanowiące źródło utrzymania dla wielu rodzin. 2. Brak alternatywnej lokalizacji: Nie istnieje obecnie realna możliwość przeniesienia tych przedsiębiorstw w inne miejsce bez konieczności ich trwałego zamknięcia. Lokalizacja, infrastruktura oraz charakter prowadzonych działalności wykluczają szybkie i efektywne przeniesienie. 3. Negatywny wpływ społeczny i gospodarczy: Na działkach sąsiadujących również znajdują się aktywne przedsiębiorstwa. Ich likwidacja oznaczałaby masową utratę miejsc pracy i poważne skutki gospodarcze dla lokalnej społeczności. 4. Istnieją alternatywne rozwiązania: W bliskiej odległości znajdują się możliwe alternatywne korytarze przebiegu planowanej inwestycji, które nie generują tak znacznych szkód społecznych i ekonomicznych jak proponowany wariant w rejonie ul. Klonowej. W związku z powyższym, na podstawie art. 21 Konstytucji RP, gwarantującego ochronę własności prywatnej, oraz w	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		duchu zasad proporcjonalności, racjonalności i dobra wspólnego, apeluję o wycofanie się z planowanej lokalizacji inwestycji oraz rozważenie mniej szkodliwych wariantów.		
45	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie jesteśmy zainteresowani i nie chcemy obwodnicy na terenie miejscowości Chrzanowa Małego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
46	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie jesteśmy zainteresowani i nie chcemy obwodnicy na terenie miejscowości Chrzanowa Małego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
47	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie potrzebna jest obwodnica w Chrzanowie Małym , można to zrealizować poprzez wybudowanie węzła Autostradowego w Brwinowie	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
48	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie potrzebna jest obwodnica w Chrzanowie Małym , można to zrealizować poprzez wybudowanie węzła Autostradowego w Brwinowie	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
49	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	dlaczego obwodnica w Chrzanowie Małym , nie chcemy tego - niech będzie węzeł autostradowy w Brwinowie	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
50	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	dlaczego obwodnica w Chrzanowie Małym , nie chcemy tego - niech będzie węzeł autostradowy w Brwinowie	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
51	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Plan obwodnicy przechodzi przez zabudowania w miejscowości Chrzanów mały , są to nowe budynki. Wcześniejszych planach wieś Chrzanów mały nie była brana pod uwagę , ta inwestycja zrukuje tę wieś i życie mieszkańców	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
52	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Obwodnica nie powinna być prowadzana przez wieś Chrzanów Mały. Informacje o obwodnicy zostały umieszczone w kwietniu br. Roku 2025. Gdzie wcześniej nie tej informacji nie przekazywał,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
53	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wywłaszczenia domów mieszkańców oraz konieczności b8udowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
54	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wywłaszczenia domów mieszkańców oraz konieczności b8udowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
55	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wywłaszczenia domów mieszkańców oraz konieczności budowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
56	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wywłaszczenia domów mieszkańców oraz konieczności budowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
57	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wywłaszczenia domów mieszkańców oraz konieczności budowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
58	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie wyrażam zgody jako właściciel działki w miejscowości Kraśnica Wola na przebieg drogi wojewódzkiej prowadzącej do CPK. Plan jaki zaproponowaliście przechodzi centralnie przez naszą miejscowość. Na terenie miejscowości w której mieszkam jest dużo pól i nieużytków rolnych, gdzie można zlokalizować drogę szybkiego ruchu .Omijając centralną część miejscowości, gdzie jest gęsta zabudowa mieszkalna.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
59	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie zgadzam się żeby droga przez Kraśnicza Wole została powiększona burząc domy mieszkańców wsi Kraśnicza Wola	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
60	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Nie zgadzam się żeby droga przez Kraśnicza Wole została powiększona burząc domy mieszkańców wsi Kraśnicza Wola	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
61	Rozdział 9 - System realizacji	Nie zgadzam się żeby droga przez Kraśnicza Wole została powiększona burząc domy mieszkańców wsi Kraśnicza Wola	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
62	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się żeby droga przez Kraśnicza Wole została powiększona burząc domy mieszkańców wsi Kraśnicza Wola	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
63	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy OIZ-7 Chlebnia. Nieruchomości obręb 0033 Wólka Grodziska o numerach dz. 39/45, 39/43, 39/24 zostały zakwalifikowane w SR CPK jako tereny o oznaczeniu ZNE. Wnoszę o zmianę funkcji przeznaczenia w/w nieruchomości na strefę aktywności gospodarczej: -PU lub P Obecnie dz. nr 39/45 posiada funkcję terenu przemysłowego z funkcjonującym zakładem produkcyjno-magazynowym. Dz. 39/43, 39/24 posiadają prawomocne Warunki Zabudowy o numerze 235/II/2024 na realizację budynku usługowo-magazynowego z częścią biurowo-socjalną. oraz pozytywną opinię wydaną przez CPK sp. z o.o. nr IZP.41.1165.2024. Położenie w/w nieruchomości bezpośrednio przy węzłach komunikacyjnych dodatkowo determinuje zmianę ich przeznaczenia.	NIE	Dla jednej z działek wskazano strefę U, a pozostałe działki leżą w strefie ZNE.
64	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw. Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
65	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem mieszkańcem Kraśniczej Woli, która nie pojawiała się w zasięgu CPK, tymczasem na projektach pojawiła się droga wojewódzka biegnącą przez domy lub blisko domów Kraśniczej Woli, oraz strefa OIZ chlebnia która jest w dużej mierze na terenie Krasniczej Woli. Nie chcemy w okolicy drogi, ani strefy przemysłowej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
66	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie chcemy drogi wojewódzkiej w Krasniczej Woli, szczególnie, że pokrywa się z istniejącą drogą powiatową. Droga zaplanowana jest po istniejących domach. Jeśli droga jest niezbędna, to niech biegnie bliżej Jaktorowa do drogi 719, albo z Izdebną blisko A2 do strefy przemysłowej w Grodzisku, ale nie po głowach mieszkańców.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
67	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw. Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
68	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw. Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
69	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.		SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
70	Rozdział 9 - System realizacji	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw. Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
71	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie wyrażam zgody na poprowadzenie trasy CPK przez tereny zabudowane przez miejscowość Kraśnicza Wola. Projektowana trasa ingeruje w życie mieszkańców, prowadzi do wywłaszczeń i zniszczenia istniejących domostw. Apeluję o zmianę przebiegu trasy na taki, który ominie tereny zamieszkane i poprowadzi ją przez obszary niezabudowane i niezamieszkane. Planowanie inwestycji powinno odbywać się z poszanowaniem dobra ludzi i ich dorobku życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
72	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zgłaszam sprzeciw do orientacyjnego przebiegu projektowanej drogi wojewódzkiej przechodzącej przez wieś Kraśnicza Wola gmina Grodzisk Mazowiecki, na udostępnionej mapie przebiega ona przez tereny zabudowy jednorodzinnej, można ją przenieść na tereny niezabudowane.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
73	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Szanowni Państwo, W nawiązaniu do trwających konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, pragnę zgłosić uwagę dotyczącą planowanej budowy nowej drogi klasy ekspresowej lub autostrady, mającej połączyć Centralny Port Komunikacyjny z Warszawą, w szczególności z węzłem Konotopa. 1. Przedmiot uwagi: Moja uwaga dotyczy zasadności i efektywności budowy nowej, odrębnej drogi o wysokich parametrach (ekspresowej/autostrady) od CPK w kierunku Warszawy (węzeł Konotopa), która miałaby przebiegać w znacznym stopniu równolegle do istniejącej autostrady A2. 2. Uzasadnienie / Opis problemu: Zgodnie z dostępnymi informacjami oraz założeniami przedstawionymi w kontekście rozwoju infrastruktury wokół CPK, planowana jest nowa trasa drogowa łącząca Port z Warszawą. Jednocześnie, autostrada A2 na odcinku między Łodzią a Warszawą, w tym w rejonie planowanego CPK, jest już przewidziana do istotnej rozbudowy o dodatkowe pasy ruchu. W mojej ocenie, budowa kolejnej, równoległej drogi o parametrach zbliżonych do autostrady A2 (lub będącej de facto jej "dublerem") wydaje się rozwiązaniem nieefektywnym z kilku powodów: * Ekonomicznego: Generuje to znaczne, potencjalnie niepotrzebne koszty inwestycyjne związane z wytyczeniem, wykupem gruntów i budową całkowicie nowej infrastruktury, podczas gdy istniejąca A2 ma zostać zmodernizowana i poszerzona. * Przestrzennego i środowiskowego: Budowa nowej trasy oznacza konieczność zajęcia kolejnych, często cennych przyrodniczo lub rolniczo terenów, co prowadzi do dalszej fragmentacji krajobrazu i potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska oraz lokalnych społeczności. * Logistycznego: Skupienie wysiłków na rozbudowie i usprawnieniu istniejącej A2 mogłoby przynieść szybsze i bardziej zintegrowane efekty w kontekście obsługi ruchu generowanego przez CPK. Uważam, że rozbudowana autostrada A2 powinna stanowić główną oś komunikacyjną dla CPK w kierunku Warszawy. 3. Propozycja / Rekomendacja: Wnoszę o ponowną, szczegółową analizę zasadności budowy wspomnianej nowej, równoległej do A2 drogi ekspresowej/autostrady w kierunku węzła Konotopa. Sugeruję, aby priorytetem stało się maksymalne wykorzystanie i optymalizacja potencjału rozbudowywanej autostrady A2 jako kluczowego połączenia CPK z aglomeracją warszawską. Środki, które miałyby zostać przeznaczone na budowę nowej, równoległej trasy, mogłyby zostać efektywniej alokowane na: * Przyspieszenie i zwiększenie zakresu rozbudowy autostrady A2 (np. o dodatkowe pasy, nowoczesne systemy zarządzania ruchem). * Rozwój i modernizację dróg dojazdowych niższych kategorii, łączących bezpośrednie otoczenie CPK z rozbudowaną A2. * Wzmocnienie alternatywnych, zrównoważonych form transportu, zwłaszcza połączeń kolejowych, które powinny odgrywać kluczową rolę w obsłudze pasażerów CPK. Rozwiązanie polegające na rozbudowie A2 zamiast budowy nowej, równoległej trasy, wydaje się bardziej racjonalne pod względem ekonomicznym, środowiskowym i społecznym. Wyrażam nadzieję, że moja uwaga zostanie wzięta pod uwagę podczas dalszych prac nad Strategią, przyczyniając się	TAK	Uwaga uwzględniona.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		do wypracowania optymalnych i zrównoważonych rozwiązań komunikacyjnych dla obszaru otoczenia CPK. Z poważaniem		
74	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Przedstawiony przez spółkę CPK przebieg "tzw. północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego" (obwodnicy drogi wojewódzkiej, przebiega przez teren zurbanizowane, gdzie powstawały przez lata domy i są wydawane aktualnie warunki zabudowy na budynki mieszkalne i pozwolenia na budowę. Dodatkowo planowany przebieg tej drogi przebiega blisko północnej części Milanówka, gdzie zlokalizowane są zabytkowe wille i która jest zamieszkała przez znaczną liczbę mieszkańców. Pomimo tego spółka nie zdecydowała się na przedstawienie innego wariantu przebiegu obwodnicy. Wg mnie w pierwszej kolejności należy wykorzystać na przebieg takiej drogi istniejące korytarze transportowe - np. ulokować ją w korytarzu autostrady A2, lub korytarzy Kolei Dużych Prędkości. Taki planowanie przebiegu tej drogi jak zaproponowane jest zupełnie nieuzasadnione.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W Izdebnie Kościelnym na niewielkim fragmencie wsi zaplanowano Strefę Rolną (zaznaczoną na załączonej mapie kolorem żółtym), która ma być wg przedstawionego przez CPK „Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego” otoczona: od strony zachodniej Strefą Aktywności Gospodarczej, od strony północnej – Strefą Aktywności Gospodarczej i linią Kolej Dużych Prędkości, od strony wschodniej – Strefą Aktywności Gospodarczej, a od strony południowej – Autostradą A2. Dodatkowo przez zaplanowaną przez CPK Strefę Rolną ma przebiegać trasa kolejki WKD (dokładnie przez jej środek)!!!!!!! Jest to zupełnie niezrozumiałe. Prowadzenie działalności rolniczej w tej części Obszaru Otoczenia CPK będzie bowiem niezasadne ze względu na otoczenie i planowane w bliskiej odległości lotnisko. Pozostaje pytanie, jakiej jakości będzie produkowana tam żywność – czy tak bliskie sąsiedztwo trzech stref przemysłowych, lotniska, KDP i autostrady A2 nie będzie miało negatywnego wpływu na jej jakość. W mojej ocenie nie ma racjonalnego uzasadnienia do tworzenia na tym terenie strefy innej, niż strefa aktywności gospodarczej.	NIE	SR CPK nie precyzuje funkcji terenów w liniach rozgraniczających obejmując konkretne działki ewidencyjne, jest wskazaniem kierunkowym, które zostanie doprecyzowane na etapie realizacji aktów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego. Wyznaczenie strefy rolnej pozwala na wyznaczenie terenów dla prowadzenia różnorodnej produkcji rolnej lub terenów otwartych, które są bardzo istotne w strukturze zagospodarowania obszaru otoczenia CPK. Model nie przesądza również o charakterze przemysłowym prowadzonych działalności, czy ich emisyjności.
74	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o wpisanie sołectwa Adamów-Żuków (gmina Grodzisk) jako obszarów stref planistycznych: 1.strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodzinną 2.strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową 4.strefa usługowa 6.strefa aktywności gospodarczej, produkcyjn-magazynowa uzasadnienie: Teren sołectwa zw na bliskość węzła A2 oraz drogi wojewódzkiej będzie dogodnym obszarem do rozwoju MŚP oraz mikroprzedsiębiorstw, które będą się rozwijać w trakcie oraz po powstaniu CPK.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
75	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	wykreślenie z map Chrzanów Mały, Żuków oraz Adamów i zapisów planowanej tzw. "obwodnicy Milanówka" połączenie drogowe dróg 579 i 719 uzasadnienie: wybudowanie tego połączenie i włączenie do drogi 579 spowoduje dodatkowe zakorkowanie w miejscowości Natolin lepszym rozwiązaniem i bardziej efektywnym byłoby wybudowanie węzła na wysokości miejscowości Brwinów, które usprawniłoby ruch z Brwinowa oraz Milanówka	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
76	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zmiana w zapisach przypisania terenu sołectwa Adamów-Żuków (gmina Grodzisk) na 1. strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodzinną 2. strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową 4.strefa usługowa 6.strefa aktywności gospodarczej produkcyjno-magazynowa uzasadnienie: atrakcyjny teren zw. na bliskość węzła A2, dogodny dojazd do innych dróg o istotnym znaczeniu, bliskość stacji PKP (dobry dojazd do Warszawy)	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
77	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zmianę terenu Żukowa (gmina Grodzisk) na mapach i w zapisach jako teren aktywności gospodarczej - bliskość istniejących już stref logistycznych, magazynowych. Po wybudowaniu kolei oraz przez istniejącą autostradę A2 teren obecnie rolny zostanie mocno poszatkowany i nie będzie ekonomicznego uzasadnienia użytkowania tych terenów.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
78	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wykreślenie planowanego połączenia dróg 579 oraz 719. Proponowany przebieg drogi prowadzi przez mocno zabudowane obecnie tereny, co prowadziło by do wywłaszczenia dużej liczby mieszkańców. Dodatkowo taki przebieg trasy spotęguje zakorkowanie już i tak obciążonego wjazdu z kierunku Chrzanowa Małego w drogę 579.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
79	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Jestem przeciwny puszczaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez Chrzanów Mały jedną z najszybciej rozwijających się miejscowości w regionie. W ostatnich latach powstało tutaj dziesiątki nowych domów, osiedli, zapewniało nas że inwestycje CPK nie dotyczą naszej miejscowości, pozwolenia na budowę były wydawane, a w planie zagospodarowania terenu Grodziska Mazowieckiego obwodnica miała iść w innym miejscu. Jestem za tym aby obwodnica Grodziska Mazowieckiego była wybudowana tak jak we wcześniejszych planach zagospodarowania terenu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		lub z wykorzystaniem obecnych ciągów komunikacyjnych (drogi powiatowej lub autostrady A2), lub gruntami nie zamieszkałymi, których jest w okolicy cała masa, lecz nie przez środek miejscowości gdy jest tak wiele alternatyw.		
80	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem przeciwny puszczeniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez Chrzanów Mały jedną z najszybciej rozwijających się miejscowości w regionie. W ostatnich latach powstało tutaj dziesiątki nowych domów, osiedli, zapewniano nas że inwestycje CPK nie dotyczą naszej miejscowości, pozwolenia na budowę były wydawane, a w planie zagospodarowania terenu Grodziska Mazowieckiego obwodnica miała iść w innym miejscu. Jestem za tym aby obwodnica Grodziska Mazowieckiego była wybudowana tak jak we wcześniejszych planach zagospodarowania terenu lub z wykorzystaniem obecnych ciągów komunikacyjnych (drogi powiatowej lub autostrady A2), lub gruntami nie zamieszkałymi, których jest w okolicy cała masa, lecz nie przez środek miejscowości gdy jest tak wiele alternatyw.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
81	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W Izdebnie Kościelnym wytyczono strefę Produkcji Rolnej znajdującą się najbliżej planowanego lotniska ze wszystkich tego typu stref zaplanowanych w projekcie rozwoju obszaru CPK. W związku z tym nie bardzo wiadomo, jaka logika temu przyświecała. Należy zauważyć, że ta strefa Rolna będzie otoczona z trzech stron strefami aktywności gospodarczej, KDP i autostradą A2. Pomimo tego, że wytyczona strefa rolna w Izdebnie Kościelnym jest dosyć niewielka, to jeszcze przez jej środek ma przechodzić WKD. W związku z tym nie bardzo widać jakkolwiek logikę lokalizowania tej strefy. Moim zdaniem w tak bliskiej odległości pasów startowych nie ma żadnego sensu lokalizacja strefy rolnej. Takie strefy powinny być zlokalizowane w dalszej odległości. Dlatego wnioskuję o zmianę przeznaczenia tych terenów na strefę gospodarczą.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
82	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmianę przeznaczenia terenów rolnych wyznaczonych w Izdebnie Kościelnym (kolor żółty na mapie) na tereny aktywności gospodarczej ze względu na bliskie położenie tych terenów w stosunku do planowanego lotniska. W całym Projekcie Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044 nie wyjaśniono, czym kierowano się wyznaczając akurat w tym miejscu taką strefę. Ciekawe jest, że grunty już obecnie uzbrojone (woda, prąd, gaz, istniejące drogi - np. ul. Diamentowa/Szafirowa w Izdebnie Kościelnym) przeznaczają się na tereny strefy Rolnej, a grunty leżące na północ od zwartej zabudowy wsi Izdebno Kościelne (obecnie użytkowane rolniczo i nieuzbrojone) - przeznaczają się na strefę Aktywności Gospodarczej. Dlatego wnoszę o zmianę zapisów Strategii i rezygnację z tworzenia strefy rolnej w Izdebnie Kościelnym w obecnej jej lokalizacji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
83	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W projekcie Strategii zaplanowano obwodnicę drogi wojewódzkiej (tzw. północną obwodnicę Milanówka i Grodziska Mazowieckiego) biegnącą przez tereny rolnicze (na północ od Milanówka) oraz przez tereny zamieszkałe (wieś Żuków i wieś Chrzanów Mały). Taki przebieg planowanej obwodnicy jest zupełnie niezrozumiały. Po pierwsze zasadą powinno być, że nie tworzy się bez potrzeby nowych korytarzy transportowych. Już obecnie na tym obszarze przebiega autostrada A2 i nową drogę można zaplanować w istniejącym korytarzu tej autostrady. Po drugie przebieg tej drogi powinien uwzględniać obecna natężenie ruchu - z moich obserwacji wynika, że w godzinach szczytu obecnie największy ruch przebiega przez Brwinów - a tego obecnie planowana nowa droga nie obejmuje. Dlatego proszę o zmianę lokalizacji ww. drogi na bardziej logiczną i nie utrudniającą życia mieszkańcom terenów, przez które ma przebiegać wg przedstawionych planów	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
84	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkanka Grodziska Mazowieckiego zwracam się z oficjalną skargą dotyczącą planowanej drogi wojewódzkiej, która zgodnie z zapisami Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej ma przebiegać przez środek istniejącego osiedla mieszkaniowego – pomiędzy drogą wojewódzką nr 719 a obecną obwodnicą Grodziska Mazowieckiego. Proponowany przebieg drogi jest absolutnie nieakceptowalny z kilku kluczowych powodów: 1. Likwidacja istniejącego osiedla mieszkaniowego. Planowana trasa przecina zwartą zabudowę mieszkaniową – segmenty, ogrody, tereny zielone i miejsca codziennego życia wielu rodzin. Jej realizacja będzie oznaczać konieczność wysiedlenia mieszkańców i całkowite zniszczenie osiedla, które powstawało i rozwijało się przez lata. 2. Skrajne naruszenie interesu społeczności lokalnej. Propozycja trasy ignoruje podstawowe prawa mieszkańców do spokojnego, bezpiecznego życia i poszanowania ich dorobku. Inwestycja oznacza realną krzywdę dla dziesiątek rodzin, które mogą zostać pozbawione domów i miejsca do życia. 3. Brak transparentności i niedostateczne konsultacje społeczne. Mieszkańcy osiedla nie zostali w sposób otwarty i pełny poinformowani o planowanej inwestycji. Brakuje publicznych konsultacji, które uwzględniałyby głos tych, których ta inwestycja dotknie najbardziej. 4. Zniszczenie przestrzeni zielonej. Przebieg drogi przez osiedle oznacza bezpowrotną utratę cennej zieleni które służą nie tylko mieszkańcom osiedla, ale także zwierzętom. 5. Nieodwracalne konsekwencje środowiskowe i społeczne. Oprócz oczywistych strat materialnych, planowana inwestycja doprowadzi do degradacji środowiska naturalnego, wzrostu hałasu, zanieczyszczenia powietrza i utraty poczucia bezpieczeństwa wśród mieszkańców. W związku z powyższym, wnoszę o wstrzymanie prac nad planowanym przebiegiem drogi w obecnym kształcie oraz	NIE	Uwaga składana w ramach konsultacji społecznych nie jest skargą rozumianą w zakresie prawa administracyjnego.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wytyczenie alternatywnych wariantów trasy – takich, które nie będą ingerować w istniejącą tkankę mieszkaniową i nie będą prowadzić do likwidacji osiedla.		
85	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dotyczy wpływu CPK na linię kolejową Łowicz Główny - Sochaczew - Warszawa. Z Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej wynika, że od CPK do ww. linii kolejowej biegną kolejne linie kolejowe (np. CPK – Włocławek). Niepokojące jest to, iż pociągi z Warszawy do CPK będą przejeżdżały przez Ożarów Mazowiecki, czyli również ww. linią kolejową. Czy inwestorzy wzięli pod uwagę, że linia kolejowa Łowicz Główny – Sochaczew – Warszawa jest bardzo istotna dla lokalnej społeczności (Łowicz, Sochaczew, Błonie, Płochocin, Ożarów Mazowiecki) dojeżdżającej codziennie do pracy i z pracy do Warszawy. Jaki wpływ istnienie CPK będzie miało na tę właśnie linię kolejową? Tym samym, jaki wpływ będzie to miało na codzienne dojazdy tysięcy mieszkańców do pracy? Czy linia ta zostanie w jakiś sposób zmodernizowana? Czy wybudowane zostaną kolejne torowiska? Odpowiedź na te pytania jest istotna, bowiem z Modelu Struktury nie wynika, żeby planowano budowę dodatkowego torowiska, w planach jest wykorzystanie istniejącej już linii kolejowej. Wobec tego, ile będzie w takim przypadku trwała podróż pociągiem z Warszawy do Sochaczewa – obciążoną dodatkowo CPK linią kolejową? Obecnie podróż ta trwa pociągiem Kolei Mazowieckich w normalnych warunkach ok. 50-60 minut. Biorąc pod uwagę, że odległość pomiędzy tymi miastami wynosi tylko 50 km, jest to bardzo długi czas przejazdu. Czy dla mieszkańców Sochaczewa i okolic przewidziano możliwość korzystania z połączenia bezpośredniego CPK – Warszawa w celu codziennego dojeżdżania do pracy i z pracy?	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
86	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmianę planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego Powinna ona przebiegać wzdłuż autostrady A2 w jej korytarzu.powinnismy się w tym względzie wzorować na rozwiązaniach stosowanych na zachodzie Europy, nnp. W Holandii. Tam obok linii kolejowej przebiega.np. autostrada. Np. Na odcinku kolei Eindhoven Maastricht. Natomiast w Polsce nie bierze się tego zupełnie pod uwagę e po prostu chyba mamy za dużo ziemi. I możemy sobie dowolnie rysować na macie każdy przebieg drogi, nie licząc się z niczym.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
87	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Iście kuriozalny jest plan dotyczący strefy rolnej w Izdebnie Kościelnym w okolicy ul. Diamentowej I Szafirowej Planowana strefa rolna jest w b. Bliskiej odległości od pasa startowego lotniska. Jest otoczona z trzech stron strefami aktywności gospodarczej, A2, KDP. A do tego przecina ją Kolej WKD. Gratulacje dla projektantów za poczucie humoru!a	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
88	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dzień dobry, planujecie Państwo utworzenie drogi wojewódzkiej w okolicach ulicy 3 Maja w Grodzisku Mazowieckim. W najbliższej okolicy w ciągu ostatnich paru lat wybudowało się bardzo dużo budynków w zabudowie szeregowej, większość mieszkańców posiada kredyty w bankach, jak Państwo wyobrażcie sobie wysiedlenie ludzi, którzy dopiero co wprowadzili się lub dopiero wprowadzą, ponieważ jest tu wiele rozpoczętych budów. W najbliższej okolicy znajduje się również firma zatrudniająca wiele osób (Greiner paking). Jako osoba, która przeprowadziła się 3 lata temu, która ma kredyt w banku i niewyobraza sobie,że za chwilę może zostać bez dachu nad głową, jestem przeciwna takiemu rozwiązaniu.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
89	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny Obwodnicy Północnej przez Żuków i Chrzanów Mały.	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
90	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny Obwodnicy Północnej przez Żuków i Chrzanów Mały.	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
91	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny Obwodnicy Północnej przez Żuków i Chrzanów Mały.	NIE	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
92	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Najpierw przebudujcie węzeł autostradowy w Grodzisku Maz. a nie planujecie wojewódzkie drogi w Natolinie, Chrzanowie Małym i Żukowie - bo staną bez przebudowy tego węzła. My w Grodzisku już stoimy i jest problem w szczycie ze zjechaniem lub wjechaniem na autostradę.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
93	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Najpierw przebudujcie węzeł autostradowy w Grodzisku Maz. a nie planujecie wojewódzkie drogi w Natolinie, Chrzanowie Małym i Żukowie - bo staną bez przebudowy tego węzła. My w Grodzisku już stoimy i jest problem w szczycie ze zjechaniem lub wjechaniem na autostradę.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
94	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Najpierw przebudujcie węzeł autostradowy w Grodzisku Maz. a nie planujecie wojewódzkie drogi w Natolinie, Chrzanowie Małym i Żukowie - bo staną bez przebudowy tego węzła. My w Grodzisku już stoimy i jest problem w szczycie ze zjechaniem lub wjechaniem na autostradę.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
95	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Ustalenie dróg dojazdowych do portu. Dokładny przebieg.	NIE	Uwaga niezrozumiała.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
96	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Jak najszybsze i jak najpełniejsze określenie co dalej z mieszkańcami obszaru zarezerwowanego pod rozbudowę CPK. Czy w najbliższym czasie jest przewidywany wykup gruntów na tym terenie?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
97	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	rysunek mapa o istotnym znaczeniu,projektowana droga łącznik drogi wojewodzkiej nr579 z719 koliduje z isniejąc a zbudową jenorodzinna i nowowo wybudowanymi segmentami wzluz ulicy trzeciego maja.zalecam zmianę przebiegu tej ulicy	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
98	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Określenie strefy cargo na obszarze rezerwacji, aby prywatni właściciele nieruchomości mogli je sprzedać firmom zewnętrznym jako najbardziej atrakcyjne tereny inwestycyjne w Europie Środkowo-Wschodniej.	NIE	Uwaga niezrozumiała.
99	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dotyczy dz. ewid. o numerach 200/2 i 200/3 obręb ewidencyjny Nowa Pułapina oraz dz. ewid. nr 529 w Osinach. Wnoszę o umieszczenie w obrębie ww. działek strefy umożliwiającej proces inwestycyjny.	CZĘŚCIOWO	Uwzględniono w zakresie działek w Nowej Pułapinie, nie uwzględniono w zakresie działek w Osinach.
100	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o uwzględnienie sposobu zagospodarowania obrębu Karolina w gminie Baranów jako przeznaczonego pod zabudowę Usługowo-przemysłową z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo zaproponowanej przez Strategię funkcji przestrzennej oraz powiększenie obszarów inwestycyjnych z korzyścią dla gminy i mieszkańców. Dodatkowym plusem jest bliskość węzła komunikacyjnego w Tłustem co powoduje łatwość dojazdu dla pracowników i duży potencjał rozwoju logistyki. Gmina Baranów najmocniej cierpi z powodu budowy lotniska, a powiększenie stref przemysłowych pozwoli na rekompensatę zarówno dla całego samorządu jak i zamieszkujących ją mieszkańców.	TAK	W obszarze obrębu Karolina przewidziane są tereny aktywności gospodarczej oraz strefy rolnej, co pozwoli na etapie formułowania dokumentów planistycznych poziomu lokalnego wykorzystać znaczną część terenów obrębu właśnie na działalność produkcyjno-usługową.
101	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Uwaga dotyczy wizji obszaru otoczenia CPK a konkretnie dziedzictwa kulturowego. Moja wieś Żuków w gminie grodzisk mazowiecki posiada zabytek architektury sakralnej tj kościół parafialny pod wezwaniem przemienienia Pańskiego (ponad 300lat) cmentarz (ponad 200lat) oraz klasycystyczny dwór z przełomu XIX i XX wieku z przydworskim parkiem, wszystkie te obiekty są wpisane do rejestru zabytków. To dziedzictwo nas zobowiązuje. Wobec powyższego wnioskuję o objęcie miejscowości Żuków szczególnym zainteresowaniem oraz włączeniem miejscowości do Lokalnych Obszarów Strategicznej Interwencji co będzie się mogło wiązać z lokowaniem środków finansowych na wsparcie obiektów.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
102	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuję o włączenie sołectwa adamów-żuków w obszar rozwoju duopolis Warszawy i Łodzi. Moja miejscowość Żuków jest bardzo dobrze skomunikowana (węzeł autostradowy A2 Tłuste - przy węźle.) Miejscowość posiada dobre tereny rozwojowe i potencjał do powstawania centrów biznesowych, szkoleniowych i badawczo rozwojowych. Jak również funkcji mieszkaniowo-usługowych, od 20 lat suikzp taki kierunek rozwoju tej miejscowości przewidywał.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
103	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Grodziska Mazowieckiego, zwracam się z oficjalną skargą dotyczącą planowanej drogi wojewódzkiej, która ma przebiegać przez środek mojej działki, pomiędzy drogą wojewódzką 719 a istniejącą obwodnicą Grodziska Mazowieckiego Po zapoznaniu się z propozycją w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, uważam, że usytuowanie drogi w tym miejscu jest absolutnie nieakceptowalne z kilku istotnych powodów zaplanowana droga wojewódzka przechodzi przez osiedle mieszkaniowe oraz nieruchomości, gdzie zaplanowano działki pod budowę domów jednorodzinnych, - jako właściciele nieruchomości przeznaczonych na realizację celów publicznych, które dopiero mają zostać zrealizowane. Niepewność co do sytuacji prawnej właściciela wobec planowanej realizacji jest zjawiskiem niepożądanym.	NIE	Uwaga składana w ramach konsultacji spotecznych nie jest skargą rozumianą w zakresie prawa administracyjnego.
104	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uwaga dotyczy dz. ewid. nr 134, obręb Izdebn Kościelne, ul. Diamentowa 8 (pow. 2,90ha): wnosze o wprowadzenie na ww działce możliwości prowadzenia aktywności gospodarczej - usługowej lub magazynowo-rolniczej.	NIE	Działka położona w obszarze, dla którego OIZ nie przewiduje możliwości rozwoju funkcji usługowej.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy dz. ewid. o numerach 132, 129 i 130 obręb Basin, gm. Baranów: wnoszę o wprowadzenie na ww. działkach możliwości prowadzenia aktywności gospodarczej, usługowej, produkcyjnej oraz magazynowej.	TAK	Wskazane działki objęte są strefą P - strefa produkcyjno-usługowa.
105	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy działki o nr. 134, obręb Izdebn Kościelne, gm. Grodzisk Mazowiecki, ul. Diamentowa 8 (pow. 2,90ha). Wnosze o wprowadzeni na ww działce możliwości prowadzenia aktywności magazynowo-usługowo-rolniczej oraz instalacji fotowoltaicznych.	NIE	Działka położona w obszarze, dla którego OIZ nie przewiduje możliwości rozwoju funkcji usługowej.
106	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uwaga dotyczy łącznika drogowego między drogą wojewódzką 791 a drogą wojewódzka 579, Ze względu na dawno istniejące zabudowania, wnoszę o zmianę trasowania przedmiotowej drogi. Swoją uwagę popieram licznymi kolizjami drogi z zabudową mieszkaniową i zabudową magazynową.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
107	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiam się zaproponowanej w strategii drodze z Izdebn Nowego do obwodnicy Grodziska Maz przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje się z istniejącymi drogami powiatowymi, przebiega blisko domów lub na drugiej mapie nawet przez domy, skierowana jest do obszaru planowanych stawów (obszary rekreacji indywidualnej). Dojazd z Grodziska i okolic do CPK ma być przecież realizowany przez poszerzoną A2, dodatkowo istnieje kilka dróg z Grodziska i drogi 719 do okolic Baranowa. Moim zdaniem niezasadne jest przenoszenie ruchu z CPK na południową stronę w okolicach Kraśniczej Woli, gdzie są tereny rolne, domy, obszary chronione (rezerwat/Natura 2000). Tereny Kraśniczej Woli powinny pozostać obszarem rolniczym i stopniowo z zabudową jednorodzinną, nie zgadzam się na budowę magazynów lub innych wysokich budynków w sąsiedztwie domów.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
108	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzamy się na proponowaną drogę prowadzącą z Izdebną przez domy lub w pobliżu domów w Kraśniczej Woli i Kozarach. Nie chcemy OIZ na terenach lub w pobliżu Kraśniczej Woli. Chcemy aby okolica w miarę możliwości zachowała obecny charak i ewentualnie samoistnie/organicznie się rozwijała, bez obszaru magazynów i dużych budynków. W Kraśniczej Woli i okolicy mieszka dużo osób, które wybudowały domy po wysiedleniu pod budowę A2, a teraz znów wisi nad nimi ryzyko kolejnych wysiedleń.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
109	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Projektowana droga rangi wojewódzkiej łącząca północno wschodni układ obwodowy lotniska z CPK (północne Błonie z CPK), przechodząc w kierunku północnym z CPK do Błonia przecina gminę Baranów. Nie rozumiem zasadności tej drogi, jeśli połączenie Błonia będzie już zrealizowane przez jego zachodnio-południową obwodnicę z Rondem w Kłudzienku, które będzie stanowiło połączenie CPK oraz A2. Proszę odnieść się do przyczyn jej powstania, gdyż wcześniej nie była planowana, ani nie ma żadnych dokumentów dotyczących jej powstania poza Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, określenia momentu jej powstania, a także dokładnych danych lokalizacyjnych, tak żeby ludzie zamieszkujący obecnie te tereny mogli się na to przygotować i zabezpieczyć.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
110	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	uwaga dotyczy łącznika drogowego obwodnicy Grodziska w kierunku węzła Baranów. Jest to obszar OiZ nr 7 Chlebnia. Obecnie projektowana droga przecina liczne istniejące zabudowania. Zgłaszam konieczność zmiany jej trasowania bardziej w kierunku północnym. Proszę o ominięcie działki nr 39/4 w Kraśniczej woli.	TAK	Zmieniono przebieg obwodnicy.
111	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
112	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
113	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
114	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
115	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
116	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
117	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.		
118	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
119	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zbieramy się, aby zrobić kolejkę, złożyć uwagi i zwrócić uwagę na problem. Jeśli będziemy wchodzić, to trzeba złożyć uwagi do formularza https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk Trzeba mieć już przygotowane swoje uwagi. Jeśli ktoś ma swoje uwagi, to zgodnie z tym co chce. Jeśli ktoś potrzebuje inspiracji, to uwag wymagają przynajmniej ostatnie dwa punkty w tym formularzu, oczywiście można zmienić po swojemu, dodać numer swojej działki itp. Uwagi do „Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044” "Załącznik – Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – mapa 1:50 000" Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK. "Załącznik – Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – obszary o istotnym znaczeniu" Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
120	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK. "Załącznik – Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – obszary o istotnym znaczeniu" Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
121	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi. Droga ta dubluje już istniejące drogi.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
122	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Ni zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
123	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	w oparciu o dokument zamieszczony na stronie https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Model-SFP-OIZ_3xA0-konsultacje_small.pdf który zgodnie z opisem przeznaczony jest do konsultacji, zgłaszam uwagi i sprzeciw do zaznaczonej i planowanej nowej drogi w Grodzisku Mazowieckim. Droga ta łączyć ma według mapy ul. Krolewską na wysokości ul. Jesionowej z drogą wojewódzka 579 na wysokości miejscowości Chrzanów Duży. Jednocześnie ta droga nie jest widoczna w mapach dostępnych w aplikacji https://experience.arcgis.com/experience/1054e00295cd49a2b6bdf0de3aa9a0bd Teren, na którym planowana jest ta droga jest gęsto zabudowany nowymi osiedlami i usytuowanie tej drogi w zaznaczonej lokalizacji spowoduje konieczność wyburzenia dużej ilości domów i wysiedlenia setek ludzi. Bardzo dużym problemem jest również samo sąsiedztwo tej klasy drogi dla mieszkańców w najbliższej okolicy. Mam na myśli uciążliwość z powodu hałasu i zatrucie środowiska spalinami. Kolejny negatywny wpływ dla mieszkańców bliskiego sąsiedztwa tej drogi to spadek wartości nieruchomości.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
124	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na budowę dróg wojewódzkiej przez Kraśniczą Wolę oraz na utworzenie OIZ chleбина zmieniającego naszą wieś w hektary magazynów	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
125	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sprzeciwiam się budowie drogi wojewódzkiej przez Krasniczą Wolę, po obszarze domów lub w bliskiej odległości domostw oraz utworzeniu OIZ chleбина. Mamy już blisko autostradę A2 z której jest hałas I, a to A2 miało służyć do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		dojazdów do CPK. Należy przebudować węzeł A2, aby nie trzeba było 2x przejechać prze z ronda i nad autostradą jadąc do Wawy		
126	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Brak zgody na przebieg drogi przez Kraśniczą Wolę. Planowana droga zaburzy funkcjonowanie społeczności wiejskiej, zniszczy obecny ekosystem i znacznie zmniejszy komfort życia. Ruch drogowy wpłynie na pogorszenie jakości powietrza, hałas. Brak jasnego wskazania przebiegu drgi ogranicza nam możliwość wypowiedzenia się w temacie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
127	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie chcę do dodatkowej drogi we wsi. Planowana wcina się w środek zabudowy mieszkalnej. Nikt wcześniej nie konsultował tego z mieszkańcami. Rozbudowują się kolejni sąsiedzi , zniszczy to lokalną społeczność.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
128	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	nie zgadzam się zaproponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez Kraśniczą Wola.droga ta dubluje już istniejące drogi a przecież dojazd do CPKbędzie zapewniony autostradą A2 .proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz rezerwatu rozłogi (obszar natura 2000)do tej pory nikt nie konsultowałtych pomysłów z mieszkańcami,dotychczas Kraśnicza wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
129	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśnicza wola, w szczególności ,że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów)oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów . proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg . nie chcę oiz na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu ,ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno zostać .	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
130	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2.Proponowana droga OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu(obszar Natura 2000).Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami,dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
131	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności,że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin(wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów.Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg.Nie chce OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu,ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
132	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uwaga dotyczy działki nr 48/3 położonej w grodzisku mazowieckim przy ul. Królewskiej (pomiędzy hurtownią elektryczną Merkurion a ul. Jesionową). Zwracam uwagę na konieczność zmiany trasowania planowanej inwestycji drogowej. Planowana droga wykazuje liczne kolizje z istniejącą i planowaną zabudową.	NIE	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej opracowany jest w skali 1:50 000 i nie rozstrzyga przebiegu dróg z dokładnością do konkretnych działek.
133	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
134	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
135	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar KRAŚNICZA WOLA , w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
136	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar KRAŚNICZA WOLA , w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
137	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	dzień dobry, Dwa tygodnie temu kupiliśmy działkę z myślą o wybudowaniu domu. Teraz się dowiadujemy, że na działce tej miałyby być droga ekspresowa(!). To jakiś absurd. Zdecydowanie jestem przeciwny wybudowaniu drogi w tym rejonie tj. Grodzisk Mazowiecki ul. 3go Maja/Klonowa (obręb ewidencyjny 36 działka nr 3/6	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
138	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Zgłaszam uwagę co do zajęcia wsi Bronistawów pod układ drogowy. Według planów jest tam zaprojektowania trasa ekspresowa, dojazdowa do lotniska. W mojej ocenie jest ona krzywdząca dla rozwoju mojej miejscowości. W 2013 roku został wprowadzony miejscowy plan zagospodarowania dla tej miejscowości. Od tego czasu powstało bardzo dużo domów jednorodzinnych. W tym momencie jest to osiedle mieszkaniowe. Nadal powstają nowe domy, sprzedaż działek nie ustała pomimo nie sprzyjających warunków, które może generować budowa lotniska. Nie wyobrażalne jest dla nas , mieszkańców budowa w tym miejscu drogi szybkiego ruchu. Mają na uwadze, że gmina Błonie blisko od pół wieku planuje obwodnice swojego miasta, oczywistym wydaje się budowa takiej drogi w gminie Błonie. Mając oni wstępne projekty, dostępną infrastrukturę oraz większe korzyści wynikające z budowy upragnionej obwodnicy w bliskim sąsiedztwie miasta, a nie 8km dalej w miejscowości Bronistawów. Jest dużo bardziej atrakcyjna alternatywa, dużo bardziej korzystna, oraz nie budząca kontrowersji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
139	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wieś Bronistawów powinna rozwijać się w miejsca noclegowe, jednorodzinne zabudowy. Ludzie wiążący swoją przyszłość z lotniskiem będą mieli bardzo dobry dojazd z domu położonego w Bronistawowie. Są to jedyne, dostępne ziemie w obrębie całej gminy do zabudowy jednorodzinnej. Jest to wieś położona na tyle daleko od lotniska, że nie będzie przeszkadzało w życiu rodzinnym a na tyle blisko żeby na nim pracować. Budując tutaj drogę zabierane jest jedyne miejsce na rozwój dla gminy, jest to jedyny alternatywa dla tych, którzy chcą pozostać mieszkańcami gminy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
140	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dotyczy działki nr 12/3 i 12/4 w Kraśniczej Woli. Szanowni Państwo, Jako rolnicy, których jedynym i pewnym utrzymaniem jest uprawa ziemi nie zgadzamy się z proponowanym wariantem budowy drogi. Centralny Port Komunikacyjny jako spółka Skarbu Państwa powinna mieć na pierwszym miejscu dobro obywateli, postępując w taki sposób postępują Państwo nieludzko. My jako obywatele mieszkający w państwie demokratycznym powinniśmy mieć zapewnioną ochronę praw człowieka, a niestety nie dają nam Państwo takiej gwarancji zabierając jedyne źródło do życia. Jednocześnie chcielibyśmy dodać, że spółka CPK w żaden możliwy sposób (listownie lub osobiście) nie skontaktowała się z nami, aby poinformować nas o planowanej inwestycji na naszej nieruchomości.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
141	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
142	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
143	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zwracam uwagę na przebieg projektowanej drogi wojewódzkiej w rejonie Natolina, Chrzanowa Nowego i Adamowa w gminie Grodzisk Mazowiecki, która ma być poprowadzona niezależnie od istniejącej trasy zgodnie z załącznikiem graficznym w Projekcie Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK. Uważam, że korzystniejsze byłoby poprowadzenie nowej drogi w śladzie już istniejącej, co mogłoby zapobiec konieczności wykupu terenów intensywnie rozwijających się pod względem zabudowy.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
144	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/6 i 62/4 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmacniania funkcji miejskich (M1). Wnoszę ponadto o przesunięcie projektowanej drogi od obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanymi działkami.	TAK	Uwaga uwzględniona.
145	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/6 i 62/4 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmacniania funkcji miejskich (M1). Wnoszę ponadto o przesunięcie projektowanej drogi od obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanymi działkami.	TAK	Uwaga uwzględniona.
146	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Strategia przewiduje rezerwę pod budowę drogi klasy A/S równoległą do istniejącej autostrady A2 oraz projektowanej linii kolejowej dużych prędkości. Rezerwa ta planowana jest w południowej części wsi Duchnice, bezpośrednio w sąsiedztwie osiedli domów jednorodzinnych. Mieszkańcy Duchnic sąsiadowaliby z dwiema równoległymi drogami klasy A/S oraz linią KDP (wszystko w pasie szerokości zaledwie ok. 500m), co znacząco wpłynie na komfort mieszkańców Duchnic. O ile istnienie autostrady A2 oraz budowa KDP w tym miejscu jest logiczna i uzasadniona z racji na położenie Duchnic w korytarzu transportowym do Warszawy, o tyle budowa w przyszłości kolejnej drogi A/S na lotnisko sprawi, że miejsce to stanie się bardzo nieprzyjemne do życia – wizja bezpośredniego sąsiedzowania z dwiema autostradami oraz KDP pomiędzy nimi to w mojej ocenie, mieszkańca Duchnic, bardzo zła wizja dla Duchnic i południowej części gminy Ożarów Mazowiecki.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Zgłaszam swój stanowczy sprzeciw wobec takich planów. Nie wydaje mi się, aby budowa dwóch równoległych dróg klasy A/S w tym miejscu była konieczna – nie jest raczej częstą praktyką na świecie budowanie dróg A/S równoległe do siebie w tak bliskiej odległości. Równie dobrze można zaplanować rozwidlenie na węźle Pruszków i w ten sposób uniknąć budowy dwóch dróg tak blisko siebie. Wydaje się to mieć większy sens ekonomiczny i społeczny (niwelując zbędną uciążliwość dla mieszkańców Duchnic). Dodatkowo już dziś węzeł Konotopa bywa niewydolny, szczególnie w godzinach szczytu lub po kolizji. Rozbudowa o kolejne rozwidlenie do CPK raczej nie wpłynie na poprawę sytuacji. Taki pozytywny wpływ mogłoby mieć poprowadzenie drogi A/S do CPK od Blizne Łaszczyńskiego północną stroną gminy Ożarów Mazowiecki – część ruchu z północy Warszawy mogłoby wykorzystać również taką nową drogę do wyjazdu w kierunku Łodzi, co wpłynęłoby również pozytywnie na przepustowość A2 między CPK a Warszawą i jednocześnie ułatwiłoby dojazd do CPK z północy i południa stolicy.		
147	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zgłaszana uwaga dotyczy drogi zarezentowanej pod adresem https://www.cpk.pl/wp-content/uploads/Model-SFP-OIZ_3xA0-konsultacje_small.pdf i łączącej Grzodzisz Mazowiecki (ul. Królewska) z miejscowością Chrzanów Duży. Droga w jej zaprezentowanym przebiegu przebiega przez wybudowane w ostatnich latach osiedla jak i przez znajdujące się tam od wielu lat domy. Wybudowanie tam drogi spowoduje, poza rzecz jasna wyburzeniem dopiero co powstałych domów, znaczne zanieczyszczenia dla pozostałych tam mieszkańców jak i spadek wartości pozostałych nieruchomości. Wspomniana droga nie jest widoczna ani wspomniana w jakimkolwiek innym dokumencie co dodatkowo wzdusza niepokój mieszkańców. W świetle planowanej przebudowy skrzyżowania ulic 3 Maja i Okulickiego w Grodzisku Mazowiecki, co znacznie zwiększy przepustowość tego odcinka (czyli połączenia Grodziska Mazowieckiego z drogą ekspresową przez Chrzanów Duży), budowa wskazanej na ww. mapie drogi wydaje się być przedsięwzięciem nieracjonalnym biorąc pod uwagę koszty związane z przesiedleniem i budową jak i szkodami dla okolicznych mieszkańców.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
148	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	niniejszym wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planów przewidujących wyznaczenie rezerwy terenowej pod budowę nowej drogi klasy A/S w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej autostrady A2 oraz projektowanej linii kolejowej dużych prędkości (KDP), w południowej części wsi Duchnice, w gminie Ożarów Mazowiecki. Realizacja takich zamierzeń skutkowałaby ulokowaniem dwóch równoległych tras drogowych klasy A/S oraz linii KDP w pasie o szerokości około 500 metrów. Taka konfiguracja infrastruktury stworzy korytarz transportowy o ogromnej uciążliwości środowiskowej i społecznej, bezpośrednio graniczący z osiedlami domów jednorodzinnych. W mojej ocenie doprowadzi to do dramatycznego pogorszenia warunków życia mieszkańców tej części Duchnic oraz całej południowej części gminy Ożarów Mazowiecki. Rozumiem i akceptuję konieczność funkcjonowania autostrady A2 oraz budowy linii KDP w tym miejscu, zważywszy na strategiczne położenie Duchnic w kluczowym korytarzu transportowym do Warszawy. Natomiast budowa drugiej, równoległej drogi klasy A/S w tak bliskim sąsiedztwie uznaję za całkowicie nieuzasadnioną – ani logistycznie, ani ekonomicznie, ani społecznie. Nie znajduje również potwierdzenia w praktykach planistycznych przyjętych w krajach rozwiniętych, aby budować równoległe drogi klasy A/S w tak niewielkiej odległości. Zamiast forsowania takiej lokalizacji, postuluję rozważenie alternatywnego przebiegu nowej trasy drogowej – np. poprzez: zaprojektowanie rozwidlenia na węźle Pruszków, poprowadzenie drogi na lotnisko CPK północną stroną gminy Ożarów Mazowiecki, wzdłuż Blizne Łaszczyńskiego. Rozwiązanie takie mogłoby: ograniczyć degradację jakości życia mieszkańców południowych Duchnic, zrównoważyć rozkład obciążeń komunikacyjnych, poprawić dojazd do CPK z północnych dzielnic Warszawy, odciążyć przeciążony węzeł Konotopa, który już dziś bywa niewydolny. Proszę o uwzględnienie głosu mieszkańców w dalszych etapach planowania inwestycji i o pełną transparentność w prowadzonych analizach oddziaływania na środowisko oraz konsultacjach społecznych. Z wyrazami szacunku, mieszkaniec wsi Duchnice	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
149	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Dotyczy rozdziału 2 podrozdział Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez Henryszew. Wybudowanie tej linii i stworzenie buforu wokół spowoduje wyburzenie około 400 domów...	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
150	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez teren Henryszewa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
				nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
151	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez teren Henryszewa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
152	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez teren Henryszewa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
153	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na przejście drogi głównej przez ul Piłsudskiego w Henryszewie	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
154	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie dla kolei w Miedzyborowie	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
155	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na zbudowanie linii 88 cpk - warka biegnącej przez Satre Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
156	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiam się budowie autostrady równoległe do istniejącej A2 na wysokości Duchnic. Kolej dużych prędkości, A2 i inne drogi znacząco obniża komfort życia w tym miejscu. Można to z równie dobrym skutkiem zrealizować od węzła Pruszków. Pozdrawiam.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
157	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na budowę linii 88 CPK - Warka przez Miejscowość Stare Budy 96-316	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
158	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W części opisowej zatytułowanej "Program drogowy" mowa jest wyłącznie o rozbudowie autostrady A2 o dwa nowe pasy, natomiast w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej została ujęta planowana droga szybkiego ruchu. Dokumenty te są ze sobą sprzeczne. Dodatkowo ta planowana droga przebiega przez silnie zabudowana część gminy Błonie (np. wieś Stare Faszczyce) co budzi niepokoje społeczne. W tej okolicy buduje się szereg nowych domów, okolice się rozwija a budowa takiej drogi jest sprzeczna z interesami mieszkańców.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
159	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W części opisowej zatytułowanej "Program drogowy" mowa jest wyłącznie o rozbudowie autostrady A2 o dwa nowe pasy, natomiast w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej została ujęta planowana droga szybkiego ruchu. Dokumenty te są ze sobą sprzeczne. Dodatkowo ta planowana droga przebiega przez silnie zabudowana część gminy Błonie (np. wieś Stare Faszczyce) co budzi niepokoje społeczne. W tej okolicy buduje się szereg nowych domów, okolice się rozwija a budowa takiej drogi jest sprzeczna z interesami mieszkańców.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
160	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W części opisowej zatytułowanej "Program drogowy" mowa jest wyłącznie o rozbudowie autostrady A2 o dwa nowe pasy, natomiast w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej została ujęta planowana droga szybkiego ruchu. Dokumenty te są ze sobą sprzeczne. Dodatkowo ta planowana droga przebiega przez silnie zabudowana część gminy Błonie (np. wieś Stare Faszczyce) co budzi niepokoje społeczne. W tej okolicy buduje się szereg nowych domów, okolice się rozwija a budowa takiej drogi jest sprzeczna z interesami mieszkańców. Z dostępnych dokumentów nie wynika też zasadność budowy nowej drogi szybkiego ruchu, która byłaby równoległa do autostrady A2.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
161	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIz z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
162	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnica Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
163	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o zdjęcie obowiązujących ograniczeń lokalizacyjnych z tego terenu, aby właściciele działek i budynków mogli kontynuować zamieszkanie i działalność gospodarczą, co jest ostatecznie zgodne z funkcją obszaru. Uniemożliwienie mieszkańcom jakichkolwiek inwestycji skutkuje stagnacją lokalną oraz skutkami społecznymi i ekonomicznymi.	CZĘŚCIOWO	Strategia nie ogranicza wykorzystania nieruchomości w odniesieniu do obowiązujących MPZP.
	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Proszę o zmniejszenie pasu towarzyszącego przy granicy CPK. Pozostawienie możliwości rozbudowy budynków firm potencjalnie zagrożonych wywłaszczeniem. Wnoszę o przeanalizowanie innej strategii rozwoju regionu wokół CPK – o szersze podejście uwzględniające rozwój technologii oraz lepsze wykorzystanie lokalnych społeczności i istniejących obszarów zurbanizowanych. Obecna koncepcja w zakresie lokalizacji zaskakuje brakiem uzasadnień. Taki brak informacji narusza zasady jawności procesu konsultacyjnego i uniemożliwia poprawny udział obywateli w planowaniu przestrzennym.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK możliwości wykorzystania istniejących odnawialnych źródeł energii w rejonach farm fotowoltaicznych i wiatrowych. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie zasobów i dostęp do czystej, przyjaznej przyrodzie energii, np. do transportu, energetyki regionu oraz zwiększy lokalne bezpieczeństwo energetyczne.	TAK	SR CPK uwzględnia wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.
	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Godziwa zapłata. Dbanie o zmniejszenie terenu terenów wyznaczonych. Wnoszę o uwzględnienie treści strategii rozwoju regionu CPK, szczególnie w informacji dotyczącej wersji terenów oraz wpływu na lokalne społeczności. Obecna wersja dokumentu nie zawiera wystarczających danych na temat zakresu skutków i zasad funkcjonowania rzeczy, co czyni strategię niepełną, nieczytelną i nieprzydatną do rzetelnej oceny jej skutków. Taki brak informacji narusza zasady jawności procesu konsultacyjnego i uniemożliwia pełnoprawny udział obywateli w planowaniu przestrzennym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
164	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o zdjęcie obowiązujących ograniczeń lokalnych z terenu objętego rezerwą inwestycji w zakresie rozbudowy mieszkaniowej oraz działalności gospodarczej do czasu ostatecznego określenia zatwierdzenia właściwego obszaru inwestycji. Trwające ograniczenia uniemożliwiają mieszkańcom i przedsiębiorcom planowanie inwestycji, adaptację budynków oraz rozwój działalności, co skutkuje sytuacją lokalną oraz stratami społecznymi i ekonomicznymi.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o wycofanie ze Strategii Rozwoju Regionu CPK inwestycji, która w zakresie Gminy Wiskitki przewiduje lokalizację elementów CPK w sposób prowadzący do zniszczenia społeczności lokalnej, w tym dorobku życia, gospodarstw rolnych, lokalnych firm i ładu społeczno-przestrzennego. Projekt nie uwzględnia interesów mieszkańców, prowadzi do ich wywłaszczenia i degradacji warunków życia.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o ponowną weryfikację i ograniczenie obszarów rezerwy terenowej. Tak szerokie wyznaczenie rezerw powoduje niepewność inwestycyjną mieszkańców i lokalnych przedsiębiorców. Strategia w takiej obecnej formie nie zawiera jasno określonej polityki funkcjonalnej i planistycznej. Takie podejście nie służy rzeczywistej ochronie środowiska, a jedynie dodatkowo ogranicza możliwość zagospodarowania przestrzeni przez lokalne społeczności.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o zmniejszenie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestycję Lotniskową CPK tak, aby odpowiadała zakładanym założeniom budowy trzech pasów startowych oraz minimalnie planowanych obszarów. Obecna rezerwa terenowa znacznie przekracza potrzeby. Rezerwa lokalizowana w obecnym kształcie prowadzi do niemożności prowadzenia inwestycji w dotychczasowym kształcie, jest nieszczelna technicznie i społecznie, powoduje blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności. Minimalizacja i zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celów inwestycji w nowym, zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
165	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z planem przebiegu drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez teren wsi Kraśnica Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi. Do tej pory nikt nie konsultował tych planów z mieszkańcami, wieś Kraśnica Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
166	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z planem przebiegu drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar wsi Kraśniczej Woli. W proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin, wyburzeniu wielu nowo powstałych domów. Ponadto droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnica Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
167	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy działek ewidencyjnych nr 354/1; 134; 126 położonych w miejscowości Drybus obręb 140503_2.0007. Wnoszę o umieszczenie wyżej wymienionych działek w strefie umożliwiającej proces inwestycyjny.	częściowo	Działka nr 134 objęta jest strefą usługową - U. Pozostałe działki położone są w strefie K związanej z realizacją planowanych dróg.
168	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy działek ewidencyjnych nr 350/1 oraz 404/1 położonych w miejscowości Drybus obręb 140503_2.0007. Wnoszę o umieszczenie wyżej wymienionych działek w strefie umożliwiającej proces inwestycyjny.	częściowo	Działka 404/1 położona jest częściowo w strefie usługowej z dużym udziałem zieleni - ZPU, natomiast działka 350/1 położona jest w strefie K związanej z realizacją planowanych dróg.
169	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Sprzeciwiam się budowie torów kolejowych przez Henryszew.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Popieram jak najszybszą modernizację ulicy Kaskiej gmina Jaktorów wraz z ścieżką pieszo rowerową, która zapewni bezpieczeństwo mieszkańca.	NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o pozostawienie w niezmiennym kształcie przejazdu kolejowego w Międzyborowie.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o jak najszybszą budowę wiaduktu nad torami w miejscowości Żyrardów, oraz budowę drogi wojewódzkiej.	NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o zbudowanie tunelu lub wiaduktu nad drogą wojewódzką w celu przejazdu ulicy Topolowej.	NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
170	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, kategoriycznie sprzeciwiam się wprowadzaniu na teren Gminy Jaktorów jakichkolwiek nowych linii kolejowych . Wprowadzenie dwóch nowych linii kolejowych jest niezasadne i ingeruje w strefę mocno zurbanizowaną (w szczególności linia zachodnia).	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
171	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Nie zgadzam się na przeprowadzenie linii kolejowej przez Henryszew	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
172	Rozdział 9 - System realizacji	nie zgadzam się na puszczenie ruchu ciężkich samochodów na pac budowy lotniska drogą Kaską w Budach Zosinyh,. Proszę o wybudowanie torów tymczasowych na czas budowy lotniska i poprowadzenie transportu z Korytowa koleją na plac budowy	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
173	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wiadukt kolejowy na projektowanej drodze wojewódzkiej która łączy się z z drogą 719 powinien przebiegać przez aktualny mały tunel na terenie miasta Żyrardowa . W roku 2023 była w tym temacie podpisana umowa z Miastem Żyrardów na budowę takiego wiaduktu .Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na planowaną linię kolejową która przebiega od Międzyborowa przez Henryszew do CPK	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
174	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Jako przedstawiciele mieszkańców Bednar i okolicznych miejscowości, pragniemy wyrazić nasze głębokie zaniepokojenie oraz stanowczy sprzeciw wobec planów budowy nowych odcinków dróg dojazdowych do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planowanego lotniska CPK, które mają przebiegać przez tereny dotąd niezurbanizowane, w tym przez działki prywatne, zamieszkałe lub przeznaczone pod budowę domów. Proponowane warianty korytarzy drogowych w obecnym kształcie wiążą się z poważnymi i nieodwracalnymi stratami dla naszej społeczności. Ich realizacja oznaczałaby: przecięcie wielu działek prywatnych, w tym działek z rozpoczętymi lub planowanymi inwestycjami mieszkaniowymi, wywłaszczenia, ograniczenia prawa do dysponowania własnością prywatną oraz ogromne straty emocjonalne dla mieszkańców, paraliż lokalnych inicjatyw budowlanych, skutkujący brakiem możliwości rozwoju demograficznego i gospodarczego regionu, zwięźszone koszty inwestycyjne, wynikające z konieczności budowy całkowicie nowych odcinków dróg oraz wykupu gruntów. W opinii naszej społeczności – popartej głosami wielu setek, a nawet tysięcy mieszkańców – takie rozwiązanie jest nieuzasadnione zarówno pod względem ekonomicznym, jak i społecznym. Zamiast tworzyć nowe korytarze drogowe przecinające nasze miejscowości, apelujemy o racjonalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej, w szczególności drogi krajowej DK50, która już dziś stanowi główną trasę o dużej przepustowości i może – przy odpowiedniej modernizacji i rozbudowie – w pełni spełniać funkcję głównego ciągu komunikacyjnego dla ruchu związanego z CPK. Kierując się zasadą efektywności kosztowej, minimalizacji wpływu na środowisko oraz poszanowania praw mieszkańców, wnioskujemy o: Odrzucenie wariantów przebiegających przez nowe tereny prywatne, w tym przez Bednary i sąsiednie wsie. Skoncentrowanie projektowania dróg dojazdowych do CPK na modernizacji istniejących korytarzy, w szczególności drogi DK50. Prowadzenie dalszych konsultacji społecznych z pełną transparentnością i realnym wpływem lokalnych społeczności na przebieg planowanej infrastruktury. Podkreślamy, że nie sprzeciwiamy się samej idei rozwoju infrastruktury krajowej – stoimy natomiast na stanowisku, że musi być ona realizowana z rozwagą, w poszanowaniu dla dobra mieszkańców i z wykorzystaniem potencjału, jaki oferują już istniejące sieci transportowe. Z poważaniem, Mieszkańcy Bednar i okolicznych miejscowości		
175	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W związku z rozwojem dróg publicznych i budowy drogi ekspresowej. Negatywny wpływ na środowisko naturalne – planowana trasa przebiega przez tereny zielone, które stanowią siedlisko wielu gatunków roślin i zwierząt. Realizacja inwestycji może doprowadzić do ich trwałego zniszczenia. Zwiększenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza – nowa droga spowoduje wzrost natężenia ruchu, co negatywnie wpłynie na jakość życia mieszkańców pobliskich osiedli. Brak odpowiednich analiz alternatywnych rozwiązań – projekt nie uwzględnia innych możliwych wariantów przebiegu drogi, które mogłyby w mniejszym stopniu ingerować w środowisko i społeczność lokalną. Zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów – obecny projekt nie przewiduje wystarczających rozwiązań infrastrukturalnych dla niechronionych uczestników ruchu. Wnoszę o: ponowne przeanalizowanie przebiegu trasy, przeprowadzenie dodatkowych konsultacji z mieszkańcami, uwzględnienie wariantów alternatywnych, opracowanie rozwiązań minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko i społeczność lokalną.	NIE	Uwaga zbyt ogólna. Nie sprecyzowano o jaką drogę chodzi.
176	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
177	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
178	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Jako przedstawiciele mieszkańców Bednar i okolicznych miejscowości, pragniemy wyrazić nasze głębokie zaniepokojenie oraz stanowczy sprzeciw wobec planów budowy nowych odcinków dróg dojazdowych do planowanego lotniska CPK, które mają przebiegać przez tereny dotąd niezurbanizowane, w tym przez działki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		prywatne, zamieszkane lub przeznaczone pod budowę domów. Proponowane warianty korytarzy drogowych w obecnym kształcie wiążą się z poważnymi i nieodwracalnymi stratami dla naszej społeczności. Ich realizacja oznaczałaby: przecięcie wielu działek prywatnych, w tym działek z rozpoczętymi lub planowanymi inwestycjami mieszkaniowymi, wyłączenia, ograniczenia prawa do dysponowania własnością prywatną oraz ogromne straty emocjonalne dla mieszkańców, paraliż lokalnych inicjatyw budowlanych, skutkujący brakiem możliwości rozwoju demograficznego i gospodarczego regionu, zwiększone koszty inwestycyjne, wynikające z konieczności budowy całkowicie nowych odcinków dróg oraz wykupu gruntów. W opinii naszej społeczności – popartej głosami wielu setek, a nawet tysięcy mieszkańców – takie rozwiązanie jest nieuzasadnione zarówno pod względem ekonomicznym, jak i społecznym. Zamiast tworzyć nowe korytarze drogowe przecinające nasze miejscowości, apelujemy o racjonalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej, w szczególności drogi krajowej DK50, która już dziś stanowi główną trasę o dużej przepustowości i może – przy odpowiedniej modernizacji i rozbudowie – w pełni spełniać funkcję głównego ciągu komunikacyjnego dla ruchu związanego z CPK. Kierując się zasadą efektywności kosztowej, minimalizacji wpływu na środowisko oraz poszanowania praw mieszkańców, wnioskujemy o: Odrzucenie wariantów przebiegających przez nowe tereny prywatne, w tym przez Bednary i sąsiednie wsie. Skoncentrowanie projektowania dróg dojazdowych do CPK na modernizacji istniejących korytarzy, w szczególności drogi DK50. Prowadzenie dalszych konsultacji społecznych z pełną transparentnością i realnym wpływem lokalnych społeczności na przebieg planowanej infrastruktury. Podkreślamy, że nie sprzeciwiamy się samej idei rozwoju infrastruktury krajowej – stoimy natomiast na stanowisku, że musi być ona realizowana z rozważą, w poszanowaniu dla dobra mieszkańców i z wykorzystaniem potencjału, jaki oferują już istniejące sieci transportowe. Z poważaniem, Mieszkańcy Bednar i okolicznych miejscowości		
179	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgłaszam uwagę co do przebiegu orientacyjnego przebiegu nowoprojektowanej trasy A/S w kierunku węzła Konotopa. Z uwagi na stworzenie przez tę infrastrukturę drogową kolejnej bariery przestrzennej gminy, jak również zbliżenie się do nowych zabudowań oraz przejście przez nie uważam iż racjonalniej będzie przeprojektować tę drogę po południowej stronie od KDP (miedzy KDP a autostradą) na terenie gminy Ożarów Mazowiecki(miejscowość Duchnice i Konotopa). Bądź przeniesienie przebiegu zupełnie w nowe miejsce tzn. po wyjściu z CPK wprowadzenie na północ w obwodnicę gm. Błonie i dalej przez rezerwowane od lat tereny pod ciąg komunikacyjny (z planowaną infrastrukturą szynową) tzw, 580 BIS. Tereny te są od dawna przeznaczone w dokumentach planistycznych i w świadomości społeczności pod infrastrukturę drogową która mogłaby się kończyć na węźle nowym na s8 i wprowadzała by ruch z CPK w nowy rejon Warszawy , dzięki czemu odciąży już i tak przeciążony węzeł Konotopa.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
180	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	uwaga co do przebiegu planowanej trasy CPK- węzeł Konotopa - propozycja przebiegu opisana powyżej.	NIE	Uwaga zbyt ogólna
181	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z planowaną w przyszłości trasą orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S prowadzonej od Węzła CPK w kierunku Warszawy. Planowana trasa przebiegałaby przez tereny w wysokim stopniu zabudowane.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
182	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wyrażam sprzeciw wobec budowy kolejnej autostrady na terenie Duchnic	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
183	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wyrażam sprzeciw dla budowy linii Kolejowej CPK - Warka przez miejscowości Henryszew Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
184	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wyrażam sprzeciw dla budowy linii Kolejowej CPK - Warka przez miejscowość Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
185	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Dzień dobry, proszę bym aby przejazd kolejowy przy ulicy Wojska Polskiego w Międzyborowie został zachowany.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
				SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
186	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wyrażam sprzeciw dla budowy linii Kolejowej CPK - Warka przez miejscowości Henryszew Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
187	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	jestem za wybudowaniem wiaduktu nad torami kolejowymi w Żyrardowie,obciąży to przejazd w Międzyborowie	NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Petnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
188	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	prośba w ws prawie zabudowy przez CPK,żeby nie budować wysokich bloków,to jest wiejska zabudowa i trzeba stawiać na niższą zabudowę	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
189	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Szanowni Państwo, Na podstawie art. 120zk ust. 3–6 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1747) oraz w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044, pragnę zgłosić zażalenie dotyczące proponowanego przebiegu "orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy" – od węzła OIZ REGÓW do WĘZŁA KONOTOPA przez m.in. Nowe Faszczyce, Konstantów, Stare Faszczyce, Radonice, Rokitno i Ożarów Mazowiecki. Zauważam, że projekt opiera się na Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej OIZ, który nie odzwierciedla aktualnego stanu urbanistycznego obszaru. Zastosowana została nieaktualna mapa, a „nitka” została zarysowana wg jednego z poprzednich dokumentów, wariantu KDP- Kolei Dużych Prędkości. Dokument ten, będący częścią konsultacji społecznych, postępuje się danymi sprzed dekady, co prowadzi do niezgodności z rzeczywistym zagospodarowaniem przestrzennym terenów, przez które planowana jest nowa droga. Takie podejście może skutkować błędnymi założeniami projektowymi i negatywnie wpłynąć na rozwój lokalny oraz jakość życia mieszkańców, na pogląd społeczeństwa, utrudnia konsultacje, wprowadza w błąd oraz zakłamuje ewentualne koszty poniesienia takiej inwestycji. Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec proponowanemu przebiegowi tzw. "orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy". Uważam, że obecny projekt nie uwzględnia rzeczywistych potrzeb społecznych i przestrzennych, co może prowadzić do negatywnych konsekwencji dla mieszkańców oraz środowiska. Doprowadziłoby to do trwałego zniszczenia obszarów mieszkalnych, zasiedlonych i rolniczych, poważnych szkód społecznych i środowiskowych oraz wzrostu niezadowolenia społecznego i braku akceptacji społecznej dla inwestycji CPK oraz rządzących. Uważam, że zarówno potrzeba realizacji tej drogi, jak i jej przebieg powinny zostać ponownie, rzetelnie i transparentnie określone – z uwzględnieniem aktualnych danych przestrzennych, środowiskowych i społecznych. Konieczne jest odrzucenie planowania opartego na modelach teoretycznych sprzed lat na rzecz analiz faktycznych uwarunkowań terenowych oraz dialogu z lokalnymi społecznościami. Należy również zwrócić uwagę, że tereny Gminy Błonie – w szczególności okolice miejscowości Regów, Nowe Faszczyce, Stare Faszczyce oraz Rokitno – już obecnie są znacznie przeciążone infrastrukturą komunikacyjną. Przez obszar ten przebiegają linie kolejowe, w tym korytarz kolejowy E20, magistrale logistyczne oraz istniejące drogi wojewódzkie i krajowe, co już dziś powoduje utrudnienia w ruchu, izolację przestrzenną niektórych miejscowości oraz hałas i obciążenie środowiskowe. Dodanie kolejnej, nowej nitki drogi klasy A/S – w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów rolniczych – nie tylko zdezintegruje przestrzennie i funkcjonalnie te obszary, ale wręcz może doprowadzić do ich całkowitej degradacji społecznej i komunikacyjnej. W praktyce oznacza to paraliż codziennego życia mieszkańców, ograniczenie dostępu do podstawowych usług, utrudnienia w ruchu lokalnym oraz realny spadek jakości życia. Tym bardziej uzasadnione jest domaganie się ponownej i realnej analizy zapotrzebowania na tego rodzaju inwestycję oraz rozważenie alternatyw, które nie będą pogłębiały istniejących problemów strukturalnych gminy.	NIE	Uwaga składana w ramach konsultacji społecznych nie jest zażaleniem rozumianym w zakresie prawa administracyjnego.
190	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, Na podstawie art. 120zk ust. 3–6 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1747) oraz w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044, pragnę zgłosić zażalenie dotyczące proponowanego przebiegu "orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy" – od węzła OIZ REGÓW do WĘZŁA KONOTOPA przez m.in. Nowe Faszczyce, Konstantów, Stare Faszczyce, Radonice, Rokitno i Ożarów Mazowiecki. Zauważam, że projekt opiera się na Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej OIZ, który nie odzwierciedla aktualnego stanu urbanistycznego obszaru. Zastosowana została nieaktualna mapa, a „nitka” została zarysowana wg jednego z poprzednich	NIE	Uwaga składana w ramach konsultacji społecznych nie jest zażaleniem rozumianym w zakresie prawa administracyjnego.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		dokumentów, wariantu KDP- Kolei Dużych Prędkości. Dokument ten, będący częścią konsultacji społecznych, posługuje się danymi sprzed dekady, co prowadzi do niezgodności z rzeczywistym zagospodarowaniem przestrzennym terenów, przez które planowana jest nowa droga. Takie podejście może skutkować błędnymi założeniami projektowymi i negatywnie wpłynąć na rozwój lokalny oraz jakość życia mieszkańców, na pogląd społeczeństwa, utrudnia konsultacje, wprowadza w błąd oraz zakłamuje ewentualne koszty poniesienia takiej inwestycji. Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec proponowanemu przebiegowi tzw. "orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy". Uważam, że obecny projekt nie uwzględnia rzeczywistych potrzeb społecznych i przestrzennych, co może prowadzić do negatywnych konsekwencji dla mieszkańców oraz środowiska. Doprowadziłoby to do trwałego zniszczenia obszarów mieszkalnych, zasiedlonych i rolniczych, poważnych szkód społecznych i środowiskowych oraz wzrostu niezadowolenia społecznego i braku akceptacji społecznej dla inwestycji CPK oraz rządzących. Uważam, że zarówno potrzeba realizacji tej drogi, jak i jej przebieg powinny zostać ponownie, rzetelnie i transparentnie określone – z uwzględnieniem aktualnych danych przestrzennych, środowiskowych i społecznych. Konieczne jest odrzucenie planowania opartego na modelach teoretycznych sprzed lat na rzecz analiz faktycznych uwarunkowań terenowych oraz dialogu z lokalnymi społecznościami. Należy również zwrócić uwagę, że tereny Gminy Błonie – w szczególności okolice miejscowości Regów, Nowe Faszczyce, Stare Faszczyce oraz Rokitno – już obecnie są znacznie przeciążone infrastrukturą komunikacyjną. Przez obszar ten przebiegają linie kolejowe, w tym korytarz kolejowy E20, magistrale logistyczne oraz istniejące drogi wojewódzkie i krajowe, co już dziś powoduje utrudnienia w ruchu, izolację przestrzenną niektórych miejscowości oraz hałas i obciążenie środowiskowe. Dodanie kolejnej, nowej nitki drogi klasy A/S – w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów rolniczych – nie tylko zdeintegruje przestrzennie i funkcjonalnie te obszary, ale wręcz może doprowadzić do ich całkowitej degradacji społecznej i komunikacyjnej. W praktyce oznacza to paraliż codziennego życia mieszkańców, ograniczenie dostępu do podstawowych usług, utrudnienia w ruchu lokalnym oraz realny spadek jakości życia. Tym bardziej uzasadnione jest domaganie się ponownej i realnej analizy zapotrzebowania na tego rodzaju inwestycję oraz rozważenie alternatyw, które nie będą pogłębiały istniejących problemów strukturalnych gminy.		
191	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Strategia ta przewiduje budowę kolejnej autostrady na lotnisko wzdłuż ulicy Szczypy w Duchnicach k. Ożarowa Mazowieckiego bezpośrednio przy zabudowanie mieszkaniowej Duchnic, a nawet przez część z nich. Dwie równoległe autostrady i kolej dużych predkosci (wszystko w pasie o szerokosci zaledwie okoto 500 m i zaczynajace sie jakies 100 m na potudnie od Szczypy) to troche za duzo... O te jedna autostrade za duzo. Ucierpi na tym cala okolica.sposób prowadzenia dróg - liczne kolizje powodujące konieczność budowy wiaduktów i przejazdów tylko po to aby ominąć magazyny pannatoni także wydaje się nieefektywne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
192	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Strategia ta przewiduje budowę kolejnej autostrady na lotnisko wzdłuż ulicy Szczypy w Duchnicach k. Ożarowa Mazowieckiego bezpośrednio przy zabudowanie mieszkaniowej Duchnic, a nawet przez część z nich. Dwie równoległe autostrady i kolej dużych predkosci (wszystko w pasie o szerokosci zaledwie okoto 500 m i zaczynajace sie jakies 100 m na potudnie od Szczypy) to troche za duzo... O te jedna autostrade za duzo. Ucierpi na tym cala okolica.sposób prowadzenia dróg - liczne kolizje powodujące konieczność budowy wiaduktów i przejazdów tylko po to aby ominąć magazyny pannatoni także wydaje się nieefektywne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
193	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Strategia ta przewiduje budowę kolejnej autostrady na lotnisko wzdłuż ulicy Szczypy w Duchnicach k. Ożarowa Mazowieckiego bezpośrednio przy zabudowanie mieszkaniowej Duchnic, a nawet przez część z nich. Dwie równoległe autostrady i kolej dużych predkosci (wszystko w pasie o szerokosci zaledwie okoto 500 m i zaczynajace sie jakies 100 m na potudnie od Szczypy) to troche za duzo... O te jedna autostrade za duzo. Ucierpi na tym cala okolica.sposób prowadzenia dróg - liczne kolizje powodujące konieczność budowy wiaduktów i przejazdów tylko po to aby ominąć magazyny pannatoni także wydaje się nieefektywne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
194	Rozdział 9 - System realizacji	Proszę o wyjaśnienie kwestii potencjalnej drogi A/S od węzła REGÓW przez Faszczyce, Błonie, Rokitno, Ożarów do Konotopy- nieaktualna mapa, duże ilości domów obecnych do potencjalnego wyburzenia- niedoinformowanie obywateli, ogromny koszt inwestycji, podzielenie gminy na kawałki, paraliż komunikacyjny.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
195	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem przeciwny budowie bloków w Gminie Jaktorów. Nie wyrażam zgody na budowę linii kolejowej przez Henryszew.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
196	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, Na podstawie art. 120zk ust. 3–6 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. 2018 poz. 1089) wnoszę formalnie swoje uwagi oraz wyrażam sprzeciw wobec planowanej realizacji dodatkowej nitki autostrady równoległej do autostrady A2, która przecina obręb Duchnice w gminie Ożarów Mazowiecki. Projektowana inwestycja, w połączeniu z istniejącą autostradą A2 oraz planowaną koleją dużych prędkości, kumuluje w jednym, bardzo wąskim pasie terenu (o szerokości około 500 m) infrastrukturę transportową o nadmiernym natężeniu. Tak znaczna koncentracja dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych w tym obszarze nie tylko znacząco wpływa na pogorszenie jakości życia mieszkańców (wzrost hałasu, zanieczyszczeń, ryzyko degradacji środowiska), lecz także prowadzi do obniżenia wartości nieruchomości, a tym samym ograniczenia możliwości rozwoju gminy i	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		regionu. Dodatkowo, projektowana nitka autostrady stoi w sprzeczności z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru oraz z planowanymi lokalnymi i wojewódzkimi inwestycjami, które uwzględniają inny kierunek rozwoju przestrzennego Duchnic. Realizacja tak dużego przedsięwzięcia w tym rejonie, bez uwzględnienia istniejącego kontekstu społecznego i gospodarczego, stanowi poważne zagrożenie dla rozwoju lokalnej społeczności oraz dla ochrony ładu przestrzennego. W związku z powyższym wnoszę o: Przeprowadzenie szczegółowej analizy alternatywnych wariantów przebiegu tej nitki autostrady, w tym rozważenie jej poprowadzenia przez obszary mniej zurbanizowane lub o mniejszym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Uwzględnienie w procesie konsultacji faktycznego wpływu projektowanej inwestycji na jakość życia mieszkańców oraz na realizowane i planowane inwestycje samorządowe w gminie Ożarów Mazowiecki. Apeluję o uwzględnienie powyższych uwag oraz o podejście do planowania infrastruktury transportowej w sposób zrównoważony i z poszanowaniem interesu publicznego oraz praw mieszkańców tego obszaru.		
197	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Na stronie 4 znajduje się rysunek nr 2. w legendzie brakuje oznaczenia "OP" przypisanego do Warszawy.	TAK	Opis uzupełniono.
198	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Należy włączyć do obszaru otoczenia CPK gminy Kampinos, Leszno, Stare Babice i Izabelin.	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK.
199	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proszę o zmniejszanie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestcję CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych, zamiast pierwotnie planowanych czterech. Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze, bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach optymalizacji projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie, powodują blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości. Zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie części terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celu inwestycji w nowym zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
200	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Proszę o zmniejszanie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestcję CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych, zamiast pierwotnie planowanych czterech. Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze, bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach optymalizacji projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie, powodują blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości. Zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie części terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celu inwestycji w nowym zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
201	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o zmniejszanie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestcję CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych, zamiast pierwotnie planowanych czterech. Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze, bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach optymalizacji projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie, powodują blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości. Zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie części terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celu inwestycji w nowym zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
202	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Proszę o zmniejszanie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestcję CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych, zamiast pierwotnie planowanych czterech. Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze, bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach optymalizacji projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie, powodują blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości. Zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie części terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celu inwestycji w nowym zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
203	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Proszę o zmniejszanie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestycję CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych, zamiast pierwotnie planowanych czterech. Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze, bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach optymalizacji projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie, powodują blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości. Zmniejszenie rezerwy pozwoliłoby na przywrócenie części terenów do normalnego funkcjonowania, a jednocześnie nie wpłynęłoby negatywnie na realizację celu inwestycji w nowym zredukowanym zakresie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
204	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proponuje przedłużyć strefę przemysłową wzdłuż drogi 579 po stronie zachodniej, w obszarze pomiędzy drogami : Autostrada-Radonice (droga 579), Radonice-Stare Faszczyce, Stare Faszczyce-Konstantów. Teren ten pozwoli na większą aktywizację gminy Błonie poprzez rozbudowanie centrów logistycznych, które przy tej inwestycji będą niezbędne	TAK	Obszar znajduje się w zasięgu pasma rozwoju funkcji miejskich oraz korytarza rozwoju funkcji logistycznych co pozwala na wyznaczenie terenów aktywności gospodarczej.
205	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
206	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
207	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
208	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
209	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
210	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
211	Rozdział 9 - System realizacji	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
212	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o uwzględnienie w Strategii Rozwoju Regionu CPK przeznaczenia terenów rezerwy terenowej, zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego, jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej), co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
213	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
214	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
215	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
216	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
217	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
218	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
219	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
220	Rozdział 9 - System realizacji	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
221	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
222	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w powierzchni działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji roślinnej jak i zwierzęcej. Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność, co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienia dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzję inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
223	Wprowadzenie	Model nie spełnia warunków strategii, o której mowa w ustawie o CPK. Dokumentu nie można nazwać strategią otoczenia. Wszystkie elementy strategii nie były tworzone z samorządami. Zgłaszam również uwagi w kwestii delimitacji obszaru, który powinien być proporcjonalnie ukształtowany względem lotniska CPK we wszystkich kierunkach. Zgłaszam również zastrzeżenia odnośnie orientacyjnego przebiegu drogi klasy A/S w kierunku Warszawy biegnącej od CPK. Przebieg ten nie był opiniowany przez JST przez, które przebiega. Należy rozbudować autostradę A2 o kolejne pasy tak, aby nie było potrzeby prowadzenia drogi A/S w wersji zaprezentowanej w Modelu SFP. Nie można przeprowadzać konsultacji strategii skoro nie doszło do współtworzenia projektu strategii z samorządami. Jest rozbieżność warstwy tekstowej projektu strategii z warstwą graficzną. Zakłada się tworzenie aglomeracji warszawsko-tódzkiej, a projekt strategii wskazuje na powiązania tylko w kierunku wschodnim (do Warszawy). To samo dotyczy przepływów ludności i powiązań komunikacyjnych - głównie w kierunku Warszawy. Skoro strategia ma przeciwdziałać rozpraszaniu zabudowy, to rozwój stref zurbanizowanych wskazany w modelu SFP jest zaprzeczeniem tej idei. Transport szynowy powinien zapewniać przepływy towarów i ludzi, a nie nowa droga klasy A/S. Należy ująć przebieg drogi A/S w jednym wspólnym korytarzu transportowym z autostradą A2.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
224	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	na stronie 9 w opisie Strefy rolnej proponuję zmienić opis dotyczący możliwości nowej zabudowy, tak aby jednoznacznie oddzielić bezwarunkową możliwość lokalizowania zabudowy siedliskowej i warunkowo zabudowy mieszkaniowej niesiedliskowej jeżeli spełnia wymienione w tekście warunki.	TAK	Zapis ujednolicono.
225	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	W założeniach i na mapie poglądowej występuje wariant KDP z Warszawy do CPK - przechodzi on przez obszary, które obecna - 15-20 lat po tworzeniu analizy są zamieszkane budownictwem mieszkaniowym. Przykładem może być Gmina Błonie i Wieś Nowe Faszczyce. Pojawia się też niespójność - w tej części mamy mapę z projektem KDP a już w Załącznik – Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – mapa 1:50 000 - Widzimy na tej samej osi projekt nowej trasy A/S. Budowa kolejnej trasy pomiędzy istniejącymi: krajowej 92 i odległej zaledwie o kilka kilometrów A2 wydaje się być kosztownym przedsięwzięciem bez racji bytu - poszerzona A2 zapewni doskonałe połączenie przy mniejszym koszcie, do tego ponownie - obszar na którym miałyby znajdować się trasa czy kolej jest obecnie gęściej zabudowany niż na etapie planowania. To zabudowa nowa 15, 10 5 letnia - ludzie, rodziny i ich cały świat, kredyty, praca. Jako mieszkańca domu położonego	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		killkaset metrów od planowanych rozwiązań komunikacyjnych martwi mnie ten stan rzeczy. Mam nadzieję, że w trakcie aktualizacji zarówno potrzeb finansowych jak logistycznych CPK zrezygnują Państwo z takiego przebiegu tych połączeń. Nikt nam nie wstrzymywał pozwoleń na budowę, nikt nie odmawiał - teraz mamy tu całe swoje życie i wylądujemy przy trasie szybkiego ruchu lub kolei. To nie właściwy sposób działania.		
226	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z orientacyjnym przebiegiem drogi klasy A/S między CPK, a Warszawą. Trasa ta koliduje z liczną zabudową, jak również z gazociągami i stanowiskami archeologicznymi.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
227	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnioskujemy o remont drogi w obrębie ul. Przejazdowej w Ożarowie Mazowieckim na odcinku po między ulicami Parkietową i ulicą Dobrogóorską. Droga ta stanowi jedyny łącznik z siecią dróg publicznych. Z uwagi na fakt że miasto Ożarów Mazowiecki nie jest właścicielem tej drogi - remont może zostać przeprowadzony tylko przez jednostki zależne od PKP/KDP . Droga ta wskazana jest jako istotny obszar w procesie inwestycyjnym, co wiązać się będzie z jej intensywnym użytkowaniem podczas prac budowlanych, tym bardziej istotne staje się jej remont, utwardzenie (warstawa asfaltu) wydzielenie chodnika.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
228	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Stanowczo protestujemy przeciwko planom poprowadzenia drogi szybkiego ruchu od węzła Konotopa przez miejscowość Duchnice w okolicach ul. Szczypy. Będzie to szkodliwe dla mieszkańców okolicznych domów którzy i tak będą mieszkać pomiędzy dwoma liniami kolejowymi. Tuż przy trasie A2. To spowoduje że tu nie da się żyć. Stanowczo protestujemy. Nie dla drogi szybkiego ruchu w Duchnicach.!!!!!!	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
229	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wyrażam sprzeciw. Budowa drugiej nitki autostrady bliżej duchnic to absurd. Będziemy się przyklejać do asfaltu i protestować do upadłego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
230	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
231	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
232	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
233	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na budowę drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w okolicy domów w Kraśniczej Woli. Droga pokrywa się z innymi drogami, w tym z drogą powiatową. Obszar stanowi tereny zabudowy jednorodzinnej i rolnicze, proponowana logistyka w tym obszarze nie jest zgodna z oczekiwaniami mieszkańców. Droga, jeśli musi być z tej strony autostrady A2 to powinna prowadzić bliżej autostrady, po terenach niezabudowanych. Uważam, że przenoszenie ruchu samochodowego oraz logistyki na południową stronę autostrady A2 nie jest sensowne, pojmieważ bliżej lotniska jest dużo wolnych terenów do zagospodarowani, szczególnie że będą znajdowały się w strefie hałasu i nie będzie tam sensu mieszkać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
234	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na budowę drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny zabudowane w Kraśniczej Woli. Droga pokrywa się z innymi drogami, w tym z drogą powiatową. Obszar stanowi tereny zabudowy jednorodzinnej i rolnicze, proponowana logistyka w tym obszarze nie jest zgodna z oczekiwaniami mieszkańców. Droga, jeśli musi być z tej strony autostrady A2 to powinna prowadzić bliżej autostrady, po terenach niezabudowanych. Uważam, że przenoszenie ruchu samochodowego oraz logistyki na południową stronę autostrady A2 nie jest sensowne, pojmieważ bliżej lotniska jest dużo wolnych terenów do zagospodarowani, szczególnie że będą znajdowały się w strefie hałasu i nie będzie tam sensu mieszkać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
235	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę nie budować nowej autostrady na ul Szczypta. Tu mieszkają ludzie. Mieszkam w bliskim sąsiedztwie ulicy Szczypta przy ul Rozłogi. Kolejna notka odetnie moje osiedle od Ożaroww Mazowieckiego który jest ośrodkiem moich interesów społecznych i punktem komunikacyjnym w dojeździe do Warszawy. Budowa tej nowej nitki autostrady przez Ul Szczypy oznacza dla mnie i moich sąsiadów:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		-wykluczenie społeczne -wykluczenie komunikacyjne -zaburzenie ładu i zniszczenie spokojnej enklawy mieszkaniowej osiedla -naruszy moje dobra i spokój mojej rodziny		
236	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów zgłaszam uwagi do 1 położenia dwóch węzłów kolejowych na terenie gminy. Uważam że przynajmniej jeden węzeł powinien zostać przeniesiony poza teren gminy żeby ograniczyć wyłączenia i nie dzielić nadmiernie obszaru gminy torami utrudniając ruch lokalny i niszcząc charakter przyrodniczy gminy 2 umiejscowienia małych miast 15 minutowych w postaci blokowisk. Charakter gminy jest całkowicie inny dominuje tu zabudowa jednorodzinna i infrastrukturą jest pod taką liczbę mieszkańców zaprojektowana. Stworzenie 3 nowych specjalnych stref/miasteczek/blokowisk wymaga ogromnych inwestycji w drogi, szkoły, lokalna komunikację, media woda i ciepło. Taka infrastruktura na terenie gminy kompletnie nie istnieje. Brak odpowiedniej sieci nowych dróg spowoduje korki. Brak tej infrastruktury to nie tylko kwestia zbudowania jej na terenie nowych stref. Media(problem z dostarczaniem wody, kanalizacja,prad) i ruch samochodowy i korki wpłynie na teren całej gminy i sposobu jej zarządzania. Zatem infrastruktura musi być w całej gminie w znaczniej mierze przeprojektowana i przebudowana a nie tylko w specjalnych strefach. Powstanie takich stref/blokowisk nie wpisuje się w charakter zabudowy jednorodzinnej i rodzi problemy z którymi gmina może sobie samodzielnie nie poradzić.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
237	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proszę o likwidację planowanej drogi łączącej ul. Królewską w Grodzisku Maz. z drogą powiatową przez Chlebnię.	TAK	Wskazano inny przebieg tej drogi.
238	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na dodanie dodatkowych torów po stronie zachodniej na linii kolejowej przechodzącej przez 96-315 Stare Budy w stronę korytowa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
239	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie wyrażam zgody na rozbudowę (dodanie torów) po stronie zachodniej na linii kolejowej przechodzącej przez 96-316 Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
240	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na dodanie dodatkowych linii torowych po stronie zachodniej na linii przechodzącej przez wieś 96-316 Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
241	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Protestuję przeciwko powstaniu drogi łączącej ulicę Królewską w Milanówku z Chlebnią, są inne drogi dojazdu a powstała droga spowoduje zwiększenie natężenia hałasu a w Chlebnii, domy są bardzo blisko intniejącej drogi co już powoduje dużą uciążliwość. Ściany już pękają od ciężkich samochodów i ruchu który jest na ten moment.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
242	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie zgadzam się na budowę obwodnicy Milanówka. Popieram projekt budowy węzła autostradowego Brwinów, który jest rozwiązaniem bardziej zasadnym z punktu widzenia komunikacji w Milanówku jak również ze względów ekonomicznych.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
243	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie wyrażam zgody na planiwanie pasma rozwojowego OAW na terenie mojej posiadłości. Uwaga dotyczy gminy Radziejowice. Wieś Kuranów.	NIE	Przebieg drogi A50/S50 znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
244	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiam się budowie autostrady przy wsi Duchnice	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
245	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Dzien dobry, Jestem właścicielka działki w rejonie wiejskim miasta Błonie, nr ewidencyjny działki 47/9 położonej e obrębie ew.0011 Nowe Faszczycze, jednostka ewidencyjna 143201_5 Błonie Moje pytanie brzmi: jakie są plany na wykorzystanie przestrzenne w obrębie mojej działki. Czy na terenie Nowych Faszczyc planowana jest budowa drogi dojazdowej do CPK? W jakiej odległości od mojej działki planowane są budowy?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
246	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Dzień dobry. Chciałbym serdecznie poprosić o weryfikację planów poprowadzenia drogi szybkiego ruchu poprzez Duchnice około Ożarowa Mazowieckiego. A dokładnie chodzi mi o ulice Lustrzaną i Szczypy. Zbudowaliśmy tam nowe domy, są nowe osiedla segmentów. Chcemy żyć normalnie. Mamy już tu pod nosem kolej pędzącą 300 km na godzinę. Taka trasa spowoduje że nikt tu nie będzie mógł normalnie mieszkać. Błagamy o rozsądek. Pomyślcie o rodzinach z małymi dziećmi które będą mieszkać w tym hałasie i spalinach. To igranie z naszym zdrowiem.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
247	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Kraśniczej Woli nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez teren wieś w której zamieszkuje tj Kraśniczą Wolę . Droga ta pokrywa się z istniejącymi drogami , które też pozwolą na dojazd do CPK , a jest także dojazd dzięki autostradzie A2. Zaplanowana droga przedstawiona podczas konsultacji społecznych oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi i planowanej inwestycji w Parku we wsi Kraśnicza Wola pod hasłem Zielone Płuca Grodzisk . Do tej pory nikt nie konsultował tych planów z mieszkańcami , a inwestycje w ekologii miały zapewnić ochronę środowiska i przyrody tam występującej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
248	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z propozycją przebiegu drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli , gdyż teren ten jest w dużej zabudowie i wymagał by wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin i wyburzenia wielu nowo powstałych budynków, a z wieloma była by w bliskim sąsiedztwie. Nie chcę ja i moja rodzina OIZ na terenie sołectwa Krasnicza Wola lub w jego pobliżu. Nasza wieś to tereny rolnicze /z wysoką klasą ziemi/ od pokoleń z zabudową jednorodziną i tak powinno pozostać. Jako mieszkańcy powinniśmy mieć prawo decydowania o naszych terenach, gdyż rodziny wielu z nas mieszkają tu od pokoleń i tworzą historię tej wsi.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
249	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na szprychy w Gminie Jaktorów!	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
250	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Nie zgadzam się na rozjechanie 400 domów w gminie Jaktorów	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
251	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na na tory w gminie Jaktorów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
252	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na rozjechanie Gminy Jaktorów	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
253	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy działek ewidencyjnych położonych w miejscowościach: Drybus (gmina Baranów) nr działki 350/2 i Nowa Pułapina (gmina Baranów) nr działki 56. Wnoszę o umieszczenie ww. działek do strefy umożliwiającej proces inwestycyjny.	NIE	Działka położona w strefie komunikacji - K.
254	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
255	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodziną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
256	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Sprzeciwiam się lokalizacji kolejnej trasy szybkiego ruchu przez Duchnice w okolicy ul. Wacława Szczypy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
257	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wobec ograniczonych możliwości rozbudowy w centralnej części gminy Baranów, wnoszę o zwiększenie udziału stref zabudowy w południowej części Gminy, w szczególności w miejscowości Holendry Baranowski	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
258	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry! Jestem mieszkanką Chrzanowa Małego i wyrażam sprzeciw wobec planowanej obwodnicy północnej Milanówka, która przebiegać ma między innymi przez Chrzanów Mały. Wytyczenie obwodnicy w planowanym miejscu spowoduje wyburzenie domów nowo wybudowanych a dla pozostałych mieszkańców w bliskim sąsiedztwie pogorszy komfort życia. W bardzo bliskiej okolicy mamy już wybudowaną autostradę A2 oraz ma powstać szybka kolej , wobec powyższego obciążenie nas kolejnym hałasem i spalinami znacznie pogorszyłoby standard życia.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
259	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
260	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
261	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	W treści dokumentu oszacowano, że inwestycje CPK mogą wygenerować dla obszaru centralnej Polski ok. 37 000 miejsc pracy, natomiast w rozdziale 3 – Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne, w punkcie dotyczącym Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 zakłada się, że inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy. Rozbieżność danych wymaga weryfikacji i ujednolicenia lub wskazania i dokładniejszego wyjaśnienia z czego wynikają różnice w liczbie nowych miejsc pracy. Brakuje również danych wskazujących jaka jest przewidywana docelowa liczba osób pracujących w obsłudze na lotnisku i w jego otoczeniu z podziałem na gminy znajdujące się w obszarze otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego.	NIE	SR CPK zawiera nowsze szacunki niż KSSR 2030.
262	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	W punkcie dotyczącym wniosków z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusza rozwoju przeanalizowano kształtowanie się liczby ludności w obszarze badań oraz otoczenia CPK. Wskazane dane są jednak dosyć ogólne i przewidują procentowy wzrost liczby ludności z jednoczesnym wskazaniem, że po roku 2030 perspektywy demograficzne przewidują spadek liczby ludności w woj. mazowieckim. W podsumowaniach scenariuszy rozwoju dla wariantu zakładającego powstanie CPK, a co za tym idzie realizację inwestycji oraz rozwój zaplecza usługowo-mieszkaniowego dla CPK wskazano wzrost zaludnienia obszaru otoczenia CPK o ok. 30 tys. osób. Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044 (dalej zwana strategią rozwoju CPK) jest jednym z dokumentów wymienionych w §3 ust. 10 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie projektu planu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów dających możliwość określenia wyższego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową. Jednak skorzystanie z możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej w gminach, co przekłada się na możliwość wskazania nowych terenów mieszkaniowych w projekcie planu ogólnego gminy będzie możliwe tylko wtedy, jeśli w przedmiotowej strategii zostaną zawarte dokładne wyliczenia demograficzne dla poszczególnych gmin na lata 2043, 2044. Obecnie jedyne dane, na których gmina może się opierać zawarte są w prognozie demograficznej udostępnionej przez GUS. Nie zawiera ona jednak perspektywy związanej z rozwojem obszaru otoczenia CPK i wzrostem ludności na tych obszarach. W związku z powyższym, bez konkretnych wyliczeń zmian demograficznych dla poszczególnych gmin na lata 2043, 2044 gminy na etapie sporządzania planów ogólnych nie mają możliwości zachowania ich zgodności z ustaleniami strategii rozwoju CPK. W takiej sytuacji strategia rozwoju CPK jest dokumentem bezużytecznym dla gmin w aspekcie określenia zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
263	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Na załączniku graficznych przedstawiającym Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej zauważono wskazane poniżej elementy, które wymagają korekty. * wody powierzchniowe: brakuje zbiornika wodnego - w Parku Ignacego Włodzimierza Garbolewskiego, dz. nr ewid. 2005/5 obręb 0010 Sochaczew Wschód; - na działce nr ewid. 834 obręb 0010 Sochaczew Wschód. * drogi rangi powiatowej błędnie zaznaczone: - ul. 15 Sierpnia (częściowo droga wojewódzka, częściowo gminna); - ul. Warszawska (droga gminna); - ul. Łowicka (droga gminna); brak zaznaczenia: - ul. Botaniczna (droga powiatowa).	TAK	Wprowadzono korekty.
264	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Składam sprzeciw wybudowaniu obwodnicy Północnej Milanówka i Grodziska Mazowieckiego idącej przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym gm. Grodzisk Mazowiecki. W pobliżu istnieją już drogi między innymi autostrada A2, więc z ekonomicznego punktu widzenia zbędne jest i nieuzasadnione budowanie nowej drogi z pominięciem już istniejącej. Obecnie jestem w trakcie budowy domu w Chrzanowie Małym (rozpoczęcie budowy 2025 r.) i nie było żadnych informacji o budowie obwodnicy przez tą miejscowość przez CPK. Nie chce mieć drogi pod oknem a co gorsze stracić dom który dopiero co buduje. Gmina Grodzisk Mazowiecki wydawała pozwolenia na budowę. W celu strategicznym gm. grodzisk Mazowiecki (strategia rozwoju) jest zwiększenie terenów zielonych i utrzymanie terenów cennych przyrodniczo na terenie gminy. Chrzanów Mały to tereny z zabudową jednorodziną i tak	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powinno zostać. Budowa drogi spowoduje jeszcze większy hałas, zanieczyszczenie środowiska, wysiedlanie ludzi, a także zniszczy siedliska wielu gatunków ptaków znajdujących się przy stawach w Chrzanowie Małym.		
265	Rozdział 9 - System realizacji	Dzień Dobry, Moja działka i rozpoczęta budowa(za pieniądze z oszczędności całego życia) znajduje się na obszarze inwestycji towarzyszących budowie CPK. Nie zgadzam się na żaden bufor, węzeł kolejowy, tory kolejowe ani panele akustyczne na tym terenie. okolica obrębu 0015 Stare Budy jest dość zabudowana, nie zgadzam się z żadną z tych inwestycji. W tej chwili są budowane nowe 3 domy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK i innych linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu, przebiegu czy remontach ani o tym, jakiego rodzaju ruch będzie na nich prowadzony.
266	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na CPK ponieważ mój dom idzie do zburzenia gdzie ja z mały dzieckiem pójdę. Nikomu jest to nie potrzebne...!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
267	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Mieszkańcy terenów objętych strefą rezerwacyjną CPK od lat żyją w stanie zawieszenia – bez możliwości swobodnego zarządzania swoją własnością (sprzedaży, inwestowania czy rozbudowy). Sytuacja ta prowadzi do strat finansowych, spadku wartości nieruchomości, pogorszenia stanu psychicznego oraz poczucia niesprawiedliwości. Zablokowany został rozwój lokalnej gospodarki i życia społecznego. Brakuje wiążących decyzji oraz przejrzystej komunikacji z mieszkańcami. Dotychczasowe konsultacje społeczne miały charakter pozorny – głosy lokalnej społeczności są ignorowane. Strategia w obecnej formie nie uwzględnia realnych potrzeb mieszkańców – w tym bezpieczeństwa, rekompensat, ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego. Proponowana zmiana : • Ograniczenie zasięgu strefy rezerwacyjnej i jasne określenie zasad jej delimitacji. • Wprowadzenie konkretnych i sprawiedliwych zasad rekompensaty dla mieszkańców za poniesione straty materialne i psychiczne. • Przeprowadzenie rzeczywistego dialogu społecznego z mieszkańcami. • Uwzględnienie w strategii alternatywnych wariantów inwestycyjnych, które minimalizują skutki społeczne i środowiskowe.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
268	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	W tej strategii brakuje informacji o korytarzach (drogach) lotniczych nalotów, lądowania i startowych oraz drugiego kręgu wokół lotniska z podaniem (min wysokości lotów). Bez tej informacji plan zagospodarowywania otoczenia CPK nie ma sensu. To powinna być jedna z pierwszych decyzji. Z tym wiąże się poziom hałasu wokół terenu lotniska w I,2,3 etapie rozbudowy (w tym powinien być też uwzględniony poziom hałasu z dróg kolejowych oraz drogowych. Co prawda jest warstwa mapy hałasu 60dB, ale nie jest ona aktywna. Opracowanie bez tej PODSTAWOWEJ informacji jest BEZUŻYTECZNE	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
269	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	W podsumowaniu diagnozy też nie ma informacji o poziomach hałasu oraz mapy dróg lotniczych z/do oraz wokół CPK	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
270	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta zaplanowana jest przez środek wsi , przez zabudowane nieruchomości. Zwracam uwagę, że w niedalekiej odległości są tereny (puste pola) wolne od zabudowy mieszkaniowej, które ostatecznie można wykorzystać do budowy drogi łączącej Grodzisk z Izdebnem. Do tej pory nikt nie konsultował takich pomysłów z mieszkańcami, a Kraśnicza Wola miała być poza obszarem CPK. Dopiero po konsultacjach odało Nam się zwrócić uwagę jaki jest plan na nową drogą przechodzącą przez środek wsi Kraśnicza Wola , która to spowoduje zniszczenie wsi jak również dla wielu mieszkańców utratę dorobku życia w postaci swoich często nowych domów. Proponowana droga spowoduje także bardzo duże uciążliwości dla mieszkańców, bliskość nieruchomości, lub wysiedlenia mieszkańców. Można naprawdę rozpatrzyć inny przebieg drogi który jest możliwy na obecnym etapie prac planistycznych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
271	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o przekształcenie terenów bezpośrednio przyległych do CPK na tereny inwestycyjne z uwagi na ryzyko zanieczyszczeń tych terenów emisjami portu lotniczego wraz z infrastrukturą oraz transportem związanym z jego działalnością. Obecnie tereny przyległe do lotniska to ziemie rolne na których są uprawiane warzywa oraz zboża. Tereny te oddalone od bezpośrednich źródeł emisji zanieczyszczeń zostaną zdegradowane bezpośrednim wpływem emisji z portu lotniczego. Porty lotnicze emitują zanieczyszczenia powietrza, w tym gazy cieplarniane, tlenki azotu, pyły zawieszone, sadzę, dwutlenek siarki, węglowodory wielopierścieniowe i inne substancje. Zanieczyszczenia te pochodzą głównie z ruchu samolotów, jak również z ruchu drogowego wokół lotniska, a także z działalności na terenie samego portu. Zanieczyszczenia te niesione z wiatrem osadzają się na terenach otaczających port lotniczy. Produkcja rolna na terenach bezpośrednio sąsiadujących z portem lotniczym niesie ryzyko skażenia wytwarzanych produktów, których spożycie może być zagrożeniem dla zdrowia ludzi i zwierząt. Wnosimy o dopuszczenie na tych terenach przekształcenia ich w tereny inwestycyjne. Prosimy również o informację, jak CPK planuje monitorować emisje zanieczyszczeń ? Czy przewiduje monitoring skażenia i kontrolę jakości produkcji rolnej na którą te emisje będą miały wpływ ? Czy CPK przewiduje odszkodowania związane z degradacją terenów przyległych do portu lotniczego, oraz w jakiej wysokości ?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
272	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o przeniesienie planowanego węzła kolejowego Jaktorów wraz z torami kolejowymi na obszar zachód od Żyrardowa. Planowane przez CPK linie kolejowe przebiegają przez gęsto zaludnione tereny mieszkaniowe.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Teren na zachód od Żyrardowa, to tereny Skarbu Państwa, których zajęcie pod budowę nie wymaga wywłaszczeń mieszkańców.		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
273	Rozdział 9 - System realizacji	wnoszę o wyłączenie ulicy Kaskiej w Stare Budy z transportu materiałów ciężkich w trakcie budowy lotniska oraz infrastruktury. Ulica ma gęstą zabudowę mieszkaniową, szerokość i wytrzymałość ulicy przy planowanym ruchu zniszczy ją całkowicie, oraz uniemożliwi mieszkańcom dojazd do posesji	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
274	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W Izdebnie Kościelnym zaplanowano strefę rolną o bardzo małej powierzchni - nie wiadomo dlaczego, skoro w części pn. "Ochrona funkcji rolnych podano, że "mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej charakterystycznych dla regionu Mazowska Zachodniego"	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
275	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wyznaczenie strefy rolnej w Izdebnie Kościelnym pomimo tego, że jest ona w bliskiej odległości od lotniska i leży w korytarzu rozwojowym CPK. Pozostaje pytanie, jaka jest tego przyczyna i uzasadnienie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
276	Wprowadzenie	Dlaczego konsultacje są zorganizowane w taki sposób, że nie otrzymuje się potwierdzenia mejlowego zgłoszonej uwagi? Dodaj komentarz: Dlaczego konsultacje są zorganizowane w taki sposób, że w formularzu nie ma danych osoby zgłaszającej uwagę. A także potwierdzenia jej zgłoszenia?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
277	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Dlaczego dla stref rolnych w obszarze CPK wyznaczono tak dużą minimalną powierzchnię działki - 5000 m2 i pbc - 90%. Przecież jest to otoczenie CPK i obszar już teraz dosyć zurbanizowany.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
278	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na port komunikacyjny mam córkę niepełnosprawną którą porusza się na wózku. Moja córka musi mieszkać w domu jednorodzinnym w którym chcemy mieszkać. Ona nie może mieszkać w bloku bo krzyczy. Ja nie mam siły jej po schodach dziwigać. Tu ma ciszę, spokój, Świeże powietrze. Gospodarstwo które posiadam jest to z pokolenia na pokolenie. Nie zgadzam się na CPK!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
279	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK według nowo zaprojektowanej trasy (tj. z pominięciem miejscowości wskazanych w pkt 1 powyżej) i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
280	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK według nowo zaprojektowanej trasy (tj. z pominięciem miejscowości wskazanych w pkt 1 powyżej) i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
281	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Chrzanów mały, przedszkole, plac zabaw i sklep.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
282	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
283	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zgłaszam sprzeciw wobec budowy węzła kolejowego Henryszew	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
284	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew zlokalizowanej na niej. Nie zgadzam się na linie kolejową CMK biegnącą na północ-wg map to 37 budynków mieszkalnych go likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa_łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego . Wnioskuje o wybdowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- wiadukt, rondo tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
285	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proponuję zwiększyć strefę Przemysłowo Usługową w ciągu drogi 579 do wsi Radonice i do drogi Stare Faszczycze - Konstantów Na wskazanym terenie będzie ścieżka podejścia która negatywnie będzie wpływała na zanieczyszczenie upraw rolniczych, jak i na Mieszkańców tego terenu	TAK	Obszar znajduje się w zasięgu pasma rozwoju funkcji miejskich oraz korytarza rozwoju funkcji logistycznych co pozawala na wyznaczenie terenów aktywności gospodarczej.
286	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o rezygnację ze straty rolnej pomiędzy OIZ Henryszew i OIZ Kopiska i umożliwienie zabudowy w tym obszarze	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
287	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o rezygnację ze straty rolnej pomiędzy OIZ Henryszew i OIZ Kopiska i umożliwienie zabudowy w tym obszarze	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
288	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	uwaga dotyczy obszaru o istotnym znaczeniu Chlebnia nr 7 , zwracany uwagę o uwzględnienie funkcji mieszkaniowych w obowiązujących planach miejscowych na rys, oiz. dotyczy planu miejscowego obejmującego działki ewidencyjne nr 156/3 , 156/4 ,156/5 , 156/6	TAK	Rozszerzono OIZ włączając wskazane działki z zachowaniem funkcji wskazanych w obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
289	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
290	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśnicznej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		(wyburzenia wielu domów, w tym domów oddanych do użytku w ostatnich 5 latach) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.		
291	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami. Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi w celu zrealizowania strategii. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawa spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim , która została rozłożona na raty. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.	TAK	Uwaga uwzględniona.
292	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami. Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi w celu zrealizowania strategii. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawa spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim , która została rozłożona na raty. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.	TAK	Uwaga uwzględniona.
293	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Propozycja odgięcia drogi wojewódzkiej 701 wzdłuż nasypu kolejowego KDP od strony Ożarowa Mazowieckiego do drogi DW 718 (tzw. obwodnica Domaniewek i Domaniew).	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
294	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
295	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
296	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 2. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 3. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 4. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
297	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
298	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
299	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zdecydowanie sprzeciwiamy się realizacji nowej linii kolejowej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia i Budy Zosine oraz przystankowi OIZ Henryszew. Obszar inwestycji obejmuje około 450 budynków mieszkalnych. Wzywamy do zmiany przebiegu tej linii i wyznaczenia alternatywnego korytarza poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
300	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zdecydowanie sprzeciwiamy się realizacji nowej linii kolejowej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia i Budy Zosine oraz przystankowi OIZ Henryszew. Obszar inwestycji obejmuje około 450 budynków mieszkalnych. Wzywamy do zmiany przebiegu tej linii i wyznaczenia alternatywnego korytarza poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
301	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zdecydowanie sprzeciwiamy się realizacji nowej linii kolejowej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia i Budy Zosine oraz przystankowi OIZ Henryszew. Obszar inwestycji obejmuje około 450 budynków mieszkalnych. Wzywamy do zmiany przebiegu tej linii i wyznaczenia alternatywnego korytarza poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
302	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zaproponowany przebieg linii kolejowej koliduje z istniejącą zabudową jednorodinną i nie uwzględni obowiązujących dokumentów planistycznych. Nie zgadzam się na linie kolejowe przez gminę Jaktorów.Nie zgadzam się na zniszczenie prawie 500 domów. Proponujemy rewizję korytarza.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
303	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowczo sprzeciwiamy się planowanej budowie dużej liczby torów kolejowych na terenie naszej gminy, które doprowadziłyby do jej poważnej degradacji. Gmina nie wyraża zgody na realizację nowej linii kolejowej przebiegającej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, a także na lokalizację przystanku oznaczonego jako	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		OIZ Henryszew. W strefie buforowej planowanej inwestycji znajduje się około 450 budynków mieszkalnych. W związku z powyższym wnosimy o podjęcie przez spółkę działań mających na celu wyznaczenie alternatywnego przebiegu linii kolejowej – poza granicami gminy Jaktorów.		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
304	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowczo sprzeciwiamy się planowanej budowie dużej liczby torów kolejowych na terenie naszej gminy, które doprowadziłyby do jej poważnej degradacji. Gmina nie wyraża zgody na realizację nowej linii kolejowej przebiegającej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, a także na lokalizację przystanku oznaczonego jako OIZ Henryszew. W strefie buforowej planowanej inwestycji znajduje się około 450 budynków mieszkalnych. W związku z powyższym wnosimy o podjęcie przez spółkę działań mających na celu wyznaczenie alternatywnego przebiegu linii kolejowej – poza granicami gminy Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
305	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowczo sprzeciwiamy się planowanej budowie dużej liczby torów kolejowych na terenie naszej gminy, które doprowadziłyby do jej poważnej degradacji. Gmina nie wyraża zgody na realizację nowej linii kolejowej przebiegającej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, a także na lokalizację przystanku oznaczonego jako OIZ Henryszew. W strefie buforowej planowanej inwestycji znajduje się około 450 budynków mieszkalnych. W związku z powyższym wnosimy o podjęcie przez spółkę działań mających na celu wyznaczenie alternatywnego przebiegu linii kolejowej – poza granicami gminy Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
306	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskujemy o przeanalizowanie planowanych inwestycji pod kątem ograniczenia wyburzeń i kosztów społecznych, z uwzględnieniem interesów lokalnych społeczności.	TAK	Koszty społeczne, w tym koszty wyburzeń są częścią analiz prowadzonych przy opracowywaniu projektów planowanych inwestycji.
307	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskujemy o analizę wszystkich planowanych na terenie gminy Jaktorów inwestycji pod względem minimalizacji kosztów społecznych tj. minimalizację ilości wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
308	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskujemy o analizę wszystkich planowanych na terenie gminy Jaktorów inwestycji pod względem minimalizacji kosztów społecznych tj. minimalizację ilości wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
309	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnioskujemy o analizę wszystkich planowanych na terenie gminy Jaktorów inwestycji pod względem minimalizacji kosztów społecznych tj. minimalizację ilości wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
310	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. - Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. - Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. - Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. - Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. - Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. - Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. - Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. - Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. - Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
311	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Proszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów pod kątem ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez maksymalne zmniejszenie liczby wyburzeń istniejących budynków.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
312	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów pod kątem ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez maksymalne zmniejszenie liczby wyburzeń istniejących budynków.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
313	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Proszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów pod kątem ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez maksymalne zmniejszenie liczby wyburzeń istniejących budynków.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
314	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. - Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. - Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. - Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. - Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. - Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. - Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. - Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. - Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. - Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
315	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	- Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. - Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. - Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. - Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. - Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. - Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. - Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. - Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. - Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. - Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
316	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	- Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. - Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. - Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. - Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. - Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.		
317	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
318	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
319	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkane, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.		
320	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planów poprowadzenia wielotorowej linii kolejowej przez teren gminy Jaktorów; nie akceptuję jej przebiegu przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew ani budowy przystanku OIZ Henryszew. Ponieważ w buforze inwestycji znajduje się około 450 budynków, wnoszę o pilne opracowanie alternatywnego korytarza przebiegu linii poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
321	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planów poprowadzenia wielotorowej linii kolejowej przez teren gminy Jaktorów; nie akceptuję jej przebiegu przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew ani budowy przystanku OIZ Henryszew. Ponieważ w buforze inwestycji znajduje się około 450 budynków, wnoszę o pilne opracowanie alternatywnego korytarza przebiegu linii poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
322	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planów poprowadzenia wielotorowej linii kolejowej przez teren gminy Jaktorów; nie akceptuję jej przebiegu przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew ani budowy przystanku OIZ Henryszew. Ponieważ w buforze inwestycji znajduje się około 450 budynków, wnoszę o pilne opracowanie alternatywnego korytarza przebiegu linii poza granicami naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
323	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Plan rozbudowy linii Warszawa – Łódź zakłada likwidację przejazdu w ciągu ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Proponuję budowę tunelu drogowego w tym miejscu dla zachowania dostępu mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
324	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Plan rozbudowy linii Warszawa – Łódź zakłada likwidację przejazdu w ciągu ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Proponuję budowę tunelu drogowego w tym miejscu dla zachowania dostępu mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
325	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Plan rozbudowy linii Warszawa – Łódź zakłada likwidację przejazdu w ciągu ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Proponuję budowę tunelu drogowego w tym miejscu dla zachowania dostępu mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
326	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nieustannie wyrażam sprzeciw wobec dewastacji gminy Jaktorów, związanej z planowaną budową dużej liczby nowych torów kolejowych na jej terenie. Nie wyrażam zgody na poprowadzenie nowych linii kolejowych przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia oraz Budy Zosine, jak również na budowę przystanków kolejowych OIZ Henryszew i OIZ Kopiska – mimo że w większości położone są one na terenie naszej gminy, w pobliżu stawów SGGW. W buforze inwestycji dla tych linii znajduje się około 450 budynków. W związku z powyższym, zwracam się z wnioskiem do Spółki CPK o podjęcie prac nad alternatywnym wariantem poprowadzenia linii kolejowej – poprzez przeniesienie planowanego węzła kolejowego poza granice gminy Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
327	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozbudowa istniejącej linii kolejowej na trasie Warszawa – Łódź, zgodnie z projektem strategii, przewiduje likwidację przejazdu drogowego w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co z mojego punktu widzenia jest całkowicie nieakceptowalne. W związku z tym wnoszę o uwzględnienie w planach budowy tunelu drogowego w tym miejscu, który umożliwiłby lokalny ruch rowerowy, pieszy oraz przejazd samochodów osobowych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
328	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozbudowa istniejącej linii kolejowej na trasie Warszawa – Łódź, zgodnie z projektem strategii, przewiduje likwidację przejazdu drogowego w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co z mojego punktu widzenia jest całkowicie nieakceptowalne. W związku z tym wnoszę o uwzględnienie w planach budowy tunelu drogowego w tym miejscu, który umożliwiłby lokalny ruch rowerowy, pieszy oraz przejazd samochodów osobowych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
329	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozbudowa istniejącej linii kolejowej na trasie Warszawa – Łódź, zgodnie z projektem strategii, przewiduje likwidację przejazdu drogowego w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co z mojego punktu widzenia jest całkowicie nieakceptowalne. W związku z tym wnoszę o uwzględnienie w planach budowy tunelu drogowego w tym miejscu, który umożliwiłby lokalny ruch rowerowy, pieszy oraz przejazd samochodów osobowych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
330	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkadziesiąt rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie.		
331	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
332	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
333	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	. W projekcie brakuje zabezpieczenia ciągłości ruchu drogowego na drogach lokalnych. Wnoszę o ich modernizację i dostosowanie do standardów KR-4 oraz budowę chodników i ścieżek rowerowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
334	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	. W projekcie brakuje zabezpieczenia ciągłości ruchu drogowego na drogach lokalnych. Wnoszę o ich modernizację i dostosowanie do standardów KR-4 oraz budowę chodników i ścieżek rowerowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
335	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	. W projekcie brakuje zabezpieczenia ciągłości ruchu drogowego na drogach lokalnych. Wnoszę o ich modernizację i dostosowanie do standardów KR-4 oraz budowę chodników i ścieżek rowerowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
336	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych w gminie Jaktorów inwestycji pod kątem maksymalnego ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez zminimalizowanie liczby wyburzeń istniejącej zabudowy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
337	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych w gminie Jaktorów inwestycji pod kątem maksymalnego ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez zminimalizowanie liczby wyburzeń istniejącej zabudowy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
338	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o przeprowadzenie analizy wszystkich planowanych w gminie Jaktorów inwestycji pod kątem maksymalnego ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności poprzez zminimalizowanie liczby wyburzeń istniejącej zabudowy w gminie Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
339	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zdecydowanie sprzeciwiam się temu, co planuje CPK – czyli puszczeniu przez naszą gminę mnóstwa nowych torów kolejowych. Nie zgadzam się, żeby linie kolejowe przechodziły przez takie miejscowości jak Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonia i Budy Zosine. Nie ma też mojej zgody na przystanki kolejowe OIZ Henryszew i OIZ Kopiska – nawet jeśli część z nich ma być przy stawach SGGW. W całym tym pasie inwestycyjnym jest około czterysta pięćdziesiąt domów – czyli czterysta pięćdziesiąt rodzin, które mogą stracić dach nad głową albo spokojne życie. Dlatego proszę Spółkę CPK, żeby poszukała innego miejsca na te tory i węzeł – poza gminą Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
340	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na budowę nowej linii kolejowej przez naszą gminę. Nie chcę, żeby tory biegły przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, ani żeby powstał nowy przystanek „OIZ Henryszew”. W tym miejscu mieszka wiele osób – planowana inwestycja może zniszczyć około 450 domów i budynków. Boję się, że ucierpią ludzie i cała nasza okolica. Dlatego proszę, żeby spółka zajmująca się tą inwestycją poszukała innej trasy – poza gminą Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
341	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na budowę nowej linii kolejowej przez naszą gminę. Nie chcę, żeby tory biegły przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, ani żeby powstał nowy przystanek „OIZ Henryszew”. W tym miejscu mieszka wiele osób – planowana inwestycja może zniszczyć około 450 domów i budynków. Boję się, że ucierpią ludzie i cała nasza okolica. Dlatego proszę, żeby spółka zajmująca się tą inwestycją poszukała innej trasy – poza gminą Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
342	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na budowę nowej linii kolejowej przez naszą gminę. Nie chcę, żeby tory biegły przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew, ani żeby powstał nowy przystanek „OIZ Henryszew”. W tym miejscu mieszka wiele osób – planowana inwestycja może zniszczyć około 450 domów i budynków. Boję się, że ucierpią ludzie i cała nasza okolica. Dlatego proszę, żeby spółka zajmująca się tą inwestycją poszukała innej trasy – poza gminą Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
343	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 2Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 3. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 4. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
344	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowisko Gminy Jaktorów Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 2Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 3. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 4. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
345	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 2Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 3. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 4. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
346	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Założenia Strategii nie zapewniają odpowiedniej ochrony interesów gminy w zakresie dróg gminnych i powiatowych znajdujących się na terenie Jaktorowa, ani nie gwarantują bezpiecznego ich użytkowania zarówno w trakcie budowy, jak i po uruchomieniu CPK. W związku z tym wnoszę o wcześniejsze przeprowadzenie przebudowy oraz dostosowanie infrastruktury drogowej do zwiększonego natężenia ruchu samochodowego jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z CPK. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi powiatowe: ul. Kaska w Starych Budach i Budach Zosinach (nr 1516), ul. Armii Krajowej w tych samych miejscowościach (nr 1514), ul. Generała Skokowskiego w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosinach (nr 3832) oraz ul. Pomorska w Jaktorowie i Grabniku (nr 1515). W szczególności ulice Kaska i Armii Krajowej, z uwagi na już obecne wysokie natężenie ruchu oraz jego dalszy wzrost w przyszłości, powinny zostać dostosowane do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, co pozwoli zadbać o potrzeby lokalnej społeczności i zwiększyć poziom bezpieczeństwa.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
347	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Założenia Strategii nie zapewniają odpowiedniej ochrony interesów gminy w zakresie dróg gminnych i powiatowych znajdujących się na terenie Jaktorowa, ani nie gwarantują bezpiecznego ich użytkowania zarówno w trakcie budowy, jak i po uruchomieniu CPK. W związku z tym wnoszę o wcześniejsze przeprowadzenie przebudowy oraz dostosowanie infrastruktury drogowej do zwiększonego natężenia ruchu samochodowego jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z CPK. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi powiatowe: ul. Kaska w Starych Budach i Budach Zosinach (nr 1516), ul. Armii Krajowej w tych samych miejscowościach (nr 1514), ul. Generała Skokowskiego w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosinach (nr 3832) oraz ul. Pomorska w Jaktorowie i Grabniku (nr 1515). W szczególności ulice Kaska i Armii Krajowej, z uwagi na już obecne wysokie natężenie ruchu oraz jego dalszy wzrost w przyszłości, powinny zostać dostosowane do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, co pozwoli zadbać o potrzeby lokalnej społeczności i zwiększyć poziom bezpieczeństwa.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
348	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Założenia Strategii nie zapewniają odpowiedniej ochrony interesów gminy w zakresie dróg gminnych i powiatowych znajdujących się na terenie Jaktorowa, ani nie gwarantują bezpiecznego ich użytkowania zarówno w trakcie budowy, jak i po uruchomieniu CPK. W związku z tym wnoszę o wcześniejsze przeprowadzenie przebudowy oraz dostosowanie infrastruktury drogowej do zwiększonego natężenia ruchu samochodowego jeszcze przed rozpoczęciem prac budowlanych związanych z CPK. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi powiatowe: ul. Kaska w Starych Budach i Budach Zosinach (nr 1516), ul. Armii Krajowej w tych samych miejscowościach (nr 1514), ul. Generała Skokowskiego w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosinach (nr 3832) oraz ul. Pomorska w Jaktorowie i Grabniku (nr 1515). W szczególności ulice Kaska i Armii Krajowej, z uwagi na już obecne wysokie natężenie ruchu oraz jego dalszy wzrost w przyszłości, powinny zostać dostosowane do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, co pozwoli zadbać o potrzeby lokalnej społeczności i zwiększyć poziom bezpieczeństwa.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
349	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowczo sprzeciwiam się wykorzystaniu ul. Kaskiej do transportu materiałów na budowę CPK. Proponuję budowę torów i bocznicę wzdłuż CMK, z ominięciem terenów zamieszkałych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
350	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowczo sprzeciwiam się wykorzystaniu ul. Kaskiej do transportu materiałów na budowę CPK. Proponuję budowę torów i bocznicę wzdłuż CMK, z ominięciem terenów zamieszkałych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
351	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowczo sprzeciwiam się wykorzystaniu ul. Kaskiej do transportu materiałów na budowę CPK. Proponuję budowę torów i bocznicę wzdłuż CMK, z ominięciem terenów zamieszkałych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
352	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	„Jestem z Jaktorowa. Tu mieszkam, tu żyję, tu chcę, żeby dorastały moje dzieci. I właśnie dlatego mówię głośno: nie zgadzam się, żeby przez naszą gminę przeciągano nowe linie kolejowe. One miałyby iść przez nasze miejscowości – przez Stare Budy, Sade Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Kolonię i Budy Zosine. Mało tego – chcą budować przystanki kolejowe niemal pod naszymi domami. To nie są puste pola – to są nasze domy, nasze rodziny, nasze życie. W tym pasie inwestycyjnym jest prawie czterysta pięćdziesiąt budynków! Nie chcę patrzeć, jak ktoś rozwała naszą codzienność w imię wielkiego projektu. Dlatego apeluję do Spółki CPK – przenieście te plany gdzie indziej. Jaktorów mówi: dość.”	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
353	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	W przedstawionej strategii przyjęto założenie, że transport materiałów budowlanych na potrzeby budowy lotniska będzie odbywał się drogą przy ul. Kaskiej w miejscowościach Stare Budy i Budy Zosine. Z mojego punktu widzenia takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia. Wnioskuje, aby pozostawić tę drogę wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak ulegnie znacznemu zwiększeniu, oraz zaplanować bezkolizyjne skrzyżowanie z istniejącą linią kolejową Warszawa – Skierniewice. Proponuję natomiast, aby transport ciężkich materiałów odbywał się przez teren wcześniej zabezpieczony pod budowę Centralnej Magistrali Kolejowej, prowadzącej z południa na północ kraju, poprzez wybudowanie tam torów kolejowych oraz bocznicę kolejowej bezpośrednio prowadzącej na teren budowy CPK. Dodatkowo, w strategii przewidziano wykorzystanie istniejącej drogi technicznej biegnącej wzdłuż torów CMK od stacji Korytów do terenu budowy lotniska. Uważam jednak, że droga ta nie spełnia wymagań pod względem szerokości i nośności. Należy ją dostosować do kategorii ruchu KR-4. W przeciwnym razie realizacja tego wariantu może wiązać się z koniecznością wywłaszczeń i wzbudzić niepokój społeczny. Z tego względu sugeruję, aby zaopatrzenie placu budowy w materiały odbywało się za pośrednictwem tymczasowej bocznicę kolejowej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
354	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W przedstawionej strategii przyjęto założenie, że transport materiałów budowlanych na potrzeby budowy lotniska będzie odbywał się drogą przy ul. Kaskiej w miejscowościach Stare Budy i Budy Zosine. Z mojego punktu widzenia takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia. Wnioskuje, aby pozostawić tę drogę wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak ulegnie znacznemu zwiększeniu, oraz zaplanować bezkolizyjne skrzyżowanie z istniejącą linią kolejową Warszawa – Skierniewice. Proponuję natomiast, aby transport ciężkich materiałów odbywał się przez teren wcześniej zabezpieczony pod budowę Centralnej Magistrali Kolejowej, prowadzącej z południa na północ kraju, poprzez wybudowanie tam torów kolejowych oraz bocznicę kolejowej bezpośrednio prowadzącej na teren budowy CPK. Dodatkowo, w strategii przewidziano wykorzystanie istniejącej drogi technicznej biegnącej wzdłuż torów CMK od stacji Korytów do terenu budowy lotniska. Uważam jednak, że droga ta nie spełnia wymagań pod względem szerokości i nośności. Należy ją dostosować do kategorii ruchu KR-4. W przeciwnym razie realizacja tego wariantu może wiązać się z koniecznością wywłaszczeń i wzbudzić niepokój społeczny. Z tego względu sugeruję, aby zaopatrzenie placu budowy w materiały odbywało się za pośrednictwem tymczasowej bocznicę kolejowej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
355	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W przedstawionej strategii przyjęto założenie, że transport materiałów budowlanych na potrzeby budowy lotniska będzie odbywał się drogą przy ul. Kaskiej w miejscowościach Stare Budy i Budy Zosine. Z mojego punktu widzenia takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia. Wnioskuje, aby pozostawić tę drogę wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak ulegnie znacznemu zwiększeniu, oraz zaplanować bezkolizyjne skrzyżowanie z istniejącą linią kolejową Warszawa – Skierniewice. Proponuję natomiast, aby transport ciężkich materiałów odbywał się przez teren wcześniej zabezpieczony pod budowę Centralnej Magistrali Kolejowej, prowadzącej z południa na północ kraju, poprzez wybudowanie tam torów kolejowych oraz bocznic kolejowej bezpośrednio prowadzącej na teren budowy CPK. Dodatkowo, w strategii przewidziano wykorzystanie istniejącej drogi technicznej biegnącej wzdłuż torów CMK od stacji Korytów do terenu budowy lotniska. Uważam jednak, że droga ta nie spełnia wymagań pod względem szerokości i nośności. Należy ją dostosować do kategorii ruchu KR-4. W przeciwnym razie realizacja tego wariantu może wiązać się z koniecznością wywłaszczeń i wzbudzić niepokój społeczny. Z tego względu sugeruję, aby zaopatrzenie placu budowy w materiały odbywało się za pośrednictwem tymczasowej bocznic kolejowej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
356	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Z uwagi na obecne korki na DW719, konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na tym odcinku oraz jego rozbudowa przed rozpoczęciem budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
357	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowczo sprzeciwiam się wykorzystaniu ul. Kaskiej do transportu materiałów na budowę CPK. Proponuję budowę torów i bocznic wzdłuż CMK, z ominięciem terenów zamieszkałych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
358	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Z uwagi na obecne korki na DW719, konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na tym odcinku oraz jego rozbudowa przed rozpoczęciem budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
359	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozbudowa linii kolejowej Warszawa – Łódź, ujęta w projekcie strategii, wyklucza przejazd drogowy w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co – jako Gmina Jaktorów – uważam za całkowicie niedopuszczalne. Wnoszę o rozwiązanie tej kwestii poprzez budowę tunelu drogowego pod wskazanymi ulicami, tak aby zapewnić bezpieczny ruch lokalny rowerzystów, pieszych oraz samochodów osobowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
360	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozbudowa linii kolejowej Warszawa – Łódź, ujęta w projekcie strategii, wyklucza przejazd drogowy w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co – jako Gmina Jaktorów – uważam za całkowicie niedopuszczalne. Wnoszę o rozwiązanie tej kwestii poprzez budowę tunelu drogowego pod wskazanymi ulicami, tak aby zapewnić bezpieczny ruch lokalny rowerzystów, pieszych oraz samochodów osobowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
361	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozbudowa linii kolejowej Warszawa – Łódź, ujęta w projekcie strategii, wyklucza przejazd drogowy w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie, co – jako Gmina Jaktorów – uważam za całkowicie niedopuszczalne. Wnoszę o rozwiązanie tej kwestii poprzez budowę tunelu drogowego pod wskazanymi ulicami, tak aby zapewnić bezpieczny ruch lokalny rowerzystów, pieszych oraz samochodów osobowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
362	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznic technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed inte	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
363	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznic technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.		
364	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznic technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed inte	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
365	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnosuję o ponowne zaplanowanie organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 719 przebiegającej przez teren mojej gminy. Już obecnie odcinek od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką 719 i ulicą Alpejską jest miejscem częstych zatorów drogowych, szczególnie w godzinach szczytu – rano między 7:00 a 9:00 oraz po południu między 16:00 a 18:00. Ruch na tym fragmencie drogi jest już teraz mocno utrudniony i spowolniony. Realizacja inwestycji CPK spowoduje jeszcze większe natężenie ruchu, ponieważ droga ta z dużym prawdopodobieństwem będzie wykorzystywana przez osoby dojeżdżające do lotniska – zarówno pracowników, jak i pasażerów. Konieczne jest zatem zaprojektowanie takiej organizacji ruchu, która zapewni płynność i drożność na tym newralgicznym odcinku.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
366	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnosuję o ponowne zaplanowanie organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 719 przebiegającej przez teren mojej gminy. Już obecnie odcinek od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką 719 i ulicą Alpejską jest miejscem częstych zatorów drogowych, szczególnie w godzinach szczytu – rano między 7:00 a 9:00 oraz po południu między 16:00 a 18:00. Ruch na tym fragmencie drogi jest już teraz mocno utrudniony i spowolniony. Realizacja inwestycji CPK spowoduje jeszcze większe natężenie ruchu, ponieważ droga ta z dużym prawdopodobieństwem będzie wykorzystywana przez osoby dojeżdżające do lotniska – zarówno pracowników, jak i pasażerów. Konieczne jest zatem zaprojektowanie takiej organizacji ruchu, która zapewni płynność i drożność na tym newralgicznym odcinku.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
367	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnosuję o ponowne zaplanowanie organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 719 przebiegającej przez teren mojej gminy. Już obecnie odcinek od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką 719 i ulicą Alpejską jest miejscem częstych zatorów drogowych, szczególnie w godzinach szczytu – rano między 7:00 a 9:00 oraz po południu między 16:00 a 18:00. Ruch na tym fragmencie drogi jest już teraz mocno utrudniony i spowolniony. Realizacja inwestycji CPK spowoduje jeszcze większe natężenie ruchu, ponieważ droga ta z dużym prawdopodobieństwem będzie wykorzystywana przez osoby dojeżdżające do lotniska – zarówno pracowników, jak i	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pasażerów. Konieczne jest zatem zaprojektowanie takiej organizacji ruchu, która zapewni płynność i drożność na tym newralgicznym odcinku.		
368	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Z uwagi na obecne korki na DW719, konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na tym odcinku oraz jego rozbudowa przed rozpoczęciem budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
369	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Z uwagi na obecne korki na DW719, konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na tym odcinku oraz jego rozbudowa przed rozpoczęciem budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
370	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Z uwagi na obecne korki na DW719, konieczne jest przeprojektowanie organizacji ruchu na tym odcinku oraz jego rozbudowa przed rozpoczęciem budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
371	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa–Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest aż mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
372	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa–Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest aż mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
373	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa–Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest aż mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
374	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
375	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
376	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
377	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	ako mieszkaniec Gminy Jaktorów stwierdzam, że założenia Strategii nie chronią interesów naszych dróg gminnych i powiatowych ani bezpieczeństwa ich użytkowników podczas budowy i eksploatacji CPK. Domagam się przebudowy i dostosowania do przewidywanego wzmożonego ruchu wszystkich dróg w gminie przed rozpoczęciem inwestycji, w szczególności ulic: Kaska (nr 1516) w Starych Budach i Budach Zosine, Armii Krajowej (nr 1514) w Starych Budach i Budach Zosine, Generała Skokowskiego (nr 3832) w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosine oraz Pomorskiej (nr 1515) w Jaktorowie i Grabniku. Żądam również podniesienia standardu ulic Kaska i Armii Krajowej do kategorii KR-4 z pełnymi ciągami pieszo-rowerowymi, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę interesu lokalnej społeczności.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
378	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	ako mieszkaniec Gminy Jaktorów stwierdzam, że założenia Strategii nie chronią interesów naszych dróg gminnych i powiatowych ani bezpieczeństwa ich użytkowników podczas budowy i eksploatacji CPK. Domagam się przebudowy i	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		dostosowania do przewidywanego wzmożonego ruchu wszystkich dróg w gminie przed rozpoczęciem inwestycji, w szczególności ulic: Kaska (nr 1516) w Starych Budach i Budach Zosine, Armii Krajowej (nr 1514) w Starych Budach i Budach Zosine, Generała Skokowskiego (nr 3832) w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosine oraz Pomorskiej (nr 1515) w Jaktorowie i Grabniku. Żądam również podniesienia standardu ulic Kaska i Armii Krajowej do kategorii KR-4 z pełnymi ciągami pieszo-rowerowymi, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę interesu lokalnej społeczności.		
379	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	ako mieszkaniec Gminy Jaktorów stwierdzam, że założenia Strategii nie chronią interesów naszych dróg gminnych i powiatowych ani bezpieczeństwa ich użytkowników podczas budowy i eksploatacji CPK. Domagam się przebudowy i dostosowania do przewidywanego wzmożonego ruchu wszystkich dróg w gminie przed rozpoczęciem inwestycji, w szczególności ulic: Kaska (nr 1516) w Starych Budach i Budach Zosine, Armii Krajowej (nr 1514) w Starych Budach i Budach Zosine, Generała Skokowskiego (nr 3832) w Jaktorowie, Jaktorowie-Kolonii i Budach Zosine oraz Pomorskiej (nr 1515) w Jaktorowie i Grabniku. Żądam również podniesienia standardu ulic Kaska i Armii Krajowej do kategorii KR-4 z pełnymi ciągami pieszo-rowerowymi, aby zapewnić bezpieczeństwo i ochronę interesu lokalnej społeczności.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
380	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o dokładne przeanalizowanie wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów pod kątem ograniczenia kosztów społecznych, w szczególności z uwzględnieniem potrzeby zminimalizowania liczby wyburzeń istniejących domów i zabudowań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
381	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
382	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
383	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
384	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Proszę, żeby każda planowana inwestycja w naszej gminie była dokładnie sprawdzona – tak, żeby jak najmniej ludzi musiało tracić swoje domy. Naprawdę da się to zrobić tak, żeby nie burzyć tylu budynków. Trzeba tylko chcieć poszukać lepszych rozwiązań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
385	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nowa droga wojewódzka w m. Henryszew powinna zakładać bezkolizyjne rozwiązania i dostosowanie dróg lokalnych do wyższej kategorii technicznej z infrastrukturą pieszo-rowerową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
386	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nowa droga wojewódzka w m. Henryszew powinna zakładać bezkolizyjne rozwiązania i dostosowanie dróg lokalnych do wyższej kategorii technicznej z infrastrukturą pieszo-rowerową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
387	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nowa droga wojewódzka w m. Henryszew powinna zakładać bezkolizyjne rozwiązania i dostosowanie dróg lokalnych do wyższej kategorii technicznej z infrastrukturą pieszo-rowerową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
388	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgodnie z zapisami strategii, planowana droga o randze wojewódzkiej, odchodząca od istniejącej drogi nr 719, ma przecinać drogę powiatową nr 4101 – ul. Topolową w miejscowości Henryszew. Taki przebieg może skutkować brakiem możliwości swobodnego przejazdu lokalnymi drogami. W związku z tym wnioskuję o zastosowanie w miejscu przecięcia rozwiązań bezkolizyjnych, takich jak rondo, wiadukt lub tunel, które pozwolą na zachowanie ciągłości ruchu na drogach niższej kategorii. Ponadto, w ramach budowy tej drogi wojewódzkiej przewidziano skrzyżowanie bezkolizyjne w rejonie drogi gminnej – ul. Piłsudskiego, stanowiącej łącznik z ul. Topolową (droga powiatowa nr 4101). Obecnie droga ta nie jest przystosowana do wzmożonego ruchu, jednak ze względu na prognozowane obciążenia w przyszłości, konieczne jest uwzględnienie w projekcie jej modernizacji do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, aby zapewnić bezpieczeństwo i funkcjonalność komunikacyjną tego obszaru.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
389	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zgodnie z zapisami strategii, planowana droga o randze wojewódzkiej, odchodząca od istniejącej drogi nr 719, ma przecinać drogę powiatową nr 4101 – ul. Topolową w miejscowości Henryszew. Taki przebieg może skutkować	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		brakiem możliwości swobodnego przejazdu lokalnymi drogami. W związku z tym wnioskuję o zastosowanie w miejscu przecięcia rozwiązań bezkolizyjnych, takich jak rondo, wiadukt lub tunel, które pozwolą na zachowanie ciągłości ruchu na drogach niższej kategorii. Ponadto, w ramach budowy tej drogi wojewódzkiej przewidziano skrzyżowanie bezkolizyjne w rejonie drogi gminnej – ul. Piłsudskiego, stanowiącej łącznik z ul. Topolową (droga powiatowa nr 4101). Obecnie droga ta nie jest przystosowana do wzmożonego ruchu, jednak ze względu na prognozowane obciążenia w przyszłości, konieczne jest uwzględnienie w projekcie jej modernizacji do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, aby zapewnić bezpieczeństwo i funkcjonalność komunikacyjną tego obszaru.		ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
390	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zgodnie z zapisami strategii, planowana droga o randze wojewódzkiej, odchodząca od istniejącej drogi nr 719, ma przecinać drogę powiatową nr 4101 – ul. Topolową w miejscowości Henryszew. Taki przebieg może skutkować brakiem możliwości swobodnego przejazdu lokalnymi drogami. W związku z tym wnioskuję o zastosowanie w miejscu przecięcia rozwiązań bezkolizyjnych, takich jak rondo, wiadukt lub tunel, które pozwolą na zachowanie ciągłości ruchu na drogach niższej kategorii. Ponadto, w ramach budowy tej drogi wojewódzkiej przewidziano skrzyżowanie bezkolizyjne w rejonie drogi gminnej – ul. Piłsudskiego, stanowiącej łącznik z ul. Topolową (droga powiatowa nr 4101). Obecnie droga ta nie jest przystosowana do wzmożonego ruchu, jednak ze względu na prognozowane obciążenia w przyszłości, konieczne jest uwzględnienie w projekcie jej modernizacji do standardu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo-rowerowych, aby zapewnić bezpieczeństwo i funkcjonalność komunikacyjną tego obszaru.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
391	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się planowi, by cały transport materiałów na budowę lotniska odbywał się ulicą Kaską w Starych Budach i Budach Zosine. Ulica ta powinna pozostać wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak znacząco wzrośnie, a nad torami linii Warszawa–Skierniewice należy zaprojektować bezkolizyjny przejazd. Domagam się, aby ciężki tabor budowlany skierować na teren od dawna zarezerwowany pod Centralną Magistralę Kolejową, gdzie można wybudować dodatkowe tory i bocznice bezpośrednio do placu budowy CPK. Proponowane w Strategii wykorzystanie istniejącej drogi technicznej wzdłuż CMK od stacji Korytów uważam za niewłaściwe z uwagi na jej niewystarczającą szerokość i nośność – droga ta powinna spełniać kategorię KR-4, co wiązałoby się z kolejnymi wywłaszczeniami i niepokojami społecznymi. Dlatego wnioskuję o poprowadzenie zaopatrzenia w materiały budowlane tymczasową bocznicą kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
392	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się planowi, by cały transport materiałów na budowę lotniska odbywał się ulicą Kaską w Starych Budach i Budach Zosine. Ulica ta powinna pozostać wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak znacząco wzrośnie, a nad torami linii Warszawa–Skierniewice należy zaprojektować bezkolizyjny przejazd. Domagam się, aby ciężki tabor budowlany skierować na teren od dawna zarezerwowany pod Centralną Magistralę Kolejową, gdzie można wybudować dodatkowe tory i bocznice bezpośrednio do placu budowy CPK. Proponowane w Strategii wykorzystanie istniejącej drogi technicznej wzdłuż CMK od stacji Korytów uważam za niewłaściwe z uwagi na jej niewystarczającą szerokość i nośność – droga ta powinna spełniać kategorię KR-4, co wiązałoby się z kolejnymi wywłaszczeniami i niepokojami społecznymi. Dlatego wnioskuję o poprowadzenie zaopatrzenia w materiały budowlane tymczasową bocznicą kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
393	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się planowi, by cały transport materiałów na budowę lotniska odbywał się ulicą Kaską w Starych Budach i Budach Zosine. Ulica ta powinna pozostać wyłącznie dla ruchu lokalnego, który i tak znacząco wzrośnie, a nad torami linii Warszawa–Skierniewice należy zaprojektować bezkolizyjny przejazd. Domagam się, aby ciężki tabor budowlany skierować na teren od dawna zarezerwowany pod Centralną Magistralę Kolejową, gdzie można wybudować dodatkowe tory i bocznice bezpośrednio do placu budowy CPK. Proponowane w Strategii wykorzystanie istniejącej drogi technicznej wzdłuż CMK od stacji Korytów uważam za niewłaściwe z uwagi na jej niewystarczającą szerokość i nośność – droga ta powinna spełniać kategorię KR-4, co wiązałoby się z kolejnymi wywłaszczeniami i niepokojami społecznymi. Dlatego wnioskuję o poprowadzenie zaopatrzenia w materiały budowlane tymczasową bocznicą kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
394	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Drogi znajdujące się na terenie mojej gminy nie są obecnie przystosowane do przyjęcia zwiększonego natężenia ruchu. W związku z tym konieczne jest jak najszybsze rozpoczęcie działań mających na celu ich zabezpieczenie – m.in. poprzez wprowadzenie ograniczeń tonażowych. Wnioskuję również o to, aby w ramach planowania układu komunikacyjnego związanego z CPK, ruch kołowy został skierowany na drogi o wyższej kategorii – powiatowe i wojewódzkie. Pozwoli to ograniczyć ryzyko przeciążenia i degradacji dróg wykorzystywanych na co dzień przez lokalną społeczność.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
395	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Drogi znajdujące się na terenie mojej gminy nie są obecnie przystosowane do przyjęcia zwiększonego natężenia ruchu. W związku z tym konieczne jest jak najszybsze rozpoczęcie działań mających na celu ich zabezpieczenie – m.in. poprzez wprowadzenie ograniczeń tonażowych. Wnioskuję również o to, aby w ramach planowania układu komunikacyjnego związanego z CPK, ruch kołowy został skierowany na drogi o wyższej kategorii – powiatowe i wojewódzkie. Pozwoli to ograniczyć ryzyko przeciążenia i degradacji dróg wykorzystywanych na co dzień przez lokalną społeczność.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
396	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Drogi znajdujące się na terenie mojej gminy nie są obecnie przystosowane do przyjęcia zwiększonego natężenia ruchu. W związku z tym konieczne jest jak najszybsze rozpoczęcie działań mających na celu ich zabezpieczenie – m.in. poprzez wprowadzenie ograniczeń tonażowych. Wnoszę również o to, aby w ramach planowania układu komunikacyjnego związanego z CPK, ruch kołowy został skierowany na drogi o wyższej kategorii – powiatowe i wojewódzkie. Pozwoli to ograniczyć ryzyko przeciążenia i degradacji dróg wykorzystywanych na co dzień przez lokalną społeczność.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
397	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Ja tylko chcę jednego – żeby inwestycje planowane w Jaktorowie nie niszczyły ludziom życia. Żeby nikt nie musiał patrzeć, jak jego dom idzie pod koparkę. Proszę, sprawdźcie te plany raz jeszcze. Tak, żeby wyburzeń było jak najmniej. Można to zaprojektować inaczej – bardziej po ludzku.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
398	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Drogi gminne nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Wnoszę o wprowadzenie ograniczeń tonażowych i przekierowanie ruchu na drogi wyższej kategorii.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
399	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Drogi gminne nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Wnoszę o wprowadzenie ograniczeń tonażowych i przekierowanie ruchu na drogi wyższej kategorii.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
400	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Drogi gminne nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Wnoszę o wprowadzenie ograniczeń tonażowych i przekierowanie ruchu na drogi wyższej kategorii.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
401	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Z ogromnym niepokojem przyjmuję zapisy zawarte w strategii dotyczące zagospodarowania przestrzennego, w szczególności propozycję wprowadzenia zabudowy sześcikonkondygnacyjnej. To rozwiązanie jest dla mnie całkowicie nie do zaakceptowania. Moja gmina ma charakter wiejski i nie chcę, aby ten spokojny, zielony krajobraz został zdominowany przez miejskie, intensywne budownictwo. To właśnie jednorodzinna zabudowa, cisza i otoczenie przyrody sprawiają, że tak wiele osób – szczególnie z Warszawy – decyduje się osiedlić tutaj, szukając przestrzeni, harmonii i odpoczynku od miejskiego zgiełku. Chcę, aby moja gmina pozostała atrakcyjnym miejscem do życia – przyjaznym, zielonym zapleczem mieszkaniowym. Tymczasem w przedstawionej strategii brakuje jasnych odniesień do konkretnych jednostek osadniczych i ich roli w strukturze gminy. Nie wskazano odpowiedniej hierarchii dla miejscowości takich jak Międzybórz, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine czy Jaktorów. W związku z tym wnoszę o zabezpieczenie tych terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz o przemysłane planowanie przestrzeni, które zachowa dotychczasowy charakter naszej gminy. Proponuję także utworzenie stref przeznaczonych pod usługi, ale wyłącznie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – tak, aby nie zaburzać równowagi pomiędzy funkcją mieszkalną a usługową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
402	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Z ogromnym niepokojem przyjmuję zapisy zawarte w strategii dotyczące zagospodarowania przestrzennego, w szczególności propozycję wprowadzenia zabudowy sześcikonkondygnacyjnej. To rozwiązanie jest dla mnie całkowicie nie do zaakceptowania. Moja gmina ma charakter wiejski i nie chcę, aby ten spokojny, zielony krajobraz został zdominowany przez miejskie, intensywne budownictwo. To właśnie jednorodzinna zabudowa, cisza i otoczenie przyrody sprawiają, że tak wiele osób – szczególnie z Warszawy – decyduje się osiedlić tutaj, szukając przestrzeni, harmonii i odpoczynku od miejskiego zgiełku. Chcę, aby moja gmina pozostała atrakcyjnym miejscem do życia – przyjaznym, zielonym zapleczem mieszkaniowym. Tymczasem w przedstawionej strategii brakuje jasnych odniesień do konkretnych jednostek osadniczych i ich roli w strukturze gminy. Nie wskazano odpowiedniej hierarchii dla miejscowości takich jak Międzybórz, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine czy Jaktorów. W związku z tym wnoszę o zabezpieczenie tych terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz o przemysłane planowanie przestrzeni, które zachowa dotychczasowy charakter naszej gminy. Proponuję także utworzenie stref przeznaczonych pod usługi, ale wyłącznie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – tak, aby nie zaburzać równowagi pomiędzy funkcją mieszkalną a usługową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
403	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Z ogromnym niepokojem przyjmuję zapisy zawarte w strategii dotyczące zagospodarowania przestrzennego, w szczególności propozycję wprowadzenia zabudowy sześcikonkondygnacyjnej. To rozwiązanie jest dla mnie całkowicie nie do zaakceptowania. Moja gmina ma charakter wiejski i nie chcę, aby ten spokojny, zielony krajobraz został zdominowany przez miejskie, intensywne budownictwo. To właśnie jednorodzinna zabudowa, cisza i otoczenie przyrody sprawiają, że tak wiele osób – szczególnie z Warszawy – decyduje się osiedlić tutaj, szukając przestrzeni, harmonii i odpoczynku od miejskiego zgiełku. Chcę, aby moja gmina pozostała atrakcyjnym miejscem do życia – przyjaznym, zielonym zapleczem mieszkaniowym. Tymczasem w przedstawionej strategii brakuje jasnych odniesień do konkretnych jednostek osadniczych i ich roli w strukturze gminy. Nie wskazano odpowiedniej hierarchii dla miejscowości takich jak Międzybórz, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine czy Jaktorów. W związku z tym wnoszę o zabezpieczenie tych terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz o przemysłane planowanie przestrzeni, które zachowa dotychczasowy charakter naszej gminy. Proponuję także utworzenie stref przeznaczonych pod usługi, ale wyłącznie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych – tak, aby nie zaburzać równowagi pomiędzy funkcją mieszkalną a usługową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
404	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów jestem głęboko oburzony tym, że już dziś tkwimy w kilometrowych korkach na drodze wojewódzkiej 719 – od wiaduktu w Jaktorowie aż po skrzyżowanie z ulicą Alpejską – a plan budowy CPK ma jeszcze dotożyć do tego lawinę dodatkowych samochodów pracowników i pasażerów lotniska. Nie możemy dłużej stać w dusznym, ciągnącym się sznurze aut! Domagam się natychmiastowego, kompleksowego przeprojektowania tego odcinka DW 719, aby jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK zagwarantować płynny, bezpieczny i cywilizowany ruch dla nas, mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
405	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów jestem głęboko oburzony tym, że już dziś tkwimy w kilometrowych korkach na drodze wojewódzkiej 719 – od wiaduktu w Jaktorowie aż po skrzyżowanie z ulicą Alpejską – a plan budowy CPK ma jeszcze dotożyć do tego lawinę dodatkowych samochodów pracowników i pasażerów lotniska. Nie możemy dłużej stać w dusznym, ciągnącym się sznurze aut! Domagam się natychmiastowego, kompleksowego przeprojektowania tego odcinka DW 719, aby jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK zagwarantować płynny, bezpieczny i cywilizowany ruch dla nas, mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
406	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów jestem głęboko oburzony tym, że już dziś tkwimy w kilometrowych korkach na drodze wojewódzkiej 719 – od wiaduktu w Jaktorowie aż po skrzyżowanie z ulicą Alpejską – a plan budowy CPK ma jeszcze dotożyć do tego lawinę dodatkowych samochodów pracowników i pasażerów lotniska. Nie możemy dłużej stać w dusznym, ciągnącym się sznurze aut! Domagam się natychmiastowego, kompleksowego przeprojektowania tego odcinka DW 719, aby jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK zagwarantować płynny, bezpieczny i cywilizowany ruch dla nas, mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
407	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Sprzeciwiam się wielokondygnacyjnej zabudowie mieszkaniowej. Gmina powinna pozostać obszarem niskiej zabudowy jednorodzinnej o wysokich walorach przyrodniczych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
408	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiam się wielokondygnacyjnej zabudowie mieszkaniowej. Gmina powinna pozostać obszarem niskiej zabudowy jednorodzinnej o wysokich walorach przyrodniczych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
409	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sprzeciwiam się wielokondygnacyjnej zabudowie mieszkaniowej. Gmina powinna pozostać obszarem niskiej zabudowy jednorodzinnej o wysokich walorach przyrodniczych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
411	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec tej gminy z niepokojem patrzę na to, jak planowana inwestycja CPK może jeszcze bardziej nasilić proces osadnictwa na naszym terenie. Już teraz obserwuję dynamiczny napływ nowych mieszkańców, a budowa CPK tylko przyspieszy ten trend. W związku z tym apeluję do Spółki o konkretne działania – potrzebujemy realnych gwarancji, że gmina będzie miała zapewniony dostęp do podstawowej infrastruktury, takiej jak wodociągi i kanalizacja. Nie chcę, aby rozwój odbywał się kosztem jakości życia – mojej i moich sąsiadów. Brak odpowiednich mediów to nie tylko dyskomfort, to zagrożenie dla zdrowia, środowiska i przyszłości całej naszej społeczności. Wnoszę więc o zabezpieczenie tych podstawowych potrzeb jeszcze przed rozpoczęciem intensywnych prac inwestycyjnych. Gmina musi mieć pewność, że nie zostanie pozostawiona sama sobie w obliczu tak wielkiej zmiany.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
410	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec tej gminy z niepokojem patrzę na to, jak planowana inwestycja CPK może jeszcze bardziej nasilić proces osadnictwa na naszym terenie. Już teraz obserwuję dynamiczny napływ nowych mieszkańców, a budowa CPK tylko przyspieszy ten trend. W związku z tym apeluję do Spółki o konkretne działania – potrzebujemy realnych gwarancji, że gmina będzie miała zapewniony dostęp do podstawowej infrastruktury, takiej jak wodociągi i kanalizacja. Nie chcę, aby rozwój odbywał się kosztem jakości życia – mojej i moich sąsiadów. Brak odpowiednich mediów to nie tylko dyskomfort, to zagrożenie dla zdrowia, środowiska i przyszłości całej naszej społeczności. Wnoszę więc o zabezpieczenie tych podstawowych potrzeb jeszcze przed rozpoczęciem intensywnych prac inwestycyjnych. Gmina musi mieć pewność, że nie zostanie pozostawiona sama sobie w obliczu tak wielkiej zmiany.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
412	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec tej gminy z niepokojem patrzę na to, jak planowana inwestycja CPK może jeszcze bardziej nasilić proces osadnictwa na naszym terenie. Już teraz obserwuję dynamiczny napływ nowych mieszkańców, a budowa CPK tylko przyspieszy ten trend. W związku z tym apeluję do Spółki o konkretne działania – potrzebujemy realnych gwarancji, że gmina będzie miała zapewniony dostęp do podstawowej infrastruktury, takiej jak wodociągi i kanalizacja. Nie chcę, aby rozwój odbywał się kosztem jakości życia – mojej i moich sąsiadów. Brak odpowiednich mediów to nie tylko dyskomfort, to zagrożenie dla zdrowia, środowiska i przyszłości całej naszej społeczności. Wnoszę więc o zabezpieczenie tych podstawowych potrzeb jeszcze przed rozpoczęciem intensywnych prac inwestycyjnych. Gmina musi mieć pewność, że nie zostanie pozostawiona sama sobie w obliczu tak wielkiej zmiany.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
413	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zamknięcie przejazdu na ul. Partyzantów i Wojska Polskiego to ogromny cios dla naszej społeczności. To nie tylko droga – to codzienna trasa do szkoły, przedszkola, kościoła, cmentarza, lekarza. Odcięcie tej przeprawy sparaliżuje życie mieszkańców północnej części gminy Jaktorów. Proszę, zostawcie ten przejazd. Dla nas to sprawa fundamentalna – łączy nasze rodziny, sąsiadów, całe lokalne życie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
414	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zamknięcie przejazdu na ul. Partyzantów i Wojska Polskiego to ogromny cios dla naszej społeczności. To nie tylko droga – to codzienna trasa do szkoły, przedszkola, kościoła, cmentarza, lekarza. Odcięcie tej przeprawy sparaliżuje życie mieszkańców północnej części gminy Jaktorów. Proszę, zostawcie ten przejazd. Dla nas to sprawa fundamentalna – łączy nasze rodziny, sąsiadów, całe lokalne życie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
415	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zamknięcie przejazdu na ul. Partyzantów i Wojska Polskiego to ogromny cios dla naszej społeczności. To nie tylko droga – to codzienna trasa do szkoły, przedszkola, kościoła, cmentarza, lekarza. Odcięcie tej przeprawy sparaliżuje życie mieszkańców północnej części gminy Jaktorów. Proszę, zostawcie ten przejazd. Dla nas to sprawa fundamentalna – łączy nasze rodziny, sąsiadów, całe lokalne życie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
416	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się temu, by projektowana droga wojewódzka odchodząca od DW 719 przecinała powiatową ul. Topolową w Henryszewie, uniemożliwiając przejazd lokalnymi trasami. Domagam się wprowadzenia rozwiązań bezkolizyjnych – ronda, wiaduktu lub tunelu – w każdym punkcie przecięcia, a także budowy bezkolizyjnego skrzyżowania przy ul. Piłsudskiego. Żądam ponadto, aby cała nowa droga została dostosowana do standardu KR-4 i wyposażona w ciągi pieszo-rowerowe, gwarantując bezpieczny ruch przy przyszłym wzroście natężenia.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
417	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się temu, by projektowana droga wojewódzka odchodząca od DW 719 przecinała powiatową ul. Topolową w Henryszewie, uniemożliwiając przejazd lokalnymi trasami. Domagam się wprowadzenia rozwiązań bezkolizyjnych – ronda, wiaduktu lub tunelu – w każdym punkcie przecięcia, a także budowy bezkolizyjnego skrzyżowania przy ul. Piłsudskiego. Żądam ponadto, aby cała nowa droga została dostosowana do standardu KR-4 i wyposażona w ciągi pieszo-rowerowe, gwarantując bezpieczny ruch przy przyszłym wzroście natężenia.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
418	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów sprzeciwiam się temu, by projektowana droga wojewódzka odchodząca od DW 719 przecinała powiatową ul. Topolową w Henryszewie, uniemożliwiając przejazd lokalnymi trasami. Domagam się wprowadzenia rozwiązań bezkolizyjnych – ronda, wiaduktu lub tunelu – w każdym punkcie przecięcia, a także budowy bezkolizyjnego skrzyżowania przy ul. Piłsudskiego. Żądam ponadto, aby cała nowa droga została dostosowana do standardu KR-4 i wyposażona w ciągi pieszo-rowerowe, gwarantując bezpieczny ruch przy przyszłym wzroście natężenia.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
419	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Żądam zapewnienia przez CPK pełnego dostępu do mediów i infrastruktury technicznej dla nowych osiedli, szczególnie wodociągów i kanalizacji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
420	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Żądam zapewnienia przez CPK pełnego dostępu do mediów i infrastruktury technicznej dla nowych osiedli, szczególnie wodociągów i kanalizacji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
421	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Żądam zapewnienia przez CPK pełnego dostępu do mediów i infrastruktury technicznej dla nowych osiedli, szczególnie wodociągów i kanalizacji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
422	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi wojewódzkie. 9. Wnosimy o zachowanie dotychczasowego charakteru urbanistycznego gminy i zabezpieczenie przed intensywną zabudową blokową. 10. Wobec zwiększonego zapotrzebowania, konieczne jest zabezpieczenie mieszkańców w media komunalne, m.in. wodę i kanalizację.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
423	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
424	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowisko Gminy Jaktorów 1. Gmina Jaktorów wnosi sprzeciw wobec zaplanowanej linii kolejowej przecinającej tereny zamieszkałe, co skutkowałoby utratą mienia przez kilkaset rodzin. Wzywamy do rewizji przebiegu inwestycji. 2. Wzywamy do uwzględnienia interesów właścicieli nieruchomości i dokonania społeczno-ekonomicznej oceny skutków planowanej inwestycji. 3. Brak zapewnienia alternatywnego przejazdu w Międzyborowie jest sprzeczny z zasadą zapewnienia dostępności infrastrukturalnej. Wnosimy o budowę tunelu komunikacyjnego. 4. Należy zapewnić zgodność strategii z ustawą o drogach publicznych i standardami technicznymi – w tym nośność KR-4 oraz chodniki i ścieżki rowerowe. 5. Wnosimy o wydzielenie specjalistycznej trasy dla transportu ciężkiego z pominięciem osiedli mieszkaniowych oraz rozbudowę bocznicy technicznej. 6. Należy przewidzieć środki budżetowe na poprawę przepustowości DW719 oraz przeprowadzić konsultacje społeczne w tej sprawie. 7. Wzywamy do zagwarantowania lokalnym drogom standardów bezpieczeństwa, a w miejscach przecięć – budowy wiaduktów i tuneli. 8. Oczekujemy wprowadzenia uchwał ograniczających tonaż na drogach gminnych oraz przekierowania ciężkiego ruchu na drogi	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
425	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów widzę wyraźnie, że lokalne drogi nie są przygotowane na gwałtowny wzrost natężenia ruchu. Już teraz trzeba je zabezpieczyć – nałożyć ograniczenia tonażu, wzmocnić nawierzchnie i zadbać o bezpieczeństwo na każdym odcinku. Jednocześnie apeluję, aby w związku z powstaniem CPK cały ciężki ruch został skierowany wyłącznie na drogi powiatowe i wojewódzkie. Tylko takie rozwiązanie uchroni nasze osiedlowe ulice przed zdewastowaniem i zapewni spokój mieszkańcom.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
426	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów widzę wyraźnie, że lokalne drogi nie są przygotowane na gwałtowny wzrost natężenia ruchu. Już teraz trzeba je zabezpieczyć – nałożyć ograniczenia tonażu, wzmocnić nawierzchnie i zadbać o bezpieczeństwo na każdym odcinku. Jednocześnie apeluję, aby w związku z powstaniem CPK cały ciężki ruch został skierowany wyłącznie na drogi powiatowe i wojewódzkie. Tylko takie rozwiązanie uchroni nasze osiedlowe ulice przed zdewastowaniem i zapewni spokój mieszkańcom.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
427	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów widzę wyraźnie, że lokalne drogi nie są przygotowane na gwałtowny wzrost natężenia ruchu. Już teraz trzeba je zabezpieczyć – nałożyć ograniczenia tonażu, wzmocnić nawierzchnie i zadbać o bezpieczeństwo na każdym odcinku. Jednocześnie apeluję, aby w związku z powstaniem CPK cały ciężki ruch został skierowany wyłącznie na drogi powiatowe i wojewódzkie. Tylko takie rozwiązanie uchroni nasze osiedlowe ulice przed zdewastowaniem i zapewni spokój mieszkańcom.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
428	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie akceptuję planu rozbudowy linii Warszawa–Łódź, który pomija istniejący przejazd drogowy w ciągu ulic Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie. Wnoszę o zaprojektowanie w tym miejscu tunelu drogowego, umożliwiającego ruch lokalny – pieszy, rowerowy oraz samochodowy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
429	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na to, żeby po rozbudowie torów zlikwidowano przejazd w Międzyborowie. Partyzantów i Wojska Polskiego to ważne ulice! Potrzebujemy tam tunelu, żeby normalnie dało się przejechać, przejść czy przejechać rowerem.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
430	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako osoba mieszkająca w Gminie Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu do naszego planu przestrzennego wysokiej, sześciokondygnacyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Nasza gmina ma charakter wiejski – to jednorodzinne domy, otwarta przestrzeń i unikatowe walory przyrodnicze przyciągają mieszkańców z Warszawy szukających czysty i zieleni. Chcę, aby Jaktorów pozostał spokojnym zapleczem mieszkaniowym o niskiej	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zabudowie. Tymczasem w strategii wciąż brakuje jasnego określenia rangi i funkcji miejscowości takich jak Międzyborów, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine i Jaktorów. Domagam się, by tereny te przeznaczyć wyłącznie pod zabudowę jednorodzinną, a strefy usługowe lokować jedynie przy głównych ciągach komunikacyjnych, tak aby chronić nasz wiejski krajobraz i jakość życia mieszkańców. Jako osoba mieszkająca w Gminie Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu do naszego planu przestrzennego wysokiej, sześciokondygnacyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Nasza gmina ma charakter wiejski – to jednorodzinne domy, otwarta przestrzeń i unikatowe walory przyrodnicze przyciągają mieszkańców z Warszawy szukających ciszy i zieleni. Chcę, aby Jaktorów pozostał spokojnym zapleczem mieszkaniowym o niskiej zabudowie. Tymczasem w strategii wciąż brakuje jasnego określenia rangi i funkcji miejscowości takich jak Międzyborów, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine i Jaktorów. Domagam się, by tereny te przeznaczyć wyłącznie pod zabudowę jednorodzinną, a strefy usługowe lokować jedynie przy głównych ciągach komunikacyjnych, tak aby chronić nasz wiejski krajobraz i jakość życia mieszkańców		
431	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako osoba mieszkająca w Gminie Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu do naszego planu przestrzennego wysokiej, sześciokondygnacyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Nasza gmina ma charakter wiejski – to jednorodzinne domy, otwarta przestrzeń i unikatowe walory przyrodnicze przyciągają mieszkańców z Warszawy szukających ciszy i zieleni. Chcę, aby Jaktorów pozostał spokojnym zapleczem mieszkaniowym o niskiej zabudowie. Tymczasem w strategii wciąż brakuje jasnego określenia rangi i funkcji miejscowości takich jak Międzyborów, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine i Jaktorów. Domagam się, by tereny te przeznaczyć wyłącznie pod zabudowę jednorodzinną, a strefy usługowe lokować jedynie przy głównych ciągach komunikacyjnych, tak aby chronić nasz wiejski krajobraz i jakość życia mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
432	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako osoba mieszkająca w Gminie Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu do naszego planu przestrzennego wysokiej, sześciokondygnacyjnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Nasza gmina ma charakter wiejski – to jednorodzinne domy, otwarta przestrzeń i unikatowe walory przyrodnicze przyciągają mieszkańców z Warszawy szukających ciszy i zieleni. Chcę, aby Jaktorów pozostał spokojnym zapleczem mieszkaniowym o niskiej zabudowie. Tymczasem w strategii wciąż brakuje jasnego określenia rangi i funkcji miejscowości takich jak Międzyborów, Sade Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine i Jaktorów. Domagam się, by tereny te przeznaczyć wyłącznie pod zabudowę jednorodzinną, a strefy usługowe lokować jedynie przy głównych ciągach komunikacyjnych, tak aby chronić nasz wiejski krajobraz i jakość życia mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
433	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jak mam się zgodzić na projekt, który odcina ludzi od siebie? Ulica Partyzantów i Wojska Polskiego to kręgosłup Międzyborowa. Nie pozwolę na to, żeby ludzie zostali odcięci przez nowe tory. Domagam się tunelu – dla samochodów, rowerów i pieszych. To nasze prawo!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
434	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obecne założenia strategii nie zabezpieczają dróg gminnych i powiatowych przed skutkami wzmożonego ruchu związanego z CPK. Wnioskuje o ich przebudowę i dostosowanie do ruchu KR-4, z uwzględnieniem ciągów pieszo–rowerowych, jeszcze przed rozpoczęciem budowy. Dotyczy to m.in. ulic: Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego i Pomorskiej	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
435	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	CPK to będzie masa samochodów – a nasze drogi już teraz są przeciążone. Trzeba je wzmocnić, poszerzyć, zrobić chodniki i ścieżki rowerowe. Zwłaszcza na Kaskiej, Armii Krajowej, Skokowskiego i Pomorskiej. Zróbmy to zanim wjadą pierwsze ciężarówki!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
436	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów oczekuję, że Spółka CPK zadba o to, byśmy nie ponosili żadnych negatywnych skutków planowanej rozbudowy. Domagam się gwarancji pełnego i niezawodnego dostępu do wodociągu oraz kanalizacji, aby rosnąca liczba mieszkańców naszej gminy nie odczuła żadnych braków ani utrudnień.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
437	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów oczekuję, że Spółka CPK zadba o to, byśmy nie ponosili żadnych negatywnych skutków planowanej rozbudowy. Domagam się gwarancji pełnego i niezawodnego dostępu do wodociągu oraz kanalizacji, aby rosnąca liczba mieszkańców naszej gminy nie odczuła żadnych braków ani utrudnień.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
438	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Gminy Jaktorów oczekuję, że Spółka CPK zadba o to, byśmy nie ponosili żadnych negatywnych skutków planowanej rozbudowy. Domagam się gwarancji pełnego i niezawodnego dostępu do wodociągu oraz kanalizacji, aby rosnąca liczba mieszkańców naszej gminy nie odczuła żadnych braków ani utrudnień.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
439	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie pozwolę, żeby ruch z lotniska rozjechał nasze drogi i ludzi. Tu żyją rodziny, tu chodzą dzieci. Chcę, żeby CPK zadbało o nas przed budową – nie po fakcie. Drogi muszą być gotowe wcześniej, bez kompromisów.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
440	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Piszę, bo jestem bardzo zaniepokojony planami związanymi z budową CPK i tym, co może się dzieć na naszych drogach. W strategii nie widzę żadnych konkretnych, jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy wjadą na nie ciężarówki z materiałami budowlanymi. A przecież zanim ten port ruszy, przez nasze miejscowości przejadą tysiące takich pojazdów. Ul. Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego, Pomorska – to są zwykłe drogi, po których poruszają się dzieci, rowerzyści, starsze osoby. Już teraz jest tam spory ruch, a jak jeszcze dojdą tiry i betoniarki, to robi się naprawdę niebezpiecznie. Te drogi nie są do tego przystosowane. Będą dziurawe, zniszczone i groźne dla ludzi.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Proszę – nie puszczajcie tego całego transportu przez nasze wsie. Zróbcie jakąś specjalną trasę budowlaną, poza głównymi ulicami, gdzie mieszkają ludzie. Nie chcemy, żeby nasze domy pękały od drgań, żeby nasze dzieci nie mogły bezpiecznie dojść do szkoły. Zostawcie ul. Kaską dla nas – dla mieszkańców. Niech ona służy lokalnemu ruchowi, który i tak przez Wasze inwestycje się zwiększy. I jeśli już ma powstać nowy przejazd przez tory, to nie róbcie tego kosztem kolejnych domów i wyburzeń. Zróbcie to tam, gdzie już dziś jest droga. Chcemy normalnie żyć – w spokoju, bez hałasu i bez strachu o własne bezpieczeństwo.		
441	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Piszę, bo jestem bardzo zaniepokojony planami związanymi z budową CPK i tym, co może się dziać na naszych drogach. W strategii nie widzę żadnych konkretów, jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy wjadą na nie ciężarówki z materiałami budowlanymi. A przecież zanim ten port ruszy, przez nasze miejscowości przejadą tysiące takich pojazdów. Ul. Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego, Pomorska – to są zwykłe drogi, po których poruszają się dzieci, rowerzyści, starsze osoby. Już teraz jest tam spory ruch, a jak jeszcze dojdą tiry i betoniarki, to zrobi się naprawdę niebezpiecznie. Te drogi nie są do tego przystosowane. Będą dziurawe, zniszczone i groźne dla ludzi. Proszę – nie puszczajcie tego całego transportu przez nasze wsie. Zróbcie jakąś specjalną trasę budowlaną, poza głównymi ulicami, gdzie mieszkają ludzie. Nie chcemy, żeby nasze domy pękały od drgań, żeby nasze dzieci nie mogły bezpiecznie dojść do szkoły. Zostawcie ul. Kaską dla nas – dla mieszkańców. Niech ona służy lokalnemu ruchowi, który i tak przez Wasze inwestycje się zwiększy. I jeśli już ma powstać nowy przejazd przez tory, to nie róbcie tego kosztem kolejnych domów i wyburzeń. Zróbcie to tam, gdzie już dziś jest droga. Chcemy normalnie żyć – w spokoju, bez hałasu i bez strachu o własne bezpieczeństwo.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
442	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Piszę, bo jestem bardzo zaniepokojony planami związanymi z budową CPK i tym, co może się dziać na naszych drogach. W strategii nie widzę żadnych konkretów, jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy wjadą na nie ciężarówki z materiałami budowlanymi. A przecież zanim ten port ruszy, przez nasze miejscowości przejadą tysiące takich pojazdów. Ul. Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego, Pomorska – to są zwykłe drogi, po których poruszają się dzieci, rowerzyści, starsze osoby. Już teraz jest tam spory ruch, a jak jeszcze dojdą tiry i betoniarki, to zrobi się naprawdę niebezpiecznie. Te drogi nie są do tego przystosowane. Będą dziurawe, zniszczone i groźne dla ludzi. Proszę – nie puszczajcie tego całego transportu przez nasze wsie. Zróbcie jakąś specjalną trasę budowlaną, poza głównymi ulicami, gdzie mieszkają ludzie. Nie chcemy, żeby nasze domy pękały od drgań, żeby nasze dzieci nie mogły bezpiecznie dojść do szkoły. Zostawcie ul. Kaską dla nas – dla mieszkańców. Niech ona służy lokalnemu ruchowi, który i tak przez Wasze inwestycje się zwiększy. I jeśli już ma powstać nowy przejazd przez tory, to nie róbcie tego kosztem kolejnych domów i wyburzeń. Zróbcie to tam, gdzie już dziś jest droga. Chcemy normalnie żyć – w spokoju, bez hałasu i bez strachu o własne bezpieczeństwo.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
443	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o wykluczenie ul. Kaskiej w Starych Budach i Budach Zosinach z transportu materiałów na czas budowy CPK. Proponuję alternatywne rozwiązania: wykorzystanie obwodnicy DK50, stworzenie nowej drogi technologicznej, poprowadzenie ciężkiego transportu kolejowego z południa kraju z użyciem CMK i bocznic.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
444	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie chcę, żeby ciężarówki jeździły Kaską – to lokalna ulica! Już teraz jest tłoczno, a CPK dołoży tylko hałas i rozgardiasz. Lepiej zróbcie drogę technologiczną przy DK50 albo puśćcie transport koleją.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
445	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się, żeby nasze wsie stały się trasą dla tirów. CPK musi znaleźć inne rozwiązanie – zbudować drogę technologiczną, użyć torów CMK. Nasze dzieci mają prawo spać spokojnie!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
446	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o zaplanowanie nowej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów, z uwzględnieniem obecnych zatorów w godzinach szczytu oraz prognozowanego wzrostu ruchu związanego z CPK	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
447	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jaktorów już teraz stoi w korkach. Rano i po południu to dramat. Jak dojdzie ruch z lotniska, nie ruszymy się z miejsca. Potrzebny jest konkretny plan na to, jak to rozładować.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
448	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie chcę, żeby mieszkańcy naszej gminy stali w korkach tylko dlatego, że ktoś nie pomyślał wcześniej. Ta droga już dziś ledwo daje radę. Trzeba działać teraz – nie po katastrofie komunikacyjnej!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
449	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o wprowadzenie bezkolizyjnych rozwiązań (wiaduktów, tuneli, rond) w miejscach przecięcia nowej drogi wojewódzkiej z istniejącymi drogami powiatowymi i gminnymi, zwłaszcza w Henryszewie i przy ul. Piłsudskiego, wraz z dostosowaniem tych tras do kategorii KR-4 i ciągów pieszo-rowerowych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
450	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie można przecinać lokalnych dróg bez tunelu czy ronda. Ludzie muszą mieć jak dojechać do domu, szkoły czy sklepu. Piłsudskiego, Topolowa – to nie są tylko linie na mapie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
451	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie pozwolę, żeby mieszkańcom przecięto drogi i kazano „sobie radzić”. To są nasze codzienne trasy. Domagam się bezpiecznych przejazdów i godnych rozwiązań dla ludzi – nie tylko dla maszyn.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
452	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o wprowadzenie ograniczeń tonażowych na drogach gminnych oraz skanalizowanie całego ruchu związanego z CPK na drogi powiatowe i wojewódzkie w celu ochrony infrastruktury lokalnej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
453	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nasze drogi nie są z betonu. Tiry je rozjeżdżą w miesiąc. Trzeba zawczasu wprowadzić ograniczenia, żeby nie zniszczono dróg osiedlowych. Duży ruch niech idzie na większe trasy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
454	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie pozwolę, żeby ciężki sprzęt rozjechał nasze wsie. Domagam się ochrony naszych ulic, zanim będzie za późno. Ruch CPK niech idzie tam, gdzie drogi są do tego przystosowane!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
455	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie akceptuję planowanego układu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej ani utworzenia OIZ na terenie gminy Jaktorów. Wnioskuje o utrzymanie wiejskiego charakteru gminy i zabezpieczenie obszarów pod budownictwo jednorodzinne oraz strefy usług nieuciążliwych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
456	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie chcę bloków ani stref przemysłowych w gminie. Tu się mieszka dla spokoju, zieleni i przestrzeni. Zostawmy Jaktorów takim, jakim ludzie go pokochali.r	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
457	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Mieszkam tu, bo jest spokojnie, zielono, swojsko. Nie pozwolę, żeby powstały tu betonowe osiedla i hale. Jaktorów to nie przedmieście metropolii – to nasze miejsce na ziemi. I takim ma pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
458	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o pisemne zabezpieczenie dostępu do infrastruktury technicznej (woda, kanalizacja, energia elektryczna, gaz) dla całego terenu gminy Jaktorów, w formie aktu notarialnego zawartego ze Spółką CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
459	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jeśli już powstanie lotnisko i nowe osiedla, to chcę mieć pewność, że każdy z mieszkańców będzie miał wodę, prąd, gaz i kanalizację. I chcę to mieć czarno na białym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
460	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stoję w tych korkach codziennie rano i popołudniu – od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z 719 i Alpejską. Już teraz to jest koszmar. Wszystko stoi, ruszamy się po kilka metrów, tracimy czas, nerwy i paliwo. I to ma być dopiero początek? Jeśli teraz nie da się przejechać, to co będzie, jak ruszy CPK?! Jak dojdą tysiące samochodów – pracownicy, pasażerowie, dostawy, taksówki, busy – przecież my tu kompletnie staniemy! Nie będzie jak wyjechać z domu, nie będzie jak wrócić. Nie obchodzi mnie, że to "inwestycja strategiczna". Dla nas, mieszkańców, to będzie po prostu paraliż. I nie mówcie, że wszystko będzie dobrze – bo już teraz jest źle! Jeśli planujecie to lotnisko, to najpierw zróbcie porządek z tą drogą. Poszerzcie ją, przebudujcie, zróbcie objazdy – cokolwiek! Ale nie zostawiajcie nas z tym problemem, bo my już nie mamy gdzie uciekać z tych korków.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
461	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stoję w tych korkach codziennie rano i popołudniu – od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z 719 i Alpejską. Już teraz to jest koszmar. Wszystko stoi, ruszamy się po kilka metrów, tracimy czas, nerwy i paliwo. I to ma być dopiero początek? Jeśli teraz nie da się przejechać, to co będzie, jak ruszy CPK?! Jak dojdą tysiące samochodów – pracownicy, pasażerowie, dostawy, taksówki, busy – przecież my tu kompletnie staniemy! Nie będzie jak wyjechać z domu, nie będzie jak wrócić. Nie obchodzi mnie, że to "inwestycja strategiczna". Dla nas, mieszkańców, to będzie po prostu paraliż. I nie mówcie, że wszystko będzie dobrze – bo już teraz jest źle! Jeśli planujecie to lotnisko, to najpierw zróbcie porządek z tą drogą. Poszerzcie ją, przebudujcie, zróbcie objazdy – cokolwiek! Ale nie zostawiajcie nas z tym problemem, bo my już nie mamy gdzie uciekać z tych korków.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
462	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stoję w tych korkach codziennie rano i popołudniu – od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z 719 i Alpejską. Już teraz to jest koszmar. Wszystko stoi, ruszamy się po kilka metrów, tracimy czas, nerwy i paliwo. I to ma być dopiero początek? Jeśli teraz nie da się przejechać, to co będzie, jak ruszy CPK?! Jak dojdą tysiące samochodów – pracownicy, pasażerowie, dostawy, taksówki, busy – przecież my tu kompletnie staniemy! Nie będzie jak wyjechać z domu, nie będzie jak wrócić. Nie obchodzi mnie, że to "inwestycja strategiczna". Dla nas, mieszkańców, to będzie po prostu paraliż. I nie mówcie, że wszystko będzie dobrze – bo już teraz jest źle! Jeśli planujecie to lotnisko, to najpierw zróbcie porządek z tą drogą. Poszerzcie ją, przebudujcie, zróbcie objazdy – cokolwiek! Ale nie zostawiajcie nas z tym problemem, bo my już nie mamy gdzie uciekać z tych korków.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
463	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jeśli już powstanie lotnisko i nowe osiedla, to chcę mieć pewność, że każdy z mieszkańców będzie miał wodę, prąd, gaz i kanalizację. I chcę to mieć czarno na białym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
464	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wystarczy obiecywać – chcę gwarancji. Jeśli zmieniacie życie naszej gminy, to dajcie nam minimum: dostęp do mediów. Nie za pięć lat. Tylko teraz. I na piśmie. Tak się traktuje ludzi.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
465	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Muszę przyznać, że w strategii dostrzegam jedną dobrą rzecz – budowę nowej drogi wojewódzkiej na granicy Żyrardowa, w rejonie Henryszewa. To może być naprawdę potrzebne i może odciążyć część ruchu z centrum gminy. Ale mam też spore obawy. Ta nowa droga będzie przecinać nasze lokalne drogi, jak choćby ul. Topolową. Jeśli nie zostaną tam zrobione porządne skrzyżowania – wiadukty, ronda czy tunele – to po prostu odetnie nam przejazd w wielu miejscach. A to dla	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		nas, mieszkańców, którzy codziennie jeżdżą tymi trasami do pracy, szkoły czy lekarza, będzie ogromne utrudnienie. Niepokoi mnie też to, że plan nie uwzględnia tego, jak wzrośnie ruch na mniejszych drogach – np. Jagiellońskiej czy Piłsudskiego – które są dziś zwykłymi, wąskimi ulicami. Jeśli nie zostaną przebudowane i przygotowane na większe natężenie ruchu, to wszystko się tam rozpadnie – a przy tym zrobi się po prostu niebezpiecznie. Te drogi powinny zostać przygotowane z wyprzedzeniem, zanim jeszcze ruszy budowa CPK. Wtedy da się to zrobić spokojnie, bez chaosu. A potem i tak będą potrzebne – bo przecież po otwarciu lotniska ten ruch już się nie zmniejszy, tylko będzie jeszcze większy. Proszę, zadbajcie o to, żeby ciężki transport i wzmożony ruch nie rozwalił nam lokalnych dróg. Nie chcemy tirów pod oknami ani dzieci mijających ciężarówki na wąskich poboczach. Wszystko trzeba zaprojektować z głową – porządna nawierzchnia, pobocza, ścieżki, oświetlenie. Bo te drogi będą nam służyć na lata – i nie mogą być zrobione „na szybko”.		
466	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Muszę przyznać, że w strategii dostrzegam jedną dobrą rzecz – budowę nowej drogi wojewódzkiej na granicy Żyrardowa, w rejonie Henryszewa. To może być naprawdę potrzebne i może odciążyć część ruchu z centrum gminy. Ale mam też spore obawy. Ta nowa droga będzie przecinać nasze lokalne drogi, jak choćby ul. Topolową. Jeśli nie zostaną tam zrobione porządne skrzyżowania – wiadukty, ronda czy tunele – to po prostu odetnie nam przejazd w wielu miejscach. A to dla nas, mieszkańców, którzy codziennie jeżdżą tymi trasami do pracy, szkoły czy lekarza, będzie ogromne utrudnienie. Niepokoi mnie też to, że plan nie uwzględnia tego, jak wzrośnie ruch na mniejszych drogach – np. Jagiellońskiej czy Piłsudskiego – które są dziś zwykłymi, wąskimi ulicami. Jeśli nie zostaną przebudowane i przygotowane na większe natężenie ruchu, to wszystko się tam rozpadnie – a przy tym zrobi się po prostu niebezpiecznie. Te drogi powinny zostać przygotowane z wyprzedzeniem, zanim jeszcze ruszy budowa CPK. Wtedy da się to zrobić spokojnie, bez chaosu. A potem i tak będą potrzebne – bo przecież po otwarciu lotniska ten ruch już się nie zmniejszy, tylko będzie jeszcze większy. Proszę, zadbajcie o to, żeby ciężki transport i wzmożony ruch nie rozwalił nam lokalnych dróg. Nie chcemy tirów pod oknami ani dzieci mijających ciężarówki na wąskich poboczach. Wszystko trzeba zaprojektować z głową – porządna nawierzchnia, pobocza, ścieżki, oświetlenie. Bo te drogi będą nam służyć na lata – i nie mogą być zrobione „na szybko”.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
467	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Muszę przyznać, że w strategii dostrzegam jedną dobrą rzecz – budowę nowej drogi wojewódzkiej na granicy Żyrardowa, w rejonie Henryszewa. To może być naprawdę potrzebne i może odciążyć część ruchu z centrum gminy. Ale mam też spore obawy. Ta nowa droga będzie przecinać nasze lokalne drogi, jak choćby ul. Topolową. Jeśli nie zostaną tam zrobione porządne skrzyżowania – wiadukty, ronda czy tunele – to po prostu odetnie nam przejazd w wielu miejscach. A to dla nas, mieszkańców, którzy codziennie jeżdżą tymi trasami do pracy, szkoły czy lekarza, będzie ogromne utrudnienie. Niepokoi mnie też to, że plan nie uwzględnia tego, jak wzrośnie ruch na mniejszych drogach – np. Jagiellońskiej czy Piłsudskiego – które są dziś zwykłymi, wąskimi ulicami. Jeśli nie zostaną przebudowane i przygotowane na większe natężenie ruchu, to wszystko się tam rozpadnie – a przy tym zrobi się po prostu niebezpiecznie. Te drogi powinny zostać przygotowane z wyprzedzeniem, zanim jeszcze ruszy budowa CPK. Wtedy da się to zrobić spokojnie, bez chaosu. A potem i tak będą potrzebne – bo przecież po otwarciu lotniska ten ruch już się nie zmniejszy, tylko będzie jeszcze większy. Proszę, zadbajcie o to, żeby ciężki transport i wzmożony ruch nie rozwalił nam lokalnych dróg. Nie chcemy tirów pod oknami ani dzieci mijających ciężarówki na wąskich poboczach. Wszystko trzeba zaprojektować z głową – porządna nawierzchnia, pobocza, ścieżki, oświetlenie. Bo te drogi będą nam służyć na lata – i nie mogą być zrobione „na szybko”.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
468	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenieście nam Warszawy do Jaktorowwa! Szanujcie to.		
469	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenieście nam Warszawy do Jaktorowwa! Szanujcie to.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
470	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenieście nam Warszawy do Jaktorowwa! Szanujcie to.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
471	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nowi mieszkańcy szukają tu ciszy i przestrzeni – nie możemy im zaoferować blokowisk zamiast domów, musi być utrzymanie zabudowy jednorodzinnej. Zamiana spokojnej gminy w przedmieście aglomeracyjne to koniec miejsca, które wielu z nas wybrało jako azyl.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
472	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nowi mieszkańcy szukają tu ciszy i przestrzeni – nie możemy im zaoferować blokowisk zamiast domów, musi być utrzymanie zabudowy jednorodzinnej. Zamiana spokojnej gminy w przedmieście aglomeracyjne to koniec miejsca, które wielu z nas wybrało jako azyl.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
473	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nowi mieszkańcy szukają tu ciszy i przestrzeni – nie możemy im zaoferować blokowisk zamiast domów, musi być utrzymanie zabudowy jednorodzinnej. Zamiana spokojnej gminy w przedmieście aglomeracyjne to koniec miejsca, które wielu z nas wybrało jako azyl.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
474	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Ja się pytam – jak to ma wszystko działać, skoro już teraz co chwilę nie ma prądu albo woda ledwo ciurka z kranu? Jak ma tu powstać wielkie lotnisko, jak nasza gmina nawet teraz sobie nie radzi z podstawami? Jak zacznie się budowa, przyjadą ludzie, dojdą nowe domy i firmy – to co, my mamy siedzieć bez światła i bez wody? Już teraz jest kiepsko, a co dopiero później. Dlatego domagam się, żeby najpierw zadbać o porządne media – wodociągi, prąd, kanalizację – i to dla nas, mieszkańców! Bo jak tego nie zrobicie, to po tej całej inwestycji my tu zostaniemy z niczym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
475	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Ja się pytam – jak to ma wszystko działać, skoro już teraz co chwilę nie ma prądu albo woda ledwo ciurka z kranu? Jak ma tu powstać wielkie lotnisko, jak nasza gmina nawet teraz sobie nie radzi z podstawami? Jak zacznie się budowa, przyjadą ludzie, dojdą nowe domy i firmy – to co, my mamy siedzieć bez światła i bez wody? Już teraz jest kiepsko, a co dopiero później. Dlatego domagam się, żeby najpierw zadbać o porządne media – wodociągi, prąd, kanalizację – i to dla nas, mieszkańców! Bo jak tego nie zrobicie, to po tej całej inwestycji my tu zostaniemy z niczym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
476	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Ja się pytam – jak to ma wszystko działać, skoro już teraz co chwilę nie ma prądu albo woda ledwo ciurka z kranu? Jak ma tu powstać wielkie lotnisko, jak nasza gmina nawet teraz sobie nie radzi z podstawami? Jak zacznie się budowa, przyjadą ludzie, dojdą nowe domy i firmy – to co, my mamy siedzieć bez światła i bez wody?	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Już teraz jest kiepsko, a co dopiero później. Dlatego domagam się, żeby najpierw zadbać o porządne media – wodociąg, prąd, kanalizację – i to dla nas, mieszkańców! Bo jak tego nie zrobicie, to po tej całej inwestycji my tu zostaniemy z niczym.		
477	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem mieszkańcem miejscowości 96-316 Stare Budy 168. Działki 758/1 i 758/2 Moje budynki na wspomnianej posesji są nowe. Jeden z nich (mieszkalny z dwoma mieszkaniami już jest oddany do użytkowania, a drugi - produkcyjny (pracownia ceramiki) będzie oddany w tym roku. Pochłonęło to większość moich życiowych oszczędności. Mieszczą się niedaleko torów linii CMK biegnącej przez Stare Budy i skręcającej na południe. Dlatego też nie zgadzam się na rozbudowę tej linii Kolejowej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
478	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem mieszkańcem miejscowości 96-316 Stare Budy 168. Działki 758/1 i 758/2 Moje budynki na wspomnianej posesji są nowe. Jeden z nich (mieszkalny z dwoma mieszkaniami już jest oddany do użytkowania, a drugi - produkcyjny (pracownia ceramiki) będzie oddany w tym roku. Pochłonęło to większość moich życiowych oszczędności. Mieszczą się niedaleko torów linii CMK biegnącej przez Stare Budy i skręcającej na południe. Dlatego też nie zgadzam się na rozbudowę tej linii Kolejowej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
479	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Utworzenie dróg kategorii Wojewódzkich na terenie m. Chrzanów Mały, Żuków, spowoduje, jedynie zapchanie się dróg, gdyż aby takie mogły powstać drogi i miały sens muszą być podłączone do drogi która ten ruch od nich przyjmie, Węzeł autostradowy bez przebudowy w Grodzisku Maz. już stoi . Budowa trzeciego pasa na autostradzie przyjmie ruch kołowy obecny . Natomiast przy uruchomieniu lotniska wszystko to stanie. Nikt chyba nie robił pomiarów rano i koło 16.00 Trzeba przebudować węzeł autostradowy Grodzisk Maz. oraz zbudować węzeł w Brwinowie, który rozładuje firmy między Pruszkowem a Brwinowem i nie będą jechać na Chrzanów Mały aby wjechać na węzeł autostradowy Grodzisk Maz.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
480	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Utworzenie dróg kategorii Wojewódzkich na terenie m. Chrzanów Mały, Żuków, spowoduje, jedynie zapchanie się dróg, gdyż aby takie mogły powstać drogi i miały sens muszą być podłączone do drogi która ten ruch od nich przyjmie, Węzeł autostradowy bez przebudowy w Grodzisku Maz. już stoi . Budowa trzeciego pasa na autostradzie przyjmie ruch kołowy obecny . Natomiast przy uruchomieniu lotniska wszystko to stanie. Nikt chyba nie robił pomiarów rano i koło 16.00 Trzeba przebudować węzeł autostradowy Grodzisk Maz. oraz zbudować węzeł w Brwinowie, który rozładuje firmy między Pruszkowem a Brwinowem i nie będą jechać na Chrzanów Mały aby wjechać na węzeł autostradowy Grodzisk Maz.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
481	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Utworzenie dróg kategorii Wojewódzkich na terenie m. Chrzanów Mały, Żuków, spowoduje, jedynie zapchanie się dróg, gdyż aby takie mogły powstać drogi i miały sens muszą być podłączone do drogi która ten ruch od nich przyjmie, Węzeł autostradowy bez przebudowy w Grodzisku Maz. już stoi . Budowa trzeciego pasa na autostradzie przyjmie ruch kołowy obecny . Natomiast przy uruchomieniu lotniska wszystko to stanie. Nikt chyba nie robił pomiarów rano i koło 16.00 Trzeba przebudować węzeł autostradowy Grodzisk Maz. oraz zbudować węzeł w Brwinowie, który rozładuje firmy między Pruszkowem a Brwinowem i nie będą jechać na Chrzanów Mały aby wjechać na węzeł autostradowy Grodzisk Maz.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
482	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, stare Budy ,Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego . Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt ,tunel. Transport budowlany poprowadzić drogą kolejową i drogami wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
483	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
484	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
485	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1.Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości ;Sade Budy , Stare Budy , Grądy ,Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej . 2.Nie zgadam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ -wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3.ulicę kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa -Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4 Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo rowerowymi dróg kolei na tereni gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 5 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel .8.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 9.Wiadukt w Jaktorowie na ul.gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
486	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel .2.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 3.Wiadukt w Jaktorowie na ul.gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
487	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel .2.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 3.Wiadukt w Jaktorowie na ul.gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
488	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel .2.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 3.Wiadukt w Jaktorowie na ul.gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
489	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		.2.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 3.Wiadukt w Jaktorowie na ul gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.		
490	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1 zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów . W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo , wiadukt ,tunel .2.Transport budowlany do Cpk poprowadzić koleją i drogami tylko krajowymi, a gminne wykluczyć 3.Wiadukt w Jaktorowie na ul gen. Skokowskiego zostawić do ruchu tylko lokalnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
491	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ nr 7 Chlebnia z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas wieś Kraśnicza Wola miała znajdować się poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
492	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar wsi Kraśnicza Wola, w szczególności, że w proponowanym wariantie budowa drogi wymaga wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko zabudowań jednorodzinnych. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze przeznaczone na zabudowę jednorodzinną i tak powinno zostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
493	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wyłączenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK.		
494	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK.		
495	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK.		
496	Wprowadzenie	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżyneryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
497	Słownik pojęć i skrótów	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżyneryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
498	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynierskim, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
499	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK:	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
500	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
501	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynierskim, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
502	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynierskim, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
503	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
504	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
505	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
506	Rozdział 9 - System realizacji	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe:	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
507	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
508	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa:	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.		
509	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych dotyczących inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, zgłaszam sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów oraz wobec lokalizacji węzła kolejowego w pobliżu zabudowy mieszkalnej. Wnoszę o przeniesienie węzła kolejowego na tereny Lasów Państwowych zlokalizowanych w obrębie Żyrardowa. Lokalizacja oferuje znacznie korzystniejsze warunki dla realizacji inwestycji, zarówno pod względem społecznym, jak i logistycznym. Uzasadnienie: 1. Poszanowanie dla mieszkańców Jaktorowa: Planowany przebieg linii przez tereny zabudowane bezpośrednio ingeruje w życie lokalnej społeczności. Zmiana trasy pozwoli uniknąć wywłaszczeń, hałasu, drgań i utraty wartości nieruchomości. Dzięki temu mieszkańcy nie będą zmuszeni do porzucania domów i dorobku życia. 2. Zgodność ze Strategią CPK: Strategia CPK wyraźnie zakłada ograniczenie skutków społecznych inwestycji. Przeniesienie węzła na grunty należące do Skarbu Państwa, jakimi są Lasy Państwowe, w pełni realizuje ten cel i eliminuje konflikty społeczne. 3. Lepsze warunki terenowe: Obszary leśne są słabiej zurbanizowane, łatwiejsze do zagospodarowania pod względem inżynieryjnym, a ich wykorzystanie znacząco przyspieszy realizację inwestycji. 4. Ochrona więzi społecznych i tożsamości lokalnej: Gmina Jaktorów to wspólnota o silnych więziach sąsiedzkich, rodzinnych i pokoleniowych. Przebieg linii przez miejscowość narusza tkankę społeczną, która budowana była przez dziesięciolecia. Lokalna tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa – to wartości niematerialne, ale fundamentalne. Inwestycja nie powinna ich niszczyć. 5. Niższe koszty społeczne i szybsza realizacja: Brak konieczności wywłaszczeń i sporów sądowych to ogromna oszczędność czasu i pieniędzy. Wybór terenów Lasów Państwowych jako miejsca węzła jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym i stabilnym w dłuższej perspektywie. Wnoszę zatem o: Przeniesienie węzła kolejowego z obszaru Jaktorowa na wskazane tereny leśne. Uwzględnienie głosu lokalnej społeczności i przeprowadzenie szczegółowej analizy społecznej i przestrzennej alternatywnych wariantów. Podjęcie decyzji zgodnej z interesem mieszkańców, duchem konsultacji społecznych i zasadą zrównoważonego rozwoju.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
510	Wprowadzenie	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
511	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
512	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
513	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
514	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
515	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.		
516	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
517	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
518	Rozdział 9 - System realizacji	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
519	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
520	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.		
521	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej przez Jaktorów Nie zgadzam się na poprowadzenie linii kolejowej przez Jaktorów i budowę węzła kolejowego tak blisko naszych domów. Tu mieszkamy od pokoleń. Tu są nasze rodziny, dzieci, starsi rodzice, sąsiedzi, z którymi dzielimy codzienne życie. To nie są tylko budynki – to jest nasze miejsce na ziemi, nasza wspólnota. Ludzie przez lata budowali tu swoje domy, sadzili drzewa, wychowywali dzieci. Tego nie da się zastąpić. Nie chcemy mieszkać przy torach. Nie chcemy hałasu, drgań, stresu, niepewności. Chcemy spokojnie żyć tam, gdzie zawsze żyliśmy. Są inne możliwości. Wystarczy przenieść węzeł na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Tam nie ma tylu domów, nie trzeba będzie nikogo wywłaszczać ani rozdzielać rodzin. To lepsze i bardziej uczciwe rozwiązanie. Proszę, uszanujcie nasze życie. Nie niszczyć naszej miejscowości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
522	Wprowadzenie	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
523	Słownik pojęć i skrótów	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
524	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
525	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
526	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.		
527	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
528	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
529	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
530	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
531	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
532	Rozdział 9 - System realizacji	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.		
533	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
534	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
535	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jestem mamą z Jaktorowa i proszę – nie róbcie nam tego Piszę jako mama dwójki dzieci. Mieszkamy w Jaktorowie, blisko miejsca, gdzie ma powstać linia kolejowa i węzeł. Każdego dnia patrzę, jak moje dzieci bawią się w ogrodzie, jak chodzą do szkoły, jak wracają z rowerów z sąsiadami. Boję się, że niedługo to wszystko zniknie. Nie chcę, żeby moje dzieci wychowywały się przy torach. Nie chcę, żeby budziły się od hałasu pociągów, żeby bały się wychodzić na podwórko. Nasz dom to coś więcej niż budynek – to bezpieczeństwo, spokój, stabilność. Są inne miejsca. Proszę, zróbcie ten węzeł w Lasach Państwowych pod Żyrardowem. Tam nikomu nie zburzycie domu. Tam nie trzeba będzie burzyć rodzinnego życia. Dajcie nam po prostu dalej normalnie żyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
536	Wprowadzenie	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
537	Słownik pojęć i skrótów	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.		
538	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
539	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
540	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
541	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.		
542	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzeładowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
543	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzeładowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
544	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzeładowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.		
545	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
546	Rozdział 9 - System realizacji	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
547	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
548	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.		
549	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wniosek o zmianę lokalizacji węzła kolejowego – głos mieszkańca Jaktorowa Dwa miesiące temu przeprowadziłam się do Jaktorowa. Była to decyzja przemyślana, ale też osobista – po trudnym okresie w życiu prywatnym szukałam miejsca, które pozwoli mi na spokojny, samodzielny początek. Wybrałam tę miejscowość właśnie dlatego, że jest cicha, stabilna i dobrze skomunikowana, a jednocześnie nieprzetadowana intensywną infrastrukturą. Dziś dowiaduję się, że przez tę samą okolicę ma przebiegać nowa linia kolejowa, a węzeł – mogący generować znaczne uciążliwości – miałby powstać niedaleko mojego nowego miejsca zamieszkania. Taka zmiana oznaczałaby, że wysiłek włożony w stabilizację i reorganizację życia zostałby w dużym stopniu zniweczony. Poziom hałasu, spadek wartości nieruchomości, brak gwarancji spokoju – to realne problemy, szczególnie dla osób, które, tak jak ja, świadomie zrezygnowały z miejskiego tempa na rzecz harmonii i lokalnej wspólnoty. Zwracam się z wnioskiem o zmianę lokalizacji planowanego węzła kolejowego – na przykład na tereny Lasów Państwowych pod Żyrardowem, gdzie ingerencja w życie mieszkańców byłaby znikoma lub żadna. Jest to kierunek, który godzi potrzeby infrastrukturalne z odpowiedzialnością społeczną. Wierzę, że inwestycje publiczne mogą – i powinny – uwzględniać realne sytuacje ludzi, którzy postawili na lokalność, niezależność i codzienną jakość życia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
550	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zastrzeżenie do Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK – dot. nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy Zgłaszam zastrzeżenie do rozrysowanego w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK potencjalnego kierunku oraz zapotrzebowania na budowę nowej drogi publicznej klasy A/S w kierunku Warszawy. Propozycja budowy takiej drogi – de facto nowej autostrady A2bis – wydaje się całkowicie bezzasadna. Planowany odcinek, o długości około 20 km, przebiega niemal równoległe do istniejącej autostrady A2, w odległości zaledwie ok. 2 km. Jest to przykład nieefektywnego planowania infrastruktury transportowej, prowadzącego do niepotrzebnych kosztów i ingerencji w tereny zamieszkane oraz przyrodnicze. Dodatkowo, absurdalność tej koncepcji podkreśla fakt, że droga ta miałaby zaczynać się przy lotnisku CPK i kończyć na przedpolach Warszawy, bez realnej wartości dodanej względem już istniejących połączeń. Zdecydowanie sprzeciwiam się również planowanemu przebiegowi tej drogi przez miejscowość, w której mieszkam. Plan ten stanowi zagrożenie dla jakości życia mieszkańców, może prowadzić do degradacji środowiska naturalnego oraz niepotrzebnych wyłączeń i podziału społeczności lokalnej. Skoro droga ta nie znajduje uzasadnienia w szerszym kontekście komunikacyjnym, tym bardziej nie powinna ingerować w lokalne struktury osadnicze. Wnoszę o wykreślenie tej propozycji z dokumentu Strategii oraz o ponowne przeanalizowanie zasadności jakichkolwiek nowych tras drogowych równoległych do istniejącej autostrady A2.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
551	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec osiedla szeregowców w Grodzisku Mazowieckim, zwracam się z oficjalną skargą dotyczącą planowanej drogi wojewódzkiej, która ma przebiegać przez środek naszego osiedla, pomiędzy drogą wojewódzką 719 a istniejącą obwodnicą Grodziska Mazowieckiego. Po zapoznaniu się z propozycją w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, uważam, że usytuowanie drogi w tym miejscu jest absolutnie nieakceptowalne z kilku istotnych powodów. Teren na którym ma mieścić się droga jest w dużej mierze zabudowany, oraz przechodzi centralnie przez środek osiedla, na którym mieszkam obecnie. Budowa drogi spowoduje konieczność zburzenia mojego domu oraz wysiedlenia mnie i innych mieszkańców mojego osiedla. Bardzo dużym problemem byłoby również sąsiedztwo tej klasy drogi ze względu na hałas i zanieczyszczenie powietrza. Kolejnym ważnym elementem jest oczywiście spadek wartości nieruchomości w okolicy planowej budowy.	NIE	Uwaga składana w ramach konsultacji społecznych nie jest skargą rozumianą w zakresie prawa administracyjnego.
552	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na wiadukt drogowy w miejscowości Międzybórz przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice. Wiadukt należy poprowadzić na terenie Żyrardowa zgodnie z obietnicą i podpisanym porozumieniem z miastem Żyrardów Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Międzyborowie przy ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoskuję o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel.		
553	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoskujemy o Rozszerzenie Obszaru Strefy usług (U) lub Strefy produkcyjno-magazynowej (PU) zlokalizowanej na obszarze miejscowości Stanisławów na działkach nr 59 do 63 na całej długości tych działek oraz na działkach nr 92-97 jest to teren dobrze skomunikowany bezpośrednio przylegający układ dróg gminnych i powiatowych miejscowości Baranów i Stanisławów w bliskiej odległości od szlaków komunikacyjnych CPK. Teren ten w sposób naturalny już teraz narażony jest na hałas i operacyjnie powinien być przeznaczony pod strefę usług. Nieracjonalne rozszerzenie w tym miejscu i pozostawienie na tych działkach terenów usług w zieleni działa na szkodę posiadaczy tych nieruchomości nie dając jednocześnie żadnych realnych możliwości ograniczenia hałasu z pobliskich terenów zurbanizowanych.	CZĘŚCIOWO	Dla działek wskazano strefy U lub ZPU.
554	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoskuję o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnoskuję o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
555	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoskuję o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnoskuję o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
556	Wprowadzenie	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych),	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		• maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.		
557	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
558	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
559	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.		
560	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
561	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
562	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.		
563	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W odniesieniu do konsultowanego przebiegu linii kolejowej przez miejscowość Jaktorów oraz planowanej lokalizacji węzła kolejowego, wskazuję na zasadność przeanalizowania alternatywnego wariantu – zlokalizowanego na terenach Lasów Państwowych pod Żyrardowem. Z punktu widzenia zasad prowadzenia inwestycji publicznych, a w szczególności inwestycji liniowych o znaczeniu strategicznym, rekomendowanym podejściem jest wybór takich rozwiązań przestrzennych, które: • minimalizują koszty społeczne (wywłaszczenia, utrata dorobku życia, dezintegracja wspólnot lokalnych), • maksymalizują akceptację społeczną i stabilność realizacyjną, • wykorzystują zasoby Skarbu Państwa w pierwszej kolejności (w tym grunty należące do Lasów Państwowych), • oraz ograniczają wpływ inwestycji na istniejącą tkankę osadniczą. Proponowany obecnie przebieg przez Jaktorów stoi w sprzeczności z tymi założeniami – wprowadza istotne ryzyko społecznych napięć, generuje konieczność wywłaszczeń oraz ingeruje w rozwinięte struktury mieszkaniowe. Przeniesienie węzła na obszary Lasów Państwowych w gminie Wiskitki pozwoliłoby zachować podstawowe standardy odpowiedzialnego planowania infrastruktury – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz deklaracjami samego CPK w zakresie poszanowania interesu społecznego i minimalizacji ingerencji w środowisko zamieszkania. Tereny te są mniej zurbanizowane, posiadają korzystne warunki przestrzenne i dają możliwość realizacji inwestycji bez poważnych konsekwencji społecznych. Uwzględnienie tej opcji byłoby działaniem racjonalnym, systemowo właściwym i potencjalnie korzystnym dla przebiegu całego procesu inwestycyjnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
564	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Kopiska wraz z całą jego linią prowadzącą do Jaktorowa Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
565	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK według nowo zaprojektowanej trasy (tj. z pominięciem miejscowości wskazanych w pkt 1 powyżej) i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
566	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Teren Gminy Jaktorów przestanie być miejscem atrakcyjnym do życia dla mieszkańców, którzy obecnie tam mieszkają. Na razie jest to teren, na którym ludzie chcą mieszkać ceniąc sobie ciszę i spokój i jednocześnie doceniając bliskość aglomeracji warszawskiej. Po powstaniu CPK (a nawet już na etapie budowy) skończy się spokój i cisza, a w ich miejsce pojawi się nieustający hałas 24h/dobę, zanieczyszczenie powietrza, wody, gleby oraz ograniczenia związane z sąsiedztwem lotniska i infrastruktury przynależącej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
567	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnioskuje o zmianę przebiegu południowo-zachodniego połączenia kolejowego do CPK przebiegającego przez Gminę Jaktorów (wcięcie w Międzyborowie), co wiąże się z wysiedleniem ponad 400 rodzin, w tym mojej. Proponuję poprowadzenie tego połączenia na zachód od Żyrardowa, np. przez tereny leśne należące do Skarbu Państwa. Ponadto, dojazd koleją WKD z Grodziska do Warszawy zajmuje o pół godziny więcej czasu, niż z Międzyborowa do Warszawy. Rozbudowa WKD od Grodziska do CPK nie jest rozwiązaniem, które będzie w jakikolwiek sposób atrakcyjne dla podróżnych ani dla mieszkańców. Obecnie istniejące połączenia kolejowe między Łodzią a Warszawą nie są konkurencyjne czasowo i finansowo dla komunikacji drogowej (własny dojazd samochodem), chyba, że jest to podróż służbowa, biznesowa choć i w tym wypadku nie zawsze... Dla osób w wieku produkcyjnym (nie przystępują im zniżki w komunikacji publicznej), którzy chcą dotrzeć z miejsca A do B bardziej optymalny i szybszy jest transport własnym środkiem niż komunikacją publiczną.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
568	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o zmianę przebiegu południowo-zachodniego połączenia kolejowego do CPK przebiegającego przez Gminę Jaktorów (wcięcie w Międzyborowie), co wiąże się z wysiedleniem ponad 400 rodzin, w tym mojej. Proponuję poprowadzenie tego połączenia na zachód od Żyrardowa, np. przez tereny leśne należące do Skarbu Państwa. Wnioskuje o odstąpienie od budowy IOZ na terenie Gminy Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
569	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	"Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa–Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów." "Piszę, bo jestem bardzo zaniepokojony planami związanymi z budową CPK i tym, co może się dziać na naszych drogach. W strategii nie widzę żadnych konkretnych, jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy wjadą na nie ciężarówki z materiałami budowlanymi. A przecież zanim ten port ruszy, przez nasze miejscowości przejadą tysiące takich pojazdów. Ul. Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego, Pomorska – to są zwykłe drogi, po których poruszają się dzieci, rowerzyści, starsze osoby. Już teraz jest tam spory ruch, a jak jeszcze dojdą tiry i betoniarki, to zrobi się naprawdę niebezpiecznie. Te drogi nie są do tego przystosowane. Będą dziurawe, zniszczone i groźne dla ludzi. Dodaj komentarz: Proszę – nie puszczajcie tego całego transportu przez nasze wsie. Zróbcie jakąś specjalną trasę budowlaną, poza głównymi ulicami, gdzie mieszkają ludzie. Nie chcemy, żeby nasze domy pękały od drgań, żeby nasze dzieci nie mogły bezpiecznie dojść do szkoły. Zostawcie ul. Kaską dla nas – dla mieszkańców. Niech ona służy lokalnemu ruchowi, który i tak przez Wasze inwestycje się zwiększy. I jeśli już ma powstać nowy przejazd przez tory, to nie róbcie tego kosztem kolejnych domów i wyburzeń. Zróbcie to tam, gdzie już dziś jest droga. Chcemy normalnie żyć – w spokoju, bez hałasu i bez strachu o własne bezpieczeństwo." "Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenoście nam Warszawy do Jaktorowa! Szanujcie to." Dodaj komentarz: "1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. " Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na żaden węzeł kolejowy. Nie zgadzam się na stawianie ekranów akustycznych na terenach gdzie stoją już domy lub są w trakcie budowy.		
570	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany w niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa(od dawna obiecany). 5.Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK(po starym śladzie CMK)- i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. 9. Nie zgadzam się na powstanie żadnego węzła kolejowego na terenie gminy. 10. Nie zgadzam się na niszczenie przyrody na tym pięknym terenie. 11. Nie zgadzam się na jakiegokolwiek wywłaszczenie w gminie Jaktorów. 12. Nie zgadzam się na żadne ekrany akustyczne na terenie obrębu Stare Budy A i B. 13. Proponuję poszerzenie lotniska Modlin i na tym terenie zbudowanie CPK. Dodaj komentarz: "Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa-Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów." "Piszę, bo jestem bardzo zaniepokojony planami związanymi z budową CPK i tym, co może się dzieć na naszych drogach. W strategii nie widzę żadnych konkretów, jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy wjadą na nie ciężarówki z materiałami budowlanymi. A przecież zanim ten port ruszy, przez nasze miejscowości przejadą tysiące takich pojazdów. Ul. Kaska, Armii Krajowej, Skokowskiego, Pomorska – to są zwykłe drogi, po których poruszają się dzieci, rowerzyści, starsze osoby. Już teraz jest tam spory ruch, a jak jeszcze dojdą tiry i betoniarki, to zrobi się naprawdę niebezpiecznie. Te drogi nie są do tego przystosowane. Będą dziurawe, zniszczone i groźne dla ludzi. Dodaj komentarz: Proszę – nie puszczajcie tego całego transportu przez nasze wsie. Zróbcie jakąś specjalną trasę budowlaną, poza głównymi ulicami, gdzie mieszkają ludzie. Nie chcemy, żeby nasze domy pękały od drgań, żeby nasze dzieci nie mogły bezpiecznie dojść do szkoły. Zostawcie ul. Kaską dla nas – dla mieszkańców. Niech ona służy lokalnemu ruchowi, który i tak przez Wasze inwestycje się zwiększy. I jeśli już ma powstać nowy przejazd przez tory, to nie róbcie tego kosztem kolejnych domów i wyburzeń. Zróbcie to tam, gdzie już dziś jest droga. Chcemy normalnie żyć – w spokoju, bez hałasu i bez strachu o własne bezpieczeństwo." "Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenoście nam Warszawy do Jaktorowa! Szanujcie to." Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na niszczenie tak pięknych terenów. Nie zgadzam się na wysiedlenia Nie zgadzam się na niszczenie dóbr pokoleń		
571	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się :na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej, na linię kolejową CMK biegnącą na północ wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji, na zamknięcie istniejącego przejazdu kolejowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulica Kaska w Budach Starych aby pozostała do ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa. Wnoszę o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gm przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CPK i tą drogą kolejową prowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów- rozwiązania bezkolizyjne(rondo, Wiadukt, tunel). Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
572	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na linię kolejową CPK przechodzącą przez Gminę Jaktorów (miejscowości Stare Budy, Sade Budy, Henryszew).	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
573	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie wyrażam zgody na węzeł kolejowy CPK w gminie Jaktorów!	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
574	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew.62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnica Wola położonych we wsi Kraśnica Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich(M1).Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym,która przechodzi przez teren wsi Kraśnica Wola w sposób niekolidujący ze wskazanymi działkami.Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawo spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową, która została rozłożona na raty do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim. Natomiast na podstawie aktu notarialnego nasza mama ma zapewnione dożywocie w domu nr ew. 63/2.Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.	TAK	Uwaga uwzględniona
575	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew.62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnica Wola położonych we wsi Kraśnica Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich(M1).Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnica Wola w sposób niekolidujący ze wskazanymi działkami. Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawo spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową, która została rozłożona na raty do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim.Natomiast na podstawie aktu notarialnego nasza mama ma zapewnione dożywocie w domu nr	TAK	Wskazane działki znajdują się we wnioskowanej strefie M1.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ew.63/2. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.		
576	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uwaga dotyczy drogi KAskiej. Na tej drodze będzie bardzo duży ruch. Będzie ciężko przejść przez jezdnie, Będzie ciężko wyjechać z bocznych dróg, na tej drodze będzie niebezpiecznie, ciężko będzie przejść z dziećmi przez tą drogę, jest brak sygnalizacji świetlnej, będzie dużo spalin i duże zapylenie kurzu, duży hałas, będzie szybki ruch, będzie strach puścić same dzieci i nikt nie będzie brać odpowiedzialności za zdarzenia na tej drodze. Oczekuje dobrego oświetlenia tej drogi, szerokiego chodnika, barierek od strony jezdni, zwiększenia bezpieczeństwa na tej drodze, oddzielenia ruchu drogowego od rowerowego oraz oczekuję rowów melioracyjnych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
577	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
578	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
579	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
580	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
581	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
582	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy. Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo. wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
583	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4.Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
584	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości : Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Międzyborowie - ul Partyzantów i Wojska Polskiego Dodaj komentarz: Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Dodaj komentarz: Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK		
585	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości : Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul Partyzantów i Wojska Polskiego Dodaj komentarz: Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Dodaj komentarz: Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
586	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
587	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
588	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na rozbudowę linii kolejowej planowanej przez naszą gminę Jaktorów. Chodzi o tę tzw. linię CMK biegnącą przez 96-316 Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
589	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na rozbudowę linii kolejowej planowanej przez naszą gminę Jaktorów. Chodzi o tę tzw. linię CMK biegnącą przez 96-316 Stare Budy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
590	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
591	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
592	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenoście nam Warszawy do Jaktorowa! Szanujcie to.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
593	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Nie zgadzam się na linię kolejową planowaną przez naszą gminę – chodzi o tę tzw. linię CMK na północ. Wiem, że już od lat 70. była wpisana do planów, ale przez tyle lat nic z tym nie zrobiono. Ziemie, które kiedyś były pod to zabezpieczone, wróciły do prywatnych właścicieli, a teraz znowu mają być odbierane – i to oznacza tylko kolejne koszty i krzywdę dla ludzi. Do tego dochodzi nowy pomysł – łącznik między obecną linią Warszawa–Łódź a tą nową, prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map CPK, ten łącznik miałby przebiegać przez miejsca, gdzie jest mnóstwo domów. Wiele rodzin, które mogą stracić swoje domy. Nie można tak po prostu niszczyć życia ludzi dla wielkich projektów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
594	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Protestuję przeciwko planom budowy nowych linii kolejowych w Gminie Jaktorów. Nie po to chodziliśmy na demonstracje z hasłami "nie dla torów, dla dla domów" żeby nowa władza i nowe władze spółki wracały do starego planu PISu i wyburzenia połowy naszej Gminy. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
595	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Dodaj komentarz: Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
596	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenoście nam Warszawy do Jaktorowa! Szanujcie to.		
597	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Nie i koniec. Nie zgadzam się na nowe linie kolejowe w gm Jaktorów. Nie zgadzam się na wyburzenie setek domów celem budowy nowej linii kolejowej biegnącej przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew. Nie po to sprzedaliśmy mieszkanie w Warszawie i wybudowaliśmy dom w Sade Budach żeby teraz sześć torów kolei mieć pod oknami. To jest chore	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
598	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
599	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
601	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
602	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ-wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie-ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego-wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wzmózonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą-kolejową-poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych-rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć..		
603	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Jestem gorącym zwolennikiem CPK. Zwracam jednak uwagę, że ul. Skokowskiego w Jaktorowie-Kolonii i dalej w Kopiskach jest ważną arterią istotną dla całego powiatu. P roszę rozważyć kwestie uwzględnienia innej drogi, jako technicznej. W przypadku braku takiej decyzji jestem oczywiście gotowy na negocjacje dot. Sprzedaży części swojej działki (nieparzysta strona ul. Skokowskiego). Z uwagi na fakt, że okoliczna zabudowa jest z lat 70. i nie jest przystosowana do sąsiedztwa takiego nateżenia ruchu zwracam uwagę na konieczność zachowania najwyższych standardów wyciszenia. Jestem gotowy do współpracy i od lat staram się walczyć o lepszy wizerunek CPK, jako projektu o wielkim znaczeniu.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
604	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzamy się na przeprowadzenie linii kolejowych przez nasza wieś: Stare Budy, ponieważ zagraża to wysiedleniu naszej wsi, utratę własności naszych nieruchomości. Mamy niepełnosprawną córkę , która potrzebuje spokoju, ciszy, świeżego powietrza i nie wyobrażamy sobie mieszkać z nią z bloku. Nieruchomość przez tory, traci na wartości, ciężko będzie się dostać do rodziny i sąsiadów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
605	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzamy się na przeprowadzenie linii kolejowych przez nasza wieś: Stare Budy, ponieważ zagraża to wysiedleniu naszej wsi, utratę własności naszych nieruchomości. Mamy niepełnosprawną córkę , która potrzebuje spokoju, ciszy,świeżego powietrza i nie wyobrażamy sobie mieszkać z nią z bloku. Nieruchomość przez tory, traci na wartości,ciężko będzie się dostać do rodziny i sąsiadów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
606	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na żadne tory, gdyż poprzecina nasze miejsce zamieszkania. Będzie problem z dojazdem do niektórych domostw, nie będzie żadnych dróg, będzie problem z odnalezieniem swoich działek, pót, będzie utrudniony dostęp do nich. Brak dobrych dróg będzie powodował problem z dojazdem do swoich ták, pót, lekarza, sklepu, szpitala, gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
607	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na żadne tory, gdyż poprzecina nasze miejsce zamieszkania. Będzie problem z dojazdem do niektórych domostw, nie będzie żadnych dróg, będzie problem z odnalezieniem swoich działek, pót, będzie utrudniony dostęp do nich. Brak dobrych dróg będzie powodował problem z dojazdem do swoich ták, pót, lekarza, sklepu, szpitala, gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
608	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Dzień dobry. Jestem zrozpaczona projektem dot. CPK w związku ze ogromnym zniszczeniem tak pięknych terenów jak Baranów, Jaktorów. Bardzo bym była wdzięczna jak by przynajmniej nie powstał jeden z planowanych węzłów kolejowych, odnogi kolejowej od strony Jaktorowa, co niosło by dodatkowe zniszczenie terenu	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
609	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	PROTESTUJĘ i nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. KATEGORYCZNIE nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. APELUJĘ aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić WYŁĄCZNIE do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) DOMAGAM się przebudowy i dostosowania do wzmózonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy PRZED PRZYSTĄPIENIEM do budowy CPK. OCZEKUJĘ wybudowania torów kolejowych CMK i tą drogą- KOLEJOWĄ- poprowadzić transport na budowę lotniska. DOMAGAM SIĘ, aby mądrze i w zgodzie z logiką zaplanować organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. DOMAGAM się aby transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
610	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Budowa CPK wiąże się z ingerencją w obszary przyrodnicze, zmieniające krajobraz ekologiczny regionu. Inwestycja ta będzie miała negatywny wpływ na lokalne ekosystemy, a także na jakość życia mieszkańców Gminy Jaktorów. Istnieje ryzyko wzrostu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu, co może wpłynąć na okoliczną społeczność.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: Budowa węzła kolejowego w Gminie Jaktorów wiąże się z ogromnymi kosztami, zarówno na etapie budowy, jak i późniejszego utrzymania. Wydatki związane z budową dróg dojazdowych, infrastruktury kolejowej, obiektów komercyjnych oraz innych elementów węzła mogą przekroczyć dostępne fundusze, zwłaszcza jeśli uwzględnimy długofalowe koszty związane z konserwacją i eksploatacją. Dodaj komentarz: Usytuowanie węzła kolejowego w Gminie Jaktorów wiąże się z wyburzeniem ok 400 domów. Są to ogromne koszty na odszkodowania, czy wydawanie takich pieniędzy jest uzasadnione? Wnioskuje o całkowite wykreślenie węzłów kolejowych z gminy Jaktorów. Dodaj komentarz: Gmina Jaktorów cechuje się luźną zabudową mieszkaniową. Działki w gminie Jaktorów kupują osoby, która chcą uciec od miejskiego zgiełku. Niedopuszczalne jest budowanie węzła kolejowego jak i pozwolenie na budowanie budownictwa wielorodzinnego w tak naturalnym terenie.		
611	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Inwestycja w węzeł kolejowy w gminie Jaktorów niesie ze sobą szereg negatywnych skutków, takich jak pogorszenie jakości życia mieszkańców, wpływ na środowisko naturalne, a także problemy z nadmiernym ruchem i wzrostem hałasu. Zanim podejmie się decyzję, warto rozważyć inne alternatywne lokalizacje, bardziej efektywne rozwiązania transportowe	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
612	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Mimo rosnącej liczby podróży, w regionach poza głównymi miastami popyt na transport kolejowy może być niższy, co skutkowałoby niską frekwencją pociągów. Węzeł kolejowy w Jaktorowie może okazać się zbyt mało wykorzystywany, co sprawiłoby, że koszty inwestycji nie zwrócą się w przewidywalnym czasie. Utrzymanie infrastruktury dla niskiej liczby pasażerów może obciążyć budżet publiczny, zamiast przynosić zyski.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
613	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Budowa węzła kolejowego w Jaktorowie podzieli gminę na kilka części. Jest to niedopuszczalne. Te domy, które nie zostaną wyburzone, bo nie będą podlegać pod plany CPK stracą na wartości.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
614	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Dzień dobry. Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanego przebiegu linii kolejowej w związku z CPK przez teren miejscowości Jaktorów oraz jej okolicę. Jako mieszkaniec tej miejscowości pragnę wyrazić swoje zaniepokojenie oraz oburzenie wobec skutków, jakie ta inwestycja może przynieść dla lokalnej społeczności, gdyż przebieg linii wiąże się z koniecznością wywłaszczeń oraz wyburzeń domów i gospodarstw rodzinnych, znaczącym pogorszeniem warunków i jakości życia w związku z hałasem, wibracje oraz utratę walorów krajobrazowych, zniszczeniem środowiska naturalnego, w tym cennych przyrodniczo terenów zielonych, utratę wartości działek i nieruchomości, które były budowane z myślą o spokojnym życiu z dala od uciążliwej infrastruktury. Zdecydowanie sprzeciwiam się forsowaniu wariantów przebiegu linii kolejowej przez naszą gminę bez poszanowania głosu lokalnych społeczności. Uważam, że inwestycja w tej skali powinna być poprzedzona rzetelną analizą alternatywnych tras, które nie narażają tylu mieszkańców na osobiste i finansowe tragedie. Wnoszę o rezygnację z prowadzenia linii kolejowej CPK przez teren gminy Jaktorów oraz podjęcie dialogu z lokalnymi społecznościami w sprawie realnych i mniej szkodliwych rozwiązań.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
615	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Gmina Jaktorów już teraz ma ogromne problemy z dostępnością wody dla mieszkańców. Dalsza rozbudowa Gminy pogorszy tylko sytuację.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
616	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Mapa wskazują na drogę stanowiącą przedłużenie północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego (odcinek pomiędzy rondem w Kałęczynie a Ulicą Nadarzyńską (DW579). W obecnym korytarzu nie jest możliwe umiejscowienie drogi klasy wojewódzkiej z powodu braku zachowania przewidzianego ustawą odstępu pomiędzy pasem drogowym a linią zabudowań.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
617	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Mapa wskazują na drogę stanowiącą przedłużenie północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego (odcinek pomiędzy rondem w Kałęczynie a Ulicą Nadarzyńską (DW579). W obecnym korytarzu nie jest możliwe umiejscowienie drogi klasy wojewódzkiej z powodu braku zachowania przewidzianego ustawą odstępu pomiędzy pasem drogowym a linią zabudowań.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
618	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Mapa wskazują na drogę stanowiącą przedłużenie północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego (odcinek pomiędzy rondem w Kałęczynie a Ulicą Nadarzyńską (DW579). W obecnym korytarzu nie jest możliwe umiejscowienie drogi klasy wojewódzkiej z powodu braku zachowania przewidzianego ustawą odstępu pomiędzy pasem drogowym a linią zabudowań.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
619	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Gmina Jaktorów jest wsią. Budowa budynków wielorodzinnych w miejscowościach wiejskich może zniszczyć tradycyjny charakter tych terenów. Wieś charakteryzuje się niską zabudową, przestronnością i bliskością natury. Wprowadzenie dużych, wielorodzinnych budynków mieszkaniowych może zburzyć estetyczny krajobraz, który jest nieodłącznym elementem	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		tożsamości wsi. Tego rodzaju inwestycje mogą prowadzić do urbanizacji obszarów, które powinny pozostać terenami rolniczymi lub rekreacyjnymi.		
620	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Gmina Jaktorów nie dysponuje odpowiednią infrastrukturą do obsługi dużych inwestycji mieszkaniowych, takich jak budynki wielorodzinne. Budowa takich obiektów wymaga m.in. dostępu do rozbudowanej sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, dróg dojazdowych, szkół czy placówek medycznych. Na terenie Gminy Jaktorów te usługi są ograniczone, co sprawia, że życie w takich budynkach może być mniej komfortowe, a koszty inwestycji znacznie wyższe.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
621	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Mapa jest zrobiona nieczytelnie, nawet po maksymalnym powiększeniu nie wiadomo, jakich ulic dotyczy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
622	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	dotyczy: województwo mazowieckie, powiat grodziski, gmina Grodzisk Mazowiecki, obręb ewidencyjny Izdebn Kościelne dz. ew. 175/2 - część działki pomiędzy ulicą Grodziską, a planowaną linią WKD dz. ew. 176/10, 176/4 wniosek o ustanowienie strefy U uzasadnienie - zbyt małe powierzchnie do prowadzenia racjonalnej gospodarki rolnej	TAK	Uwaga uwzględniona
623	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	dotyczy: województwo mazowieckie, powiat grodziski, gmina Grodzisk Mazowiecki, obręb ewidencyjny Izdebn Kościelne dz. ew. 175/2 - część działki pomiędzy ulicą Grodziską, a planowaną linią WKD dz. ew. 176/10, 176/4 wniosek o ustanowienie strefy U uzasadnienie - zbyt małe powierzchnie do prowadzenia racjonalnej gospodarki rolnej	TAK	Dla całych działek nr 176/4 i 176/10 oraz części działki nr 175/2 wskazano wnioskowaną strefę U.
624	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę aby obszar wsi Budy Grzybek objąć w Strategii strefą wielofunkcyjną zabudowę mieszkaniową jednorodzinną	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
625	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę aby obszar wsi Budy Grzybek objąć w Strategii strefą wielofunkcyjną zabudowę mieszkaniową jednorodzinną	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
626	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Domagam się aby obszar wsi Budy Grzybek objąć w Strategii strefą wielofunkcyjną zabudowę mieszkaniową jednorodzinną	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
627	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Domagam się aby obszar wsi Budy Grzybek objąć w Strategii strefą wielofunkcyjną zabudowę mieszkaniową jednorodzi	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
628	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uważam, że palnowana droga wojewódzka od Izdebn Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przebiegająca w okolicy lub przez Kraśniczą Wolę i Kozery jest niepotrzebna. Przebieg niemal pokrywa się z istniejącymi drogami i ostatecznie łączy się z tą samą drogą. Tereny przez które jest zaplanowana są terenami rolniczymi i z zabudową jednorodzinną, ponadto droga przebiegała by obok terenów rekreacji. Na terenie Kraśniczej Woli, w pobliżu, znajduje się rezerwat i obszar natura 2000, na polach w olilicy, szczególnie w okresach jesienno-ziomowych pasa się Żurawie i inne ptaki, bytują tutaj bobry i inne chronione zwierzęta. Teren powinien pozostać pod zabudowę jednorodzinną, bez strefy usługowej, w szczególności bez logistyki/dużych obszarów magazynowych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
629	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Palnowana droga wojewódzka od Izdebn Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przebiega przez tereny zabudowany, konieczne było by wyburzenie wielu domów. Droga ta jest niepotrzebne, przebieg niemal pokrywa się z istniejącymi drogami i ostatecznie łączy się z tą samą drogą. Tereny przez które jest zaplanowana są terenami rolniczymi i z zabudową jednorodzinną, ponadto droga przebiegała by obok terenów rekreacji. Na terenie Kraśniczej Woli, w pobliżu, znajduje się rezerwat i obszar natura 2000, na polach w olilicy, szczególnie w okresach jesienno-ziomowych pasa się Żurawie i inne ptaki, bytują tutaj bobry i inne chronione zwierzęta. Teren powinien pozostać pod zabudowę jednorodzinną, bez strefy usługowej, w szczególności dużych obszarów magazynowych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
630	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnioskuje o objęcie działki nr 4/2 obręb 0005 CHYLICE-KOLONIA strefą planistyczną o nazwie „strefa usługowa”. Powyższy wniosek argumentuję w następujący sposób: 1. Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej w obszarze o istotnym znaczeniu przewiduje strefę usługową w bliskim sąsiedztwie mojej nieruchomości. Proszę zwiększenie tej strefy o moją nieruchomość. 2. Przewidywany wzrost ilości mieszkańców w okolicy spowoduje zwiększone zapotrzebowanie na usługi w sąsiedztwie mojej działki. 3. Jestem zainteresowany prowadzeniem działalności usługowej w tym obszarze.	NIE	Działka położona poza OIZ.
631	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
632	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Ma powstać droga przy budowaniu cpk przy moim ogródku ul. Zacisze nadarzyńska obwodnica południowa. Droga ma powstać bezpośrednio przy moim ogrodzeniu bez pasa zieleni czy aż tak bardzo dla cpk jest potrzebna ta droga ? To nie ludzkie że nie będzie żadnego odstępu od drogi?!!!! Zgłaszam protest w tej sprawie nie zgadzam się na to by ta droga była tak blisko mojej działki obecnie chodzą tam dziki zaskrońce jest pełna natura mamy tyle dróg po co w Grodzisku mazowieckim kolejna dla cpk? Proszę o rozsądne podejście do sprawy. Dominika Komiago mieszkanka grodziska mazowieckiego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
633	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uwaga dotyczy: województwo mazowieckie, powiat grodziski, gmina Grodzisk Mazowiecki, obręb Izdebn Kościelne, dz. ew. 176/10. 176/4, część działki: 176/7, 176/3, 176/11, 175/2 - wniosek o ustanowienie strefy U (powiększenie w kierunku obszaru planowanej kolejki WKD). Uzasadnienie - zbyt małe powierzchnie do prowadzenia racjonalnej gospodarki rolnej.	TAK	Dla wskazanych działek lub ich części wyznaczono strefę usługową - U, z zachowaniem rezerwy terenowej pod planowany przebieg WKD.
634	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Uwaga dotyczy: województwo mazowieckie, powiat grodziski, gmina Grodzisk Mazowiecki, obręb Izdebn Kościelne, dz. ew. 176/10. 176/4, część działki: 176/7, 176/3, 176/11, 175/2 - wniosek o ustanowienie strefy U (powiększenie w kierunku obszaru planowanej kolejki WKD). Uzasadnienie - zbyt małe powierzchnie do prowadzenia racjonalnej gospodarki rolnej.	TAK	Dla wskazanych działek lub ich części wyznaczono strefę usługową - U, z zachowaniem rezerwy terenowej pod planowany przebieg WKD.
635	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uwaga dotyczy: województwo mazowieckie, powiat grodziski, gmina Grodzisk Mazowiecki, obręb Izdebn Kościelne, dz. ew. 176/10. 176/4, część działki: 176/7, 176/3, 176/11, 175/2 - wniosek o ustanowienie strefy U (powiększenie w kierunku obszaru planowanej kolejki WKD). Uzasadnienie - zbyt małe powierzchnie do prowadzenia racjonalnej gospodarki rolnej.	TAK	Dla wskazanych działek lub ich części wyznaczono strefę usługową - U, z zachowaniem rezerwy terenowej pod planowany przebieg WKD.
636	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem przeciwny drodze wojewódzkiej po stronie północnej Milanówka, Żukowa i Chrzanowa Małego. Jestem za węzłem Autostradowym w Brwinowie , który rozwiąże wiele problemów drogowych w naszych okolicach.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
637	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem przeciwny drodze wojewódzkiej po stronie północnej Milanówka, Żukowa i Chrzanowa Małego. Jestem za węzłem Autostradowym w Brwinowie , który rozwiąże wiele problemów drogowych w naszych okolicach.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
638	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jestem przeciwny drodze wojewódzkiej po stronie północnej Milanówka, Żukowa i Chrzanowa Małego. Jestem za węzłem Autostradowym w Brwinowie , który rozwiąże wiele problemów drogowych w naszych okolicach.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
639	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Szprycha kolejowa przez Międzyborów i Henryszew narusza układ urbanistyczny, gdyż przebiega przez gesta zabudowę oraz negatywnie wpłynie na rezerwat przyrody (wymi międzyborowskie).	NIE	
640	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
641	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
642	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwny obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
643	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwna obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
644	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwna obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
645	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jestem za utworzeniem węzła autostradowego w Brwinowie , a przeciwna obwodnicy północnej Milanówka	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
646	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
647	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
648	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
649	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
650	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
651	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
652	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
653	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
654	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
655	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą prze miejscowości: Stare Budy, Sade Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - u. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego - proszę wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi, dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
656	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Brak zgody na nowa linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew wraz z przystankiem kolejowym oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnąca na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Brak zgody na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii kolejowej Warszawa - Łódź w miejscowości Międzyborów ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić dla ruchu lokalnego, wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie miasta Żyrardowa którego lokalizacja została pozytywnie zatwierdzona przez miast Żyrardów. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą (kolejową) poprowadzić transport materiałów masowych do budowy lotniska CPK. 7. Przeprojektować na nową organizację ruchu DW 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia się dróg wnoszę o rozwiązania bezkolizyjne np: rondo, wiadukt,tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić tylko drogami wojewódzkimi lub krajowymi pozostałe drogi publiczne w tym szczególnie gminne należy wykluczyć przy realizacji CPK.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
657	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się planom budowy nowej linii kolejowej przebiegającej przez nasze miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew. Nie wyrażam zgody na lokalizację przystanku OIZ Henryszew. W całym buforze inwestycji dla tej linii znajduje się około 450 budynków, co oznacza ogromne zagrożenie dla naszej społeczności. Wnoszę o rozpoczęcie prac nad alternatywnym przebiegiem tej linii, omijającym naszą gminę.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
658	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się planom budowy nowej linii kolejowej przebiegającej przez nasze miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew. Nie wyrażam zgody na lokalizację przystanku OIZ Henryszew. W całym buforze inwestycji dla tej linii znajduje się około 450 budynków, co oznacza ogromne zagrożenie dla naszej społeczności. Wnoszę o rozpoczęcie prac nad alternatywnym przebiegiem tej linii, omijającym naszą gminę.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
659	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów stanowczo sprzeciwiam się planom budowy nowej linii kolejowej przebiegającej przez nasze miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew. Nie wyrażam zgody na lokalizację przystanku OIZ Henryszew. W całym buforze inwestycji dla tej linii znajduje się około 450 budynków, co oznacza ogromne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zagrożenie dla naszej społeczności. Wnoszę o rozpoczęcie prac nad alternatywnym przebiegiem tej linii, omijającym naszą gminę		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
660	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Proszę o przeprowadzenie szczegółowej analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów, z uwzględnieniem minimalizacji kosztów społecznych, w tym ograniczenia liczby wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
661	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o przeprowadzenie szczegółowej analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów, z uwzględnieniem minimalizacji kosztów społecznych, w tym ograniczenia liczby wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
662	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Proszę o przeprowadzenie szczegółowej analizy wszystkich planowanych inwestycji na terenie gminy Jaktorów, z uwzględnieniem minimalizacji kosztów społecznych, w tym ograniczenia liczby wyburzeń istniejących zabudowań.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
663	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Z niepokojem przyjmuję informację o planach wykluczenia istniejącego przejazdu drogowego w ciągu dróg gminnych: Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie. Jako mieszkaniec uważam to za niedopuszczalne. Wnoszę o zaprojektowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic, zapewniającego bezpieczny ruch lokalny: rowerowy, samochodowy i pieszy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
664	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Z niepokojem przyjmuję informację o planach wykluczenia istniejącego przejazdu drogowego w ciągu dróg gminnych: Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie. Jako mieszkaniec uważam to za niedopuszczalne. Wnoszę o zaprojektowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic, zapewniającego bezpieczny ruch lokalny: rowerowy, samochodowy i pieszy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
665	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Z niepokojem przyjmuję informację o planach wykluczenia istniejącego przejazdu drogowego w ciągu dróg gminnych: Partyzantów i Wojska Polskiego w Międzyborowie. Jako mieszkaniec uważam to za niedopuszczalne. Wnoszę o zaprojektowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic, zapewniającego bezpieczny ruch lokalny: rowerowy, samochodowy i pieszy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
666	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów nie mogę pogodzić się z tym, że strategia CPK pomija nasze drogi lokalne i powiatowe. Obawiam się, że wzmożony ruch doprowadzi do ich degradacji i zagrazi bezpieczeństwu. Wnoszę o przebudowę dróg jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK, szczególnie: ul. Kaskiej, Armii Krajowej, Generała Skokowskiego i Pomorskiej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
667	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów nie mogę pogodzić się z tym, że strategia CPK pomija nasze drogi lokalne i powiatowe. Obawiam się, że wzmożony ruch doprowadzi do ich degradacji i zagrazi bezpieczeństwu. Wnoszę o przebudowę dróg jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK, szczególnie: ul. Kaskiej, Armii Krajowej, Generała Skokowskiego i Pomorskiej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
668	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec gminy Jaktorów nie mogę pogodzić się z tym, że strategia CPK pomija nasze drogi lokalne i powiatowe. Obawiam się, że wzmożony ruch doprowadzi do ich degradacji i zagrazi bezpieczeństwu. Wnoszę o przebudowę dróg jeszcze przed rozpoczęciem budowy CPK, szczególnie: ul. Kaskiej, Armii Krajowej, Generała Skokowskiego i Pomorskiej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
669	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Starych Bud z niepokojem przyjmuję informację, że transport materiałów budowlanych ma się odbywać przez ul. Kaską. Ta droga już dziś nie radzi sobie z ruchem lokalnym. Domagam się jej ochrony i skierowania ciężkiego transportu na specjalnie wybudowaną bocznice kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
670	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Starych Bud z niepokojem przyjmuję informację, że transport materiałów budowlanych ma się odbywać przez ul. Kaską. Ta droga już dziś nie radzi sobie z ruchem lokalnym. Domagam się jej ochrony i skierowania ciężkiego transportu na specjalnie wybudowaną bocznice kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
671	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Starych Bud z niepokojem przyjmuję informację, że transport materiałów budowlanych ma się odbywać przez ul. Kaską. Ta droga już dziś nie radzi sobie z ruchem lokalnym. Domagam się jej ochrony i skierowania ciężkiego transportu na specjalnie wybudowaną bocznice kolejową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
672	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Codziennie dojeżdżam do pracy przez DW 719 i już dziś widzę, jak zakorkowana jest ta droga. CPK jeszcze bardziej pogorszy sytuację. Apeluję o nową organizację ruchu – zanim ruch wzrośnie – abyśmy nie utknęli w korkach na lata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
673	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Codziennie dojeżdżam do pracy przez DW 719 i już dziś widzę, jak zakorkowana jest ta droga. CPK jeszcze bardziej pogorszy sytuację. Apeluję o nową organizację ruchu – zanim ruch wzrośnie – abyśmy nie utknęli w korkach na lata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
674	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Codziennie dojeżdżam do pracy przez DW 719 i już dziś widzę, jak zakorkowana jest ta droga. CPK jeszcze bardziej pogorszy sytuację. Apeluję o nową organizację ruchu – zanim ruch wzrośnie – abyśmy nie utknęli w korkach na lata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
675	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec Henryszewa jestem zaniepokojony planem przecięcia ul. Topolowej drogą wojewódzką bez uwzględnienia bezkolizyjnego rozwiązania. Proszę o budowę ronda, wiaduktu lub tunelu – byśmy nie zostali odcięci od świata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
676	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec Henryszewa jestem zaniepokojony planem przecięcia ul. Topolowej drogą wojewódzką bez uwzględnienia bezkolizyjnego rozwiązania. Proszę o budowę ronda, wiaduktu lub tunelu – byśmy nie zostali odcięci od świata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
677	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako mieszkaniec Henryszewa jestem zaniepokojony planem przecięcia ul. Topolowej drogą wojewódzką bez uwzględnienia bezkolizyjnego rozwiązania. Proszę o budowę ronda, wiaduktu lub tunelu – byśmy nie zostali odcięci od świata.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
678	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Drogi lokalne w naszej gminie nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Boję się, że bez działań zapobiegawczych zostaną zniszczone. Wnoszę o skanalizowanie ruchu kołowego na drogi wyższych kategorii i wprowadzenie ograniczeń tonażowych w miejscach wrażliwych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
679	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Drogi lokalne w naszej gminie nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Boję się, że bez działań zapobiegawczych zostaną zniszczone. Wnoszę o skanalizowanie ruchu kołowego na drogi wyższych kategorii i wprowadzenie ograniczeń tonażowych w miejscach wrażliwych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
680	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Drogi lokalne w naszej gminie nie są przystosowane do ciężkiego ruchu. Boję się, że bez działań zapobiegawczych zostaną zniszczone. Wnoszę o skanalizowanie ruchu kołowego na drogi wyższych kategorii i wprowadzenie ograniczeń tonażowych w miejscach wrażliwych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
681	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie chcę mieszkać w cieniu sześciokondygnacyjnych bloków. Jaktorów to gmina wiejska – zielona, spokojna, przyjazna rodzinom. Domagam się ochrony naszego charakteru i przeznaczenia tych terenów pod niską zabudowę mieszkaniową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
682	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie chcę mieszkać w cieniu sześciokondygnacyjnych bloków. Jaktorów to gmina wiejska – zielona, spokojna, przyjazna rodzinom. Domagam się ochrony naszego charakteru i przeznaczenia tych terenów pod niską zabudowę mieszkaniową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
683	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie chcę mieszkać w cieniu sześciokondygnacyjnych bloków. Jaktorów to gmina wiejska – zielona, spokojna, przyjazna rodzinom. Domagam się ochrony naszego charakteru i przeznaczenia tych terenów pod niską zabudowę mieszkaniową.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
684	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wraz z rozwojem gminy – również przez CPK – rośnie liczba mieszkańców. Wnoszę o zapewnienie przez Spółkę dostępu do podstawowych mediów: wody, kanalizacji i energii. Nie chcemy być pozostawieni bez infrastruktury.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
685	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wraz z rozwojem gminy – również przez CPK – rośnie liczba mieszkańców. Wnoszę o zapewnienie przez Spółkę dostępu do podstawowych mediów: wody, kanalizacji i energii. Nie chcemy być pozostawieni bez infrastruktury.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
686	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wraz z rozwojem gminy – również przez CPK – rośnie liczba mieszkańców. Wnoszę o zapewnienie przez Spółkę dostępu do podstawowych mediów: wody, kanalizacji i energii. Nie chcemy być pozostawieni bez infrastruktury.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
687	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Uwagi do projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK – działka nr 214, obręb Holendry Baranowskie, Gmina Baranów Szanowni Państwo, W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044 (dalej: „Strategia”), składam uwagę dotyczącą działki nr 214, obręb Holendry Baranowskie (gmina Baranów, powiat grodziski), z wnioskiem o rezygnację z jej ujęcia w Strefie Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK) oraz o przywrócenie jej funkcji inwestycyjnej zgodnej z dotychczasowymi dokumentami planistycznymi. Uzasadnienie: 1. Charakter działki Działka obejmuje grunty IV i V klasy, nie jest zadrzewiona, nie znajduje się na terenach zalewowych, a także nie występują na niej siedliska przyrodnicze ani gatunki wymagające ochrony. Brakuje jakichkolwiek merytorycznych podstaw przyrodniczych do objęcia tego terenu reżimem SUPPK. 2. Położenie i kontekst infrastrukturalny Działka nr 214 zlokalizowana jest w strategicznym położeniu – tuż przy planowanym węźle obwodnicy lotniska, z bezpośrednim dostępem do drogi powiatowej oraz służebnością przejazdu przez teren należący do spółki CPK. Znajduje się poza strefą hałasu lotniczego, a zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym (oznaczenie P1) przeznaczona jest pod funkcję produkcyjno-inwestycyjną. Jest to istotny atut inwestycyjny, ponieważ znaczna część terenów gminy Baranów objęta będzie w przyszłości strefami ograniczonego użytkowania związanymi z hałasem generowanym przez funkcjonowanie portu lotniczego. Działki znajdujące się poza tą strefą, jak działka nr 214, będą stanowiły coraz bardziej deficytowy zasób gruntów atrakcyjnych dla działalności gospodarczej i usługowej, zachowując pełną funkcjonalność użytkową oraz wyższy poziom komfortu akustycznego dla pracowników i klientów. Dla działki wydane zostały już zapewnienia dostaw niezbędnych mediów, które umożliwiają obsługę przyszłej zabudowy. Ponadto został złożony wniosek o wydanie warunków zabudowy dla projektowanego budynku magazynowego z częścią biurową, a także trwają prace koncepcyjne. W związku z tym poniesiono już nakłady finansowe i czasowe na przygotowanie takiej inwestycji. Fakt ten dodatkowo potwierdza zaawansowany etap planowania inwestycji i realne zainteresowanie rozwojem gospodarczym tego terenu. W bezpośrednim sąsiedztwie działki (ok. 60 m) znajdują się tereny po byłym zakładzie chemicznym (C05), które	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		według dokumentów środowiskowych mogą być zanieczyszczone i wymagają pełnych badań zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 1 września 2016 r. Pomimo tego, również ten teren został zakwalifikowany do SUPPK, co jest sprzeczne z zasadą ostrożności i logiką planistyczną – korytarze ekologiczne nie powinny obejmować terenów o niezweryfikowanym stanie środowiskowym. 3. Niezgodność ze Studium i utrata dotychczasowego przeznaczenia Zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym, działka nr 214 jest przewidziana pod funkcję produkcyjną (oznaczenie P1). Wprowadzenie zmiany w Strategii na SUPPK oznacza arbitralne i nieuzasadnione odejście od wcześniej zaplanowanego kierunku rozwoju przestrzennego, co narusza zasadę ciągłości i przewidywalności polityki planistycznej (art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). 4. Sztuczne przesunięcie cieków wodnych / korytarza ekologicznego – brak podstaw prawnych i lepsza alternatywa Z raportów środowiskowych sporządzonych na zlecenie CPK wynika, że istniejące ciek wodny przechodzi przez teren planowanego, kolejnego etapu rozwoju lotniska. Zakłada się ich przesunięcie, co skutkuje próbą sztucznego poprowadzenia nowego cieku wodnego i korytarza ekologicznego przez działkę nr 214. Jest to rozwiązanie technicznie nieuzasadnione, a jego realizacja miałaby miejsce dopiero w odległej perspektywie, bez aktualnego umocowania w obowiązujących dokumentach planistycznych. Alternatywne rozwiązanie – w pełni zgodne z zasadami racjonalności planowania – zakłada poprowadzenie przyszłego cieku wodnego lub korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych, które przebiegają wzdłuż granicy projektowanego lotniska. Takie rozwiązanie jest znacznie bardziej naturalne przyrodniczo, logiczne przestrzennie i zgodne z zasadą minimalizacji ingerencji w tereny inwestycyjne. Zgodnie z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego (np. II OSK 2425/18), ograniczenia prawa własności muszą być oparte na realnych, a nie hipotetycznych planach oraz uzasadnione ważnym interesem publicznym, a nie koncepcyjnym zabezpieczeniem nieokreślonych potrzeb inwestora. 5. Dyskryminacja właścicieli i naruszenie zasady równości Strategia CPK w obecnym kształcie nadaje preferencyjny status działkom o mniej korzystnym położeniu, często należącym do mieszkańców gminy, jednocześnie wprowadzając ograniczenia dla właścicieli gruntów o strategicznym znaczeniu inwestycyjnym. Taka praktyka może być interpretowana jako naruszenie zasady równego traktowania (art. 32 Konstytucji RP), zwłaszcza że dotyczy gruntów pozbawionych jakichkolwiek walorów przyrodniczych, a zlokalizowanych przy kluczowej infrastrukturze. Wniosek końcowy: Wnoszę o: 1. Wykreślenie działki nr 214 z projektowanej Strefy Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK); 2. Przywrócenie jej funkcji produkcyjno-inwestycyjnej zgodnej ze Studium lokalizacyjnym; 3. Uwzględnienie możliwości poprowadzenia przyszłego korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych – poza terenem działki nr 214;		
688	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uwagi do projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK – działka nr 214, obręb Holendry Baranowskie, Gmina Baranów Szanowni Państwo, W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044 (dalej: „Strategia”), składam uwagę dotyczącą działki nr 214, obręb Holendry Baranowskie (gmina Baranów, powiat grodziski), z wnioskiem o rezygnację z jej ujęcia w Strefie Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK) oraz o przywrócenie jej funkcji inwestycyjnej zgodnej z dotychczasowymi dokumentami planistycznymi. Uzasadnienie: 1. Charakter działki Działka obejmuje grunty IV i V klasy, nie jest zadrzewiona, nie znajduje się na terenach zalewowych, a także nie występują na niej siedliska przyrodnicze ani gatunki wymagające ochrony. Brakuje jakichkolwiek merytorycznych podstaw przyrodniczych do objęcia tego terenu reżimem SUPPK. 2. Położenie i kontekst infrastrukturalny Działka nr 214 zlokalizowana jest w strategicznym położeniu – tuż przy planowanym węźle obwodnicy lotniska, z bezpośrednim dostępem do drogi powiatowej oraz służebnością przejazdu przez teren należący do spółki CPK. Znajduje się poza strefą hałasu lotniczego, a zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym (oznaczenie P1) przeznaczona jest pod funkcję produkcyjno-inwestycyjną. Jest to istotny atut inwestycyjny, ponieważ znaczna część terenów gminy Baranów objęta będzie w przyszłości strefami ograniczonego użytkowania związanymi z hałasem generowanym przez funkcjonowanie portu lotniczego. Działki znajdujące się poza tą strefą, jak działka nr 214, będą stanowiły coraz bardziej deficytowy zasób gruntów atrakcyjnych dla działalności gospodarczej i usługowej, zachowując pełną funkcjonalność użytkową oraz wyższy	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		poziom komfortu akustycznego dla pracowników i klientów. Dla działki wydane zostały już zapewnienia dostaw niezbędnych mediów, które umożliwiają obsługę przyszłej zabudowy. Ponadto został złożony wniosek o wydanie warunków zabudowy dla projektowanego budynku magazynowego z częścią biurową, a także trwają prace koncepcyjne. W związku z tym poniesiono już nakłady finansowe i czasowe na przygotowanie takiej inwestycji. Fakt ten dodatkowo potwierdza zaawansowany etap planowania inwestycji i realne zainteresowanie rozwojem gospodarczym tego terenu. W bezpośrednim sąsiedztwie działki (ok. 60 m) znajdują się tereny po byłym zakładzie chemicznym (C05), które według dokumentów środowiskowych mogą być zanieczyszczone i wymagają pełnych badań zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 1 września 2016 r. Pomimo tego, również ten teren został zakwalifikowany do SUPPK, co jest sprzeczne z zasadą ostrożności i logiką planistyczną – korytarze ekologiczne nie powinny obejmować terenów o niezwyfikowanym stanie środowiskowym. 3. Niezgodność ze Studium i utrata dotychczasowego przeznaczenia Zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym, działka nr 214 jest przewidziana pod funkcję produkcyjną (oznaczenie P1). Wprowadzenie zmiany w Strategii na SUPPK oznacza arbitralne i nieuzasadnione odejście od wcześniej zaplanowanego kierunku rozwoju przestrzennego, co narusza zasadę ciągłości i przewidywalności polityki planistycznej (art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). 4. Sztuczne przesunięcie cieków wodnych / korytarza ekologicznego – brak podstaw prawnych i lepsza alternatywa Z raportów środowiskowych sporządzonych na zlecenie CPK wynika, że istniejące ciek wodny przechodzi przez teren planowanego, kolejnego etapu rozwoju lotniska. Zakłada się ich przesunięcie, co skutkuje próbą sztucznego poprowadzenia nowego ciek wodny i korytarza ekologicznego przez działkę nr 214. Jest to rozwiązanie technicznie nieuzasadnione, a jego realizacja miałaby miejsce dopiero w odległej perspektywie, bez aktualnego umocowania w obowiązujących dokumentach planistycznych. Alternatywne rozwiązanie – w pełni zgodne z zasadami racjonalności planowania – zakłada poprowadzenie przyszłego ciek wodny lub korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych, które przebiegają wzdłuż granicy projektowanego lotniska. Takie rozwiązanie jest znacznie bardziej naturalne przyrodniczo, logiczne przestrzennie i zgodne z zasadą minimalizacji ingerencji w tereny inwestycyjne. Zgodnie z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego (np. II OSK 2425/18), ograniczenia prawa własności muszą być oparte na realnych, a nie hipotetycznych planach oraz uzasadnione ważnym interesem publicznym, a nie koncepcyjnym zabezpieczeniem nieokreślonych potrzeb inwestora. 5. Dyskryminacja właścicieli i naruszenie zasady równości Strategia CPK w obecnym kształcie nadaje preferencyjny status działkom o mniej korzystnym położeniu, często należącym do mieszkańców gminy, jednocześnie wprowadzając ograniczenia dla właścicieli gruntów o strategicznym znaczeniu inwestycyjnym. Taka praktyka może być interpretowana jako naruszenie zasady równego traktowania (art. 32 Konstytucji RP), zwłaszcza że dotyczy gruntów pozbawionych jakichkolwiek walorów przyrodniczych, a zlokalizowanych przy kluczowej infrastrukturze. Wniosek końcowy: Wnoszę o: 1. Wykreślenie działki nr 214 z projektowanej Strefy Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK); 2. Przywrócenie jej funkcji produkcyjno-inwestycyjnej zgodnej ze Studium lokalizacyjnym; 3. Uwzględnienie możliwości poprowadzenia przyszłego korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych – poza terenem działki nr 214;		
689	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uwagi do projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK – działka nr 214, obręb Holendry Baranowskie, Gmina Baranów Szanowni Państwo, W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044 (dalej: „Strategia”), składam uwagę dotyczącą działki nr 214, obręb Holendry Baranowskie (gmina Baranów, powiat grodziski), z wnioskiem o rezygnację z jej ujęcia w Strefie Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK) oraz o przywrócenie jej funkcji inwestycyjnej zgodnej z dotychczasowymi dokumentami planistycznymi. Uzasadnienie: 1. Charakter działki Działka obejmuje grunty IV i V klasy, nie jest zadrzewiona, nie znajduje się na terenach zalewowych, a także nie występują na niej siedliska przyrodnicze ani gatunki wymagające ochrony. Brakuje jakichkolwiek merytorycznych podstaw przyrodniczych do objęcia tego terenu reżimem SUPPK.	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Położenie i kontekst infrastrukturalny Działka nr 214 zlokalizowana jest w strategicznym położeniu – tuż przy planowanym węźle obwodnicy lotniska, z bezpośrednim dostępem do drogi powiatowej oraz służebnością przejazdu przez teren należący do spółki CPK. Znajduje się poza strefą hałasu lotniczego, a zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym (oznaczenie P1) przeznaczona jest pod funkcję produkcyjno-inwestycyjną. Jest to istotny atut inwestycyjny, ponieważ znaczna część terenów gminy Baranów objęta będzie w przyszłości strefami ograniczonego użytkowania związanymi z hałasem generowanym przez funkcjonowanie portu lotniczego. Działki znajdujące się poza tą strefą, jak działka nr 214, będą stanowiły coraz bardziej deficytowy zasób gruntów atrakcyjnych dla działalności gospodarczej i usługowej, zachowując pełną funkcjonalność użytkową oraz wyższy poziom komfortu akustycznego dla pracowników i klientów. Dla działki wydane zostały już zapewnienia dostaw niezbędnych mediów, które umożliwiają obsługę przyszłej zabudowy. Ponadto został złożony wniosek o wydanie warunków zabudowy dla projektowanego budynku magazynowego z częścią biurową, a także trwają prace koncepcyjne. W związku z tym poniesiono już nakłady finansowe i czasowe na przygotowanie takiej inwestycji. Fakt ten dodatkowo potwierdza zaawansowany etap planowania inwestycji i realne zainteresowanie rozwojem gospodarczym tego terenu. W bezpośrednim sąsiedztwie działki (ok. 60 m) znajdują się tereny po byłym zakładzie chemicznym (C05), które według dokumentów środowiskowych mogą być zanieczyszczone i wymagają pełnych badań zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 1 września 2016 r. Pomimo tego, również ten teren został zakwalifikowany do SUPPK, co jest sprzeczne z zasadą ostrożności i logiką planistyczną – korytarze ekologiczne nie powinny obejmować terenów o niezwyfikowanym stanie środowiskowym. 3. Niezgodność ze Studium i utrata dotychczasowego przeznaczenia Zgodnie z obowiązującym Studium lokalizacyjnym, działka nr 214 jest przewidziana pod funkcję produkcyjną (oznaczenie P1). Wprowadzenie zmiany w Strategii na SUPPK oznacza arbitralne i nieuzasadnione odejście od wcześniej zaplanowanego kierunku rozwoju przestrzennego, co narusza zasadę ciągłości i przewidywalności polityki planistycznej (art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). 4. Sztuczne przesunięcie cieków wodnych / korytarza ekologicznego – brak podstaw prawnych i lepsza alternatywa Z raportów środowiskowych sporządzonych na zlecenie CPK wynika, że istniejące cieków wodne przechodzą przez teren planowanego, kolejnego etapu rozwoju lotniska. Zakłada się ich przesunięcie, co skutkuje próbą sztucznego poprowadzenia nowego cieków wodnych i korytarza ekologicznego przez działkę nr 214. Jest to rozwiązanie technicznie nieuzasadnione, a jego realizacja miałaby miejsce dopiero w odległej perspektywie, bez aktualnego umocowania w obowiązujących dokumentach planistycznych. Alternatywne rozwiązanie – w pełni zgodne z zasadami racjonalności planowania – zakłada poprowadzenie przyszłego cieków wodnych lub korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych, które przebiegają wzdłuż granicy projektowanego lotniska. Takie rozwiązanie jest znacznie bardziej naturalne przyrodniczo, logiczne przestrzennie i zgodne z zasadą minimalizacji ingerencji w tereny inwestycyjne. Zgodnie z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego (np. II OSK 2425/18), ograniczenia prawa własności muszą być oparte na realnych, a nie hipotetycznych planach oraz uzasadnione ważnym interesem publicznym, a nie koncepcyjnym zabezpieczeniem nieokreślonych potrzeb inwestora. 5. Dyskryminacja właścicieli i naruszenie zasady równości Strategia CPK w obecnym kształcie nadaje preferencyjny status działkom o mniej korzystnym położeniu, często należącym do mieszkańców gminy, jednocześnie wprowadzając ograniczenia dla właścicieli gruntów o strategicznym znaczeniu inwestycyjnym. Taka praktyka może być interpretowana jako naruszenie zasady równego traktowania (art. 32 Konstytucji RP), zwłaszcza że dotyczy gruntów pozbawionych jakichkolwiek walorów przyrodniczych, a zlokalizowanych przy kluczowej infrastrukturze. Wniosek końcowy: Wnoszę o: 1. Wykreślenie działki nr 214 z projektowanej Strefy Uzupelniania Powiązań Przyrodniczo-Krajobrazowych (SUPPK); 2. Przywrócenie jej funkcji produkcyjno-inwestycyjnej zgodnej ze Studium lokalizacyjnym; 3. Uwzględnienie możliwości poprowadzenia przyszłego korytarza ekologicznego wzdłuż istniejących rowów melioracyjnych – poza terenem działki nr 214;		
690	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Wnoszę o odstąpienie od budowy linii kolejowej zaprojektowanej w Gminie Jaktorów przebiegającej przez miejscowość Henryszew, Stare Budy, Międzybórz. Są miejscowości gęsto zaludnione z rozwiniętą infrastrukturą mieszkaniową. W szczególności wariant przechodzący przez miejscowość Stare Budy i Międzybórz w Gminie Jaktorów. Obręb ulicy Wrzosowej i Zielonej w rejonie miejscowości Stare Budy jest obszarem intensywnej zabudowy mieszkaniowej doskonale skomunikowanym z miejscowością Międzybórz, stanowiącą ośrodek życia społecznego pobliskich miejscowości. Zaproponowany przebieg linii kolejowych wiązałby się z koniecznością wyburzenia nowo	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powstałej zabudowy wraz z istniejącą bogatą infrastrukturą służącą zabezpieczeniu potrzeb mieszkaniowych wybudowaną ze środków publicznych. We wskazanym obszarze modernizowane stale są np. drogi i chodniki sieć wodociągowa i kanalizacyjna. Od lat nakłady czynione na rozbudowę infrastruktury mieszkaniowej w tym obszarze są bardzo intensywne, czego efekty są doskonale widoczne.Ponadto na terenie Gminy Jaktorów występują liczne formy ochrony chronione na mocy ustawy o ochronie przyrody. Są to m. in. Obszar chronionego krajobrazu Bolimowsko - Radziejowski z doliną środkowej Rawki (obejmujący prawie połowę powierzchni gminy w południowej jej części); Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Wydmy Międzyborowskie” (o powierzchni 38,45 ha); liczne pomniki przyrody (drzewa oraz ich grupy). Planowane inwestycje nie do pogodzenia są zatem również z walorami krajobrazowymi i przyrodniczymi Gminy Jaktorów. Są to tereny o walorach uzdrowiskowych, dlatego w ich otoczeniu powstała gęsta zabudowa mieszkaniowa z bogatą infrastrukturą służącą zabezpieczeniu potrzeb publicznych.		
691	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Linia kolejowa w obrębie miejscowości Międzyborów, Stare Budy, Henryszew związana z budową CPK jest nie do zaakceptowania, gdyż są to tereny mieszkaniowe o charakterze uzdrowiskowym oraz doinwestowane w kontekście potrzeb mieszkaniowych (m. in. nowe drogi, chodniki, infrastruktura kanalizacji, wody, światłowodów, linii energetycznych, szkoły, przedszkola, przychodnie etc.). W ramach spotkań z mieszkańcami w tym m. in. z posłem Maciejem Laskiem obiecano odstąpienie od przebiegu przedmiotowej linii kolejowej. Zgłaszam sprzeciw dotyczący realizacji przedmiotowej inwestycji kolejowej we wskazanych miejscowościach.Wskazany sposobem dokonywania wydatków publicznych, jest sposób oparty na analizie kosztów w myśl wspomnianego art. 44 Ustawy o finansach publicznych (Dz.U. 2009 Nr 157, poz. 1240 t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 305). Kosztem w niniejszym przypadku byłoby nie tylko wyłączenie szeregu nieruchomości mieszkaniowych i wyburzenie nowopowstałej i powstającej zabudowy mieszkaniowej, ale także zniszczenie wielomilionowych, różnego rodzaju inwestycji poczynionych ze środków publicznych. Inwestycji, które od lat były czynione i miały służyć potrzebom mieszkaniowym. Inwestycje takie nie mogą pozostawać bez znaczenia w procesie planowania przebiegu linii kolejowych, W innym wypadku należałoby dojść do wniosku, że wysokie nakłady dotychczas poczynione, były wydatkami niecelowymi, a środki publiczne zostały wydatkowane z naruszeniem zasady racjonalnego i oszczędnego gospodarowania.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
692	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Zgłaszam sprzeciw p-ko budowie linii kolejowej w gminie Jaktorów w szczególności miejscowościach Henryszew, Stare Budy, Międzyborów. Proponowana linia przechodzi przez tereny mieszkaniowe z bogatą infrastrukturą towarzyszącą oraz obszary przyrody chronione prawem. Odstąpienie od tego absurdalnego zamierzenia zostało dostrzeżone na etapie prowadzonych rozmów z mieszkańcami oraz stanowiło obietnicę m. in. posła Pana Maciej Laska.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
693	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Inwestycja CPK w Gminie Jaktorów wiąże się z koniecznością wyłączeń i przesiedleniem ludzi (ponad 400 domów), którzy mieszkają na terenach gdzie planowana jest budowa węzłów kolejowych do CPK. Takie działania prowadzą do destabilizacji ich życia osobistego. Często są to osoby, które mieszkają tam od urodzenia.Dodatkowo przekształcenie okolicy w strefę przemysłową i transportową negatywnie wpłynęłoby na jakość życia ludzi w Jaktorowie. Zwiększony ruch drogowy, hałas, zanieczyszczenie powietrza mogą doprowadzić do spadku jakości życia codziennego mieszkańców.a także zamachy na naturalne tereny rekreacyjne mogą doprowadzić do spadku jakości życia codziennego mieszkańców	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
694	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jaktorów to gmina o charakterze wiejskim, która może stracić swoją tożsamość w wyniku intensywnej urbanizacji. Budowa CPK wiązałaby się z koniecznością masowego wprowadzania infrastruktury mieszkaniowej i komercyjnej, co zmieniałoby krajobraz oraz charakter okolicznych terenów. Zbyt szybka i niekontrolowana urbanizacja mogłaby zaburzyć dotychczasowy porządek społeczny oraz niszczyć naturalne przestrzenie, które teraz są cenne dla lokalnych społeczności.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
695	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Gmina Jaktorów posiada charakter wiejskiej miejscowości z luźną zabudową, gdzie domy są rozproszone na dużych działkach, a przestrzeń wypełniają tereny zielone. Budowa zabudowy wielorodzinnej w takim miejscu wprowadziłaby intensywną zabudowę, która zniszczyłaby naturalny krajobraz i aktualny charakter regionu. Taki rozwój mógłby prowadzić do nieodwracalnej utraty estetyki okolicy, co wpłynęłoby na jakość życia mieszkańców, którzy cenią sobie przestronność i bliskość natury.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
696	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W gminie o luźnej zabudowie mieszkańcy cenią sobie przestronność i prywatność swoich działek. Budowa bloków oznaczałaby gęstą zabudowę, co z kolei prowadziłoby do utraty poczucia intymności i prywatności, które są istotnymi aspektami życia w Gminie Jaktorów. Mieszkańcy, którzy przyzwyczaili się do przestronnych działek, mogliby czuć się przytłoczeni przez nowe, blisko siebie postawione budynki. Dlatego też pomysł na rozbudowę gminy Jaktorów o budynki wielorodzinne nie ma żadnego uzasadnienia.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
697	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nowa linię kolejową biegnącą przez miejscowości:Sade Budy, Stare BUDY, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowane na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ-wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego- ul na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie u.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego 4. Ulicę Kaska w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego-wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do bydowy CVPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i ta drogą kolejową, poprowadzić transport na budowe lotniska. 7.Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia drów, wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych-rondo, wiadukt,tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.		
698	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
699	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wniosek dot. działki o nr 90/2 obręb Nowa Pułapina (identyfikator działki: 140503_2.0015.90/2): Działka położona jest w sąsiedztwie Airport City/ terminala pasażerskiego, w związku z tym faktem wnioskuje o umożliwienie prowadzenia na niej działalności gospodarczej i usługowej, w szczególności hotelowej (strefa U). Umieszczenie takiej aktywności, jak działalność hotelowa, tak blisko terminala pasażerskiego mogłoby przynieść same korzyści dla pasażerów, umożliwiając im dotarcie do noclegu w krótkim czasie, nawet pieszo - jako przykłady mogą posłużyć znajdujące się blisko terminala lotniska Okęcie hotele Courtyard by Marriot, Renaissance Warsaw Airport Hotel, czy Hampton by Hilton Airport Warsaw, Airport Hotel Okęcie, Holiday Inn Express Warsaw. Wyłączenie z możliwości aktywności gospodarczej takich terenów położonych w tak bliskim otoczeniu terminala pasażerskiego jest nieuzasadnione. Dodatkowo, jako właściciel ww. działki protestuję przeciwko próbie zdegradowania możliwości jej wykorzystania w zapisach Strategii Rozwoju Otoczenia CPK (wg projektu modelu SFP SR CPK ok 10% działki ma być przeznaczona pod ZP - strefę zieleni urządzonej, a reszta jako grunt nieinwestycyjny/ rolny) i co za tym idzie, drastycznemu spadkowi jej wartości. Nie można pominąć faktu, że działka w istniejącym Studium Uwar. i Kierunków Zagosp. Przestrzennego gm. Baranów określona jest jako inwestycyjna (symbol MN2) i dodatkowo położona jest wzdłuż istniejącej drogi asfaltowej, co stwarzało szerokie możliwości wykorzystania i determinowało jej dużą wartość. W sytuacji znaczącej utraty wartości działki, jeśli zapisy Strategii Rozw. Otocz. CPK pozostałyby niezmienione, zmuszony będę do podjęcia wszelkich działań prawnych w celu uzyskania stosownej rekompensaty.	NIE	Działka znajduje się w strefie K - planowanych linii kolejowych. Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
700	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Jestem właścicielką nieruchomości w miejscowości Budy-Grzybek gm. Jaktorów, domu oraz działek budowlanych. Wnoszę o umiejscowienie mojej miejscowości w strefie zróżnicowanej funkcjonalności, z przeznaczeniem na budownictwo jednorodzinne mieszkaniowe, tak jak jest ta miejscowość określona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzeni dla Budy-Grzybek.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
701	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem właścicielką nieruchomości w Budach-Grzybek, gm. Jaktorów. Wnoszę o przeznaczenie mojej miejscowości pod różnorodną funkcjonalność z przeznaczeniem na budownictwo jednorodzinne mieszkaniowe, tak jak jest ta miejscowość określona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzeni dla Budy-Grzybek	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
702	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeznaczenie całej miejscowości Budy-Grzybek, gm. Jaktorów pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne (funkcjonalność różnorodna), zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzeni dla Budy-Grzybek	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
703	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Mam dom oraz działki budowlane w miejscowości Budy-Grzybek. Zgodnie z miejscowym planem zagosp. prz. jest to teren przeznaczony pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wnioskuje, aby takie przeznaczenie zostało zachowane w strategiach i dokumentach CPK!	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
704	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Mam dom i działki budowlane w miejscowości Budy-Grzybek, gm. Jaktorów i zgodnie z miejscowym planem zagosp. prz. jest to teren przeznaczony pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wnioskuje, aby takie przeznaczenie zostało zachowane w planach CPK	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
705	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Mam dom i działki budowlane w miejscowości Budy-Grzybek, gm. Jaktorów. Zgodnie z miejscowym planem zagosp. prz. jest to teren przeznaczony pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wnioskuje, aby takie przeznaczenie zostało zachowane w planach i mapach CPK	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
706	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na rozbudowę linii kolejowej CMK na terenie Starych Bud (okolice Jaktorowa)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
707	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie wyrażam zgody na rozbudowę linii kolejowej CMK na terenie Starych Bud (okolice Jaktorowa)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
709	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wieś Grądy i tory. Proszę o jasne określeni terminu realizacji i dokładnego planu przebiegu linii kolejowej prze nasza miejscowość	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
710	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Konsultacje są anonimowe i nie spełniajs podstawowych wymogów prawnych dotyczących konsultacji społecznych . To t.z. pisanie na Berdyczów. W gminie Jaktorów spotkanie odbyło się w gronie znajomych be udziału przedstawicieli CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
711	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o określenie w sposób konkretny, podając faktyczne i dokladne dane oraz zaplanowanie powierzchni terenowej, inwestycję państwowe powinny uwzględniać przez swój szczególny charakter interes społeczny i krajowy, takiego interesu nie widzę w rezerwowaniu przez państwową inwestycje ogromnych powierzchni w ramach rezerwy. Przypominam iż inwestycje państwowe to nie inwestycja prywatna z przymusem państwowym lecz zupełnie inny typ inwestycji który ma spełniać inne cele. Ponad to wnoszę o zakończenie ograniczeń budowlanych, nie przynoszą one żadnych pozytywnych skutków dla lotniska poza ewentualnym ograniczaniem kosztów, lecz cena jaką płacą za to mieszkańcy jest nieproporcjonalnie większa od ewentualnej kropli zaoszczędzonej na wysiedleniach w wiadrze kosztów lotniska. Ponad to sytuacja gdy przez lata blokuje się rozwój, a nawet proste prawo do korzystania z działki na rezerwy których dokładny zakres, potrzeba, użytek nie są określone a może okaza się że nawet niepotrzebne jest sytuacją kuriozalną z perspektywy osoby mieszkającej na terenie, Upominam o pamiętanie zasad demokratycznego państwa prawa i polskiej praktyki prawnej przy kierowaniu się całkowicie zyskiem inwestycji i tylko tym. Działania tej inwestycji budzą duże zastrzeżenia z punktu widzenia nadużycia prawa podmiotowego i potencjalną sprzeczność z przeznaczeniem społecznym oraz zasadami współżycia społecznego. Inwestycja i jej przebieg w tym zakresie złe wpływa na warunki finansowe mieszkańców i powoduje ogrom stresu który w długi terminie może skutkować rozwinięciem się poważnych problemów natury psychicznej	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
712	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zgłaszam swój sprzeciw wobec propozycji wariantu drogi o randze drogi wojewódzkiej jaki został wytyczony na w.w. mapie przez Chrzanów Mały (Model Struktury Funkcjonalno Przestrzennej – mapa 1:50 000). Droga w tym wariantcie została wytyczona przez środek mojej działki o numerze 21, tym samym przecinając także znajdujące się na tej działce stawy, które odgrywają ważną rolę w gospodarce wodnej i ekosystemie w tym miejscu. Ta sama droga w dalszym swoim biegu w tym wariantcie przecina szereg zabudowań mieszkalnych w Chrzanowie Małym (i w dalszym jej biegu również poza nim), który w całości został uznany jako obszar wskazany pod zabudowę mieszkalna oraz rozbudowę sieci kanalizacyjnej wg. Strategii Rozwoju Grodziska Mazowieckiego. Pragnę nadmienić, że na mojej działce istnieje już zabudowa w postaci domu na zaawansowanym etapie budowy. Poprowadzenie drogi w obrębie mojej działki w bezpośrednim sąsiedztwie mojej zabudowy uderzy w moją własność i dobra osobiste. Katastrofalny skutek tej inwestycji odczuliby również inni liczni mieszkańcy Chrzanowa Małego, których nieruchomości znajdują się na linii przebiegu tego wariantu drogi o randze drogi wojewódzkiej. Zaproponowany wariant przebiegu drogi uważam za irracjonalny, biorąc pod uwagę, że w tym wypadku sąsiadowałaby z istniejącą już i będącą w użytku drogą powiatową, którą można rozbudować i dostosować do spodziewanego natężenia ruchu, bez tak bezpośredniej ingerencji jaką wymusiłby zaproponowany dotąd wariant drogi o randze wojewódzkiej	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
713	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości : Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji Nie zgadam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii W-wa - Łódź w Międzyborowie ul Partyzantów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		i Wojska Polskiego Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować przejazd przez istniejące tory na terenie Żyrardowa Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą przeprowadzać transport na budowę lotniska Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze nr 719 na terenie gminy Jaktorów Transport budowlany do CPK przeprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi z wykluczeniem dróg gminnych i lokalnych.		
714	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości : Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji Nie zgadam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii W-wa - Łódź w Międzyborowie ul Partyzantów i Wojska Polskiego Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować przejazd przez istniejące tory na terenie Żyrardowa Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą przeprowadzać transport na budowę lotniska Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze nr 719 na terenie gminy Jaktorów Transport budowlany do CPK przeprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi z wykluczeniem dróg gminnych i lokalnych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
715	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sugeruję powiększenie strefy przemysłowej mieszczącej się przy węźle autostradowym Grodzisk Mazowiecki o tereny, mieszczące się pomiędzy drogą nr 579 do miejscowości Radonice do Starych Faszczyc i Konstantowa	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
716	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Dzień dobry, Składam wniosek aby nie rozbudowywać czyli nie powiększać ilości torów na trasie kolejowej CMK przechodzącej przez Stare Budy pod Jaktorowem, kod pocztowy 96-316	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
717	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry, składam wniosek aby nie rozbudowywać czyli nie powiększać ilości torów na trasie kolejowej CMK przechodzącej przez Stare Budy pod Jaktorowem, kod pocztowy 96-316	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
718	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sugeruję powiększenie strefy przemysłowej mieszczącej się przy węźle autostradowym Grodzisk Mazowiecki o tereny, mieszczące się pomiędzy drogą nr 579 do miejscowości Radonice do Starych Faszczyc i Konstantowa	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
719	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sugeruję powiększenie strefy przemysłowej mieszczącej się przy węźle autostradowym Grodzisk Mazowiecki o tereny, mieszczące się pomiędzy drogą nr 579 do miejscowości Radonice do Starych Faszczyc i Konstantowa	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
720	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sugeruję powiększenie strefy przemysłowej mieszczącej się przy węźle autostradowym Grodzisk Mazowiecki o tereny, mieszczące się pomiędzy drogą nr 579 do miejscowości Radonice do Starych Faszczyc i Konstantowa	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
721	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na linię kolejową w miejscowości Stare Budy Henryszew Międzybórz w gminie Jaktorów. Jest to teren zurbanizowanych o walorach przyrodniczych	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
722	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzybórz - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wznoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
723	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		biegnącą na połnoc - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
724	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na połnoc - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
725	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na połnoc - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
726	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na połnoc - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
727	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na połnoc - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
728	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
729	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
730	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborów - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego- wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo- rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
731	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
732	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić kolejją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
733	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Jako mieszkaniec miejscowości Sade Budy, wyrażam swój sprzeciw przeciwko lokalizacji trasy kolejowej zlokalizowanej w sposób ingerujący bezpośrednio w moją posesję przy ul. Długiej. Budując w tym miejscu wymarzony dom i inwestując ogromne środki finansowe w sam budynek oraz jego otoczenie, nigdy nie uzyskałem od 2016r informacji o ewentualnym zagrożeniu kolidujących lub planowanych inwestycji. Lokalizacja mojej posiadłości jest dla mnie bardzo ważna, ze względu na bliskość przedszkola dla dziecka, a w przyszłości szkoły w pobliskim Międzyborowie. Ponadto prowadzę działalność w miejscu zamieszkania oraz współpracuje z lokalnymi przedsiębiorcami, co sprawia, że uzyskujemy w ten sposób zrównoważony rozwój naszej miejscowości. Połączenia komunikacyjne i bliskość do obecnej trasy kolejowej jest wystarczająca do swobodnego poruszania się zarówno w celach edukacyjnych jak i biznesowych. Inwestycja, taka jak CPK wraz z towarzyszącą infrastrukturą, mając na uwadze cel jakiemu ma służyć, powinna być realizowana w sposób nieutrudniający oraz nie dewastujący ludzkich interesów, spokoju oraz bezpieczeństwa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
734	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie ul.Partyzantów i Wojska polskiego. 4.Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko dla ruchu lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi i koleina terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcie dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić kolejją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a drogi gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
735	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie ul.Partyzantów i Wojska polskiego. 4.Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko dla ruchu lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi i koleina terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcie dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić kolejją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a drogi gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
736	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie ul.Partyzantów i Wojska polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4.Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko dla ruchu lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi i koleina terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcie dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a drogi gminne i lokalne wykluczyć.		
737	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie ul.Partyzantów i Wojska polskiego. 4.Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko dla ruchu lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo - rowerowymi i koleina terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową - poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcie dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a drogi gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
738	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnioskuje o objęcie szczególną uwagą terenów z bezpośrednim dostępem do dróg wojewódzkich i powiatowych, w kontekście ich wykorzystania dla lokalizacji działalności TSL i magazynowo-logistycznej w ramach SR CPK.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była przydatność terenów pod kątem rozwoju branży TSL.
739	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o objęcie szczególną uwagą terenów z bezpośrednim dostępem do dróg wojewódzkich i powiatowych, w kontekście ich wykorzystania dla lokalizacji działalności TSL i magazynowo-logistycznej w ramach SR CPK.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była przydatność terenów pod kątem rozwoju branży TSL.
740	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnioskuje o objęcie szczególną uwagą terenów z bezpośrednim dostępem do dróg wojewódzkich i powiatowych, w kontekście ich wykorzystania dla lokalizacji działalności TSL i magazynowo-logistycznej w ramach SR CPK.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była przydatność terenów pod kątem rozwoju branży TSL.
741	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Proszę o uwzględnienie w SR CPK faktu, że tereny znajdujące się poza strefami oddziaływania hałasu lotniczego (<55 dB) stanowią szczególny potencjał inwestycyjny dla lokalizacji funkcji komercyjnych i magazynowych, zgodnych z kierunkami rozwoju Airport City.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była obecność ograniczeń wynikających z oddziaływania hałasowego, w tym hałasu lotniczego.
742	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Proszę o uwzględnienie w SR CPK faktu, że tereny znajdujące się poza strefami oddziaływania hałasu lotniczego (<55 dB) stanowią szczególny potencjał inwestycyjny dla lokalizacji funkcji komercyjnych i magazynowych, zgodnych z kierunkami rozwoju Airport City.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była obecność ograniczeń wynikających z oddziaływania hałasowego, w tym hałasu lotniczego.
743	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Proszę o uwzględnienie w SR CPK faktu, że tereny znajdujące się poza strefami oddziaływania hałasu lotniczego (<55 dB) stanowią szczególny potencjał inwestycyjny dla lokalizacji funkcji komercyjnych i magazynowych, zgodnych z kierunkami rozwoju Airport City.	CZĘŚCIOWO	Podczas opracowywania SR CPK oraz prowadzonych działań analitycznych jednym z kryteriów była obecność ograniczeń wynikających z oddziaływania hałasowego, w tym hałasu lotniczego.
744	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Jestem mieszkanką Gminy Jaktorów dopiero od kilku lat. Razem z mężem wybraliśmy to miejsce do życia przy ul. Pomorskiej, ponieważ jest to męza ojcowizna, panuje tu spokój, otacza nas piękna przyroda, lasy, pola, łąki. Pochodzę ze wsi i nigdy nie chciałam mieszkać w mieście, mój mąż wychował się w mieście i jako młody chłopak nie wyobrażał sobie i nie chciał żyć na wsi, ale teraz kiedy stosunkowo niedawno wybudowaliśmy sobie dom w Jaktorowie nie wyobraża On sobie powrotu do miasta. Wiele jest osób takich jak on, którzy uciekają z miast na wieś, gdzie panuje spokój, gdzie mogą wybudować domki jednorodzinne, cieszyć się własnym kawałkiem ziemi, przestrzenią i obcować z przyrodą. Państwo natomiast chcecie przekształcić naszą piękną gminę Jaktorów w miasto, budując bloki i osiedla mieszkaniowe takie jakie planujecie m.in. przy ulicy Pomorskiej w Jaktorowie na co NIE MA NASZEJ ZGODY. Takie osiedla z wysokimi blokami i licznymi usługami nie pasują do naszej wsi. Rozbudowujcie miasta, nie zabetonowujcie nam naszej ziemi, nie zabierajcie nam terenów zielonych, nie niszczone przyrody, nie zabijajcie dzikich zwierząt. Obiecujecie nam nowe drogi, nowe miejsca pracy, ale ja już wolę mieszkać przy "dziurawej" ulicy, z której się kurzy i	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		co tydzień myć okna i parapety, wolę jeździć kilkanaście kilometrów do pracy niż mieć: ograniczoną wolność, przestrzeń i osiedle mieszkaniowe z wysokimi blokami po drugiej stronie ulicy. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto i proszę uszanujcie to! Domagamy się ochrony naszych miejscowości: Jaktorowa, Międzyborowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich i Bud Zosinych przed urbanizacją!!! Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Wnioskuje o poprowadzenie transportu budowlanego do CPK koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
745	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoskujemy o rozszerzenie obszaru strefy usługowej (U) lub produkcyjno-magazynowej (PU) na działki nr 59, 60, 61, 62, 63 (na całej ich długości) oraz działki nr 92, 93, 94, 95, 96 i 97, położone w miejscowości Stanisławów, gmina Baranów. Teren objęty wnioskiem charakteryzuje się bardzo dobrym położeniem komunikacyjnym – bezpośrednio przylega do układu dróg gminnych i powiatowych miejscowości Baranów i Stanisławów, a także znajduje się w bliskiej odległości od planowanych szlaków komunikacyjnych Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Takie usytuowanie czyni ten obszar szczególnie predysponowanym do rozwoju funkcji usługowych i produkcyjno-magazynowych. Dodatkowo, teren ten już obecnie narażony jest na znaczne oddziaływanie hałasu, wynikające z istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej oraz urbanizacji. W związku z tym, przeznaczenie go pod funkcje usługowe lub produkcyjno-magazynowe jest rozwiązaniem racjonalnym i zgodnym z zasadami ładu przestrzennego. Pozostawienie na tym obszarze funkcji zieleni urządzonej lub terenów rekreacyjnych nie tylko nie ograniczy realnie oddziaływania hałasu, ale również będzie działać na szkodę właścicieli nieruchomości, uniemożliwiając ich efektywne wykorzystanie. Rozszerzenie strefy U/PU na wskazanym obszarze przyczyni się do: racjonalnego zagospodarowania przestrzeni, zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej gminy, stworzenia nowych miejsc pracy, ograniczenia konfliktów przestrzennych wynikających z nieadekwatnego przeznaczenia terenu względem jego otoczenia. W związku z powyższym, wnosimy o uwzględnienie niniejszego wniosku w dokumentach planistycznych CPK	CZĘŚCIOWO	Dla części działek wskazano funkcję U, a dla części utrzymano strefę ZPU.
746	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoskujemy o rozszerzenie strefy usługowej (U) lub produkcyjno-magazynowej (PU) na działki nr 59, 60, 61, 62, 63 w miejscowości Stanisławów. Teren ten przylega do dróg gminnych i powiatowych oraz znajduje się ok jeden kilometr od planowanego pasa startowego CPK. Ze względu na istniejące oddziaływanie hałasu oraz zurbanizowane otoczenie , przeznaczenie tego obszaru pod usługi lub produkcję jest zasadne i racjonalne.	CZĘŚCIOWO	Dla części działek wskazano funkcję U, a dla części utrzymano strefę ZPU.
747	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoskujemy o zmianę strefy ZPU na strefę usługową (U) lub produkcyjno-magazynowej (PU) na działki nr 59–63 oraz 92–97 w miejscowości Stanisławów. Teren ten jest dobrze skomunikowany – przylega do ulicy Zielnej i Armii Krajowej oraz znajduje się w bezpośredniej bliskości od lotniska i pasa startowego. z uwagi na bliskość zurbanizowane otoczenie, przeznaczenie tego obszaru pod usługi lub produkcję jest zasadne i celowe.	CZĘŚCIOWO	Dla części działek wskazano funkcję U, a dla części utrzymano strefę ZPU.
748	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Jestem mieszkańcem Grodziska Mazowieckiego. Chciałbym się dowiedzieć, czy analizowano wpływ CPK i ruchu lotniczego z i do CPK na poziom hałasu i zanieczyszczenia powietrza w Grodzisku Mazowieckim i terenów znajdujących się w pobliżu CPK w szczególności w obszarze zniżania lądujących samolotów i z niego startujących. Jaki będzie wpływ w związku z tym na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców, jak i wartość nieruchomości w związku z niewątpliwie większym poziomem hałasu. Czy w związku z tym przewidziane są środki na ewntualne rekompensaty i roszczenia mieszkańców gmin znajdujących się w obszarze oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
749	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	• Rozszerzenie Strefy Usługowej (U) lub Strefy Produkcyjno-Magazynowej (PU) • Lokalizacja: miejscowość Stanisławów • Działki objęte wnioskiem: o nr 59–63 (na całej długości) o nr 92–97 Uzasadnienie lokalizacyjne • Bezpośredni dostęp do infrastruktury drogowej:	CZĘŚCIOWO	Dla części działek wskazano funkcję U, a dla części utrzymano strefę ZPU.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		o drogi gminne i powiatowe o sąsiedztwo z miejscowościami Baranów i Stanisławów • Bliska odległość od szlaków komunikacyjnych CPK • Teren dobrze skomunikowany, dogodny logistycznie Charakterystyka obecna • Obszar naturalnie narażony na hałas (ze względu na otoczenie zurbanizowane) • Brak możliwości efektywnego wykorzystania jako teren zieleni • Obecne przeznaczenie nie chroni realnie przed uciążliwościami Problemy aktualnego przeznaczenia • Zaniżenie wartości użytkowej i rynkowej gruntów • Ograniczenie możliwości rozwoju inwestycyjnego • Brak korzyści środowiskowych – hałas i urbanizacja nadal obecne • Nieracjonalne gospodarowanie przestrzenią Korzyści z proponowanej zmiany • Funkcje usługowe/produkcyjne dopasowane do realiów terenu • Możliwość aktywizacji gospodarczej obszaru • Ograniczenie konfliktów przestrzennych z funkcjami mieszkaniowymi • Efektywne wykorzystanie dobrze skomunikowanych działek Wniosek Prosimy o zmianę przeznaczenia wskazanych działek z funkcji „usługi w zieleni” na: → Strefę Usługową (U) lub Strefę Produkcyjno-Magazynową (PU)		
750	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Proszę o rozważenie wykorzystania istniejących rowów melioracyjnych i cieków technicznych jako głównego rusztu dla tworzenia ciągów przyrodniczych w ramach SUPPK. Takie rozwiązanie minimalizuje ingerencję w tereny aktywne gospodarczo i zapewnia ciągłość hydrologiczną bez konieczności przesiedleń.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
751	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o rozważenie wykorzystania istniejących rowów melioracyjnych i cieków technicznych jako głównego rusztu dla tworzenia ciągów przyrodniczych w ramach SUPPK. Takie rozwiązanie minimalizuje ingerencję w tereny aktywne gospodarczo i zapewnia ciągłość hydrologiczną bez konieczności przesiedleń.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
752	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Proponowany łącznik między obwodnicą Grodziska Mazowieckiego a ul. Królewską (przecinając ul. 3 maja) przebiega w obszarach o gęstej zabudowie mieszkaniowej oraz przez tereny o charakterze przemysłowym. Budowa tak zlokalizowanej drogi wiązałaby się z koniecznością dokonania wielu wywłaszczeń nieruchomości m.in. z nowo wybudowanymi budynkami mieszkalnymi. Skutkować będzie także spadkiem wartości pobliskich nieruchomości, których charakter jest typowo mieszkalny. Zamiast tego droga powinna być poprowadzona przez tereny mniej zurbanizowane, na peryferiach miasta.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
753	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1.Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego 4. Ulicę Kaską w Starych Budach zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi, a lokalne wykluczyć 7. Zaplanować nową organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów z wprowadzeniem skrzyżowań bezkolizyjnych		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
754	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
755	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
756	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
757	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
758	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy Grądy i Henryszew Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
759	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	jęZaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów .W miejscowościach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych-rondo,tunel	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
760	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie, wnioskuję o wybudowanie tunelu drogowego na potrzeby ruchu lokalnego	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
761	Rozdział 9 - System realizacji	Zgłaszam sprzeciw wobec planów przebiegu budowy północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego przez środek miejscowości Chrzanów Mały, okolice ulicy Kokosanki. Uważam, że jeśli ma już powstać taka obwodnica to powinna biec w korytarzu starej drogi w Chrzanowie Małym .	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
762	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zgłaszam sprzeciw wobec planów przebiegu budowy północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego przez środek miejscowości Chrzanów Mały, okolice ulicy Kokosanki. Uważam, że jeśli ma już powstać taka obwodnica to powinna biec w korytarzu starej drogi w Chrzanowie Małym .	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
763	Rozdział 9 - System realizacji	Dzień dobry Nie zgadzam się na przebieg północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego w zaproponowanej formie. W proponowanym wariantcie obwodnica ma przebiegać przez środek zabudowań w Chrzanowie Małym, w okolicach ulicy Kokosanki i Bezowej obok mojej nieruchomości. Uważam, że powinna ona być projektowana po korytarzu starej istniejącej drogi w Chrzanowie, gdyż jest tam odpowiednia ilość miejsca i każdy z mieszkańców jest już przyzwyczajony do tego, że tam jest.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
764	Rozdział 9 - System realizacji	Zgłaszam uwagę dotyczącą planowanego przebiegu północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chrzanów Mały. Nie zgadzam się z proponowaną linią przebiegu obwodnicy, ponieważ będzie ona przebiegała bezpośrednio obok mojej nieruchomości. Uważam, że trzeba wykorzystać istniejący korytarz wzdłuż istniejącej drogi, która jest oddalona o około 500 m na północ bliżej autostrady A2.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
765	Rozdział 9 - System realizacji	Zgłaszam uwagę dotyczącą planowanego przebiegu północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chrzanów Mały, gm. Grodzisk Mazowiecki. W planowanym wariantcie ma ona przebiegać przez środek Chrzanowa Małego, gdzie istnieje już znaczna zabudowa. Proszę o przesunięcie lokalizacji obwodnicy w miejsce już istniejącej drogi, bliżej autostrady A2, bardziej w kierunku północnym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
766	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "		
767	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Dodaj komentarz: Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany).	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
768	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą - kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo -rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
769	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
770	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
771	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o wskazanie w dokumentacji planistycznej SR CPK mapy preferowanych lokalizacji inwestycyjnych niekolidujących z korytarzami powietrznymi, co pozwoli samorządom i inwestorom podejmować trafne decyzje planistyczne.	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
772	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o wskazanie w dokumentacji planistycznej SR CPK mapy preferowanych lokalizacji inwestycyjnych niekolidujących z korytarzami powietrznymi, co pozwoli samorządom i inwestorom podejmować trafne decyzje planistyczne.	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
773	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o to aby nie było linii buforowej na trasie linii kolejowej CMK w Starych Budach gmina Jaktorów (kod pocztowy 96-316), i nie wyrażam zgody na rozbudowę tej linii kolejowej w Starych Budach.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
774	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o to aby nie było linii buforowej na trasie linii kolejowej CMK w Starych Budach gmina Jaktorów (kod pocztowy 96-316), i nie wyrażam zgody na rozbudowę tej linii kolejowej w Starych Budach.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
775	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Według modelu sfp sr cpk korytarz powietrzny południowego pasa startowego będzie bardzo blisko wsi Baranów, będzie przecinał trasę Baranów - Kaski (ul. Armii Krajowej) w odległości zaledwie ok 500m od urzędu gminy Baranów. Powstaje pytanie, jak możliwe było zaprojektowanie tego pasa tak blisko obszaru zamieszkatego. W związku z powyższym ze względu na bardzo dużą uciążliwość akustyczną dla mieszkańców Baranowa, wnioskuje o przesunięcie południowego pasa startowego w kierunku północnym.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
776	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę, aby teren sołectwa Adamów - Żuków wyłączonej został do Air City , Żuków leży w bliskości węzła autostrady A2 i jest najlepiej skomunikowana częścią Gminy Grodzisk Mazowiecki. Teren wsi jest w obecnym Studium Zagospodarowania Gminy Grodzisk przeznaczony na MU1 i MU2 oraz AG. Jako mieszkaniec Żukowa popieram budowę CPK i inwestycji towarzyszących, dlatego wnoszę o objęcie wsi Żuków rozwojem, gdyż nie ma możliwości dalszego użytkowania gruntów rolniczo. Z uwagi na bliskość lotniska i dobre skomunikowanie teren wsi jest dobrym obszarem do zagospodarowania, tym bardziej, że leży przy A2 i jest na linii Warszawa Łódź w odległości w prostej linii od lotniska około 10 km. Wnoszę o to ponieważ docierają do mnie informacje, że teren ten ma być w przyszłym Planie Ogólnym jako Teren Otwarty. To jest wielka krzywda dla mieszkańców miejscowości,zostawienie nas w rękach włodarzy, którzy nie umieją okazało się patrzeć daleko w przyszłość. Nie chcemy zostać wykluczeni z rozwoju i dlatego wnoszę jak na wstępie o nie pozostawianie obszaru Żukowa poza strefą zainteresowania CPK.wz.	CZĘŚCIOWO	Włączenie wnioskowanych obszarów w zakres projektu Airport City nie jest spełni oczekiwań zgłoszonych we wniosku. Jest to obszar ściśle powiązany przestrzennie z samym lotniskiem, natomiast wyznaczenie w trójkącie Tłuste - Kłudzienko - Żukowa można przedłużyć strefę aktywności gospodarczej i stref usługowych, zachowując jednocześnie istotne w tym obszarze pasma powiązań przyrodniczych oraz pas przebiegu linii kolejowej nr 85.
777	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Czy to prawda, że korytarz powietrzny do pasa południowego lotniska znajduje się na obrzeżach Baranowa, zaledwie ok 0,5 km od urzędu gminy Baranów? Jeśli tak, to w imieniu mieszkańców Baranowa apeluję o przesunięcie pasa południowego (i co za tym idzie - jego korytarza powietrznego) na północ, aby oddalić związane z nimi uciążliwości hałasowe. W przeciwnym wypadku mieszkańcy będą ponosić ogromną szkodę na zdrowiu i komforcie życia.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
778	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Działka 156/1 obręb 0029 miasto Błonie dotyczy projektu drogi klasy A S 1. Projekt drogi jest za blisko zabudowań mieszkalnych. 2. W miejscu projektu drogi przebiega rurociąg gazowy gwA400 3. W tym miejscu jest stanowisko archeologiczne 4. Autostrada przetnie działki i nie będzie dojazdu do własnych pól. 5. Projekt autostrady / drogi ekspresowej jest za blisko miasta Błonie, co stwarza problem alienacji miasta, hałasu, zanieczyszczenia powietrza. 6. Na mapie to jedynie kreska, a w praktyce zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
779	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Złożone o treści: Składamy sprzeciw powstaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, idącej wg wstępnych planów przez środek zabudowań oraz jezior w Chrzanowie Małym. W odległości nie większej niż 200 metrów od wyznaczonej linii biegnie już istniejąca droga klasy powiatowej. Jako mieszkańcy wnosimy o uwzględnienie w planach rozbudowy istniejącej już drogi co pozytywnie wpłynie zarówno na mieszkańców jak i przyczyni się do istotnych oszczędności w realizacji projektu poprzez brak konieczności wyłączenia domów mieszkańców oraz konieczności budowania systemu wiaduktów nad jeziorami. Z ekonomicznego punktu widzenia, obecnie zaplanowany przebieg drogi z pominięciem już istniejącej infrastruktury jest zbędny i nieuzasadniony.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
780	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	W odniesieniu do pisma złożonego przez Burmistrza Miasta Milanówka z dnia 29 maja 2025 roku w sprawie przyjęcia "Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044", i zgadzając się z głównymi postulatami, wnoszę o uwzględnienie następujących postulatów: 1. Wykonanie oraz graficzne przedstawienie analizy obciążenia miasta Milanówka hałasem sumarycznym lotniska Okęcie oraz CPK. 2. Rezygnację z zagospodarowania terenów wzdłuż rzeki Rokitnicy i pozostawienie tego obszaru jako ciągu ekologicznego i naturalnej bariery przed hałasem.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
781	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
782	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
783	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
784	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Dodaj komentarz: Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
785	Rozdział 9 - System realizacji	Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
786	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
787	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Dodaj komentarz: Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Dodaj komentarz: Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
788	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmoczonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmoczonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
789	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
790	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)		
791	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
792	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową, poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ -wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa -Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Dodaj komentarz: 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
793	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ -wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa -Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Dodaj komentarz: 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową, poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
794	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ -wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa -Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą droga- kolejowa, poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
795	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ -wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa -Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Dodaj komentarz: 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6.Wybudować tory kolejowe CMK i tą droga- kolejowa, poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
796	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, Zgłaszam zdecydowany sprzeciw wobec proponowanego przebiegu drogi oznaczonej na mapie literą C, łączącej Warszawę z lotniskiem. Aktualny wyrys trasy jest nieakceptowalny, ponieważ jej planowany przebieg w Duchnicach zakłada poprowadzenie drogi przez istniejące osiedle mieszkaniowe oraz w bezpośrednim sąsiedztwie kilku kolejnych osiedli. Jest to obszar charakteryzujący się gęstą zabudową jednorodzinną. Już teraz w niedalekiej odległości przebiega autostrada, a w perspektywie kilku lat ma powstać również linia kolei dużych prędkości. Dodanie w tym miejscu kolejnej, dużej drogi stworzy środowisko, w którym *życie mieszkańców stanie się koszmarem*. Połączenie hałasu, spalin i natężenia ruchu z trzech głównych arterii komunikacyjnych w tak bliskiej odległości jest niedopuszczalne i drastycznie obniży jakość życia w tej okolicy. Biorąc pod uwagę fakt, że autostrada jest obecnie poszerzana, sugeruję, by rozważyć alternatywne rozwiązanie. Zamiast budowy nowej drogi i łączenia jej z autostradą w węźle Konotopa, być może lepszym rozwiązaniem byłoby połączenie tej trasy z istniejącą autostradą w węźle Pruszków. Takie rozwiązanie mogłoby znacząco odciążyć tereny gęsto zaludnione i ograniczyć negatywne skutki środowiskowe oraz społeczne. Apeluję o ponowne przeanalizowanie proponowanego przebiegu drogi C i uwzględnienie głosu mieszkańców, dla których obecny projekt jest niezwykle uciążliwy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
797	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zdecydowanie sprzeciwiam się proponowanemu przebiegowi drogi C, która ma połączyć Warszawę z lotniskiem. Uważam, że obecny projekt jest absolutnie nie do przyjęcia, ponieważ planuje się, że trasa przetnie Duchnice, przechodząc bezpośrednio przez osiedla mieszkalne, w tym jedno zlokalizowane centralnie w obszarze gęstej zabudowy jednorodzinnej, oraz w bezpośrednim sąsiedztwie kilku innych. Mieszkamy w okolicy, gdzie już teraz w niewielkiej odległości biegnie autostrada. Co więcej, za kilka lat ma powstać tu linia kolei dużych prędkości. Dodanie kolejnej, tak dużej arterii komunikacyjnej sprawi, że życie w tej okolicy stanie się po prostu nieznośne. Kumulacja hałasu, spalin i ciągłego ruchu z trzech głównych szlaków komunikacyjnych w tak bliskim sąsiedztwie znacząco obniży komfort i jakość życia mieszkańców Duchnic. Zważywszy na fakt, że autostrada jest obecnie poszerzana, warto rozważyć alternatywne rozwiązanie. Zamiast budować nową drogę i łączyć ją z autostradą w węźle Konotopa, o wiele sensowniejszym i mniej inwazyjnym dla mieszkańców byłoby połączenie tej drogi z istniejącą autostradą w węźle Pruszków. Takie rozwiązanie mogłoby skutecznie odciążyć tereny gęsto zaludnione i zminimalizować negatywne skutki społeczne i środowiskowe. Proszę o ponowne przemyślenie i korektę proponowanego przebiegu drogi C, z uwzględnieniem głosu lokalnej społeczności.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
798	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne		planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
799	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
800	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
801	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
802	Wprowadzenie	Sr CPK nie uwzględnia dokumentów strategicznych na poziomie regionalnym np. strategii rozwoju województwa mazowieckiego	NIE	SR CPK uwzględnia zapisy Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego.
803	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry, wnoszę uwagi odnośnie przebiegu nowo planowanej "autostrady" CPK - Warszawa. Moja propozycja dotyczy głównie gminy Ożarów Mazowiecki. Proszę o uwzględnienie przebiegu tej trasy przez północną część gminy, tj. pomiędzy drogą krajową nr 92 i drogą wojewódzką nr 580 (gmina Stare Babice). Obecna propozycja uwzględniona na Państwa mapach sugeruje włączenie nowo powstałej trasy do Węzła Konotopa. Już w chwili obecnej przepustowość Węzła jest ograniczona, co skutkuje korkami do wjazdu do Warszawy. Zatwierdzone poszerzenie autostrady A2 do trzech pasów będzie skutkowało jeszcze większym natężeniem ruchu, co tym bardziej spotęguje brak przepustowości. Zatem włączanie w węzeł Konotopa nowo planowanej przez Państwa "autostrady" CPK - Warszawa spowoduje całkowity paraliż węzła przy wjeździe na obwodnicę Warszawy S8. W chwili obecnej nie można wjechać na S8 drogą krajową 92. Korki tworzą się od już od samego Ożarowa Mazowieckiego. Zmieniając przebieg projektu nowej "autostrady" przez północną część gminy Ożarów Mazowiecki znacznie odciążałoby ruch panujący na A2 oraz drodze krajowej nr 92. Pasażerowie podróżujący z CPK w stronę Warszawy mając alternatywną drogę oraz wjazd na S8 dojechaliby zdecydowanie szybciej omijając Węzeł Konotopa, a przecież taki jest zamysł nowo projektowanej drogi. Mam nadzieję, że moje sugestie będą brane pod uwagę przy projektowaniu przez Państwa nowej inwestycji, tj.trasy CPK-Warszawa.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
804	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dzień dobry, wnoszę uwagi odnośnie przebiegu nowo planowanej "autostrady" CPK - Warszawa. Moja propozycja dotyczy głównie gminy Ożarów Mazowiecki. Proszę o uwzględnienie przebiegu tej trasy przez północną część gminy, tj. pomiędzy drogą krajową nr 92 i drogą wojewódzką nr 580 (gmina Babice). Obecna propozycja uwzględniona na Państwa mapach sugeruje włączenie nowo powstałej trasy do Węzła Konotopa. Już w chwili obecnej przepustowość Węzła jest ograniczona, co skutkuje korkami do wjazdu do Warszawy. Zatwierdzone poszerzenie autostrady A2 do trzech pasów będzie skutkowało jeszcze większym natężeniem ruchu, co tym bardziej spotęguje brak przepustowości. Zatem włączanie w węzeł Konotopa nowo planowanej przez Państwa "autostrady" CPK - Warszawa spowoduje całkowity paraliż węzła przy wjeździe na obwodnicę Warszawy S8. W chwili obecnej nie można wjechać na S8 drogą krajową 92. Korki tworzą się od już od samego Ożarowa Mazowieckiego. Zmieniając przebieg projektu nowej "autostrady" przez północną część gminy Ożarów Mazowiecki znacznie odciążałoby ruch panujący na A2 oraz drodze krajowej nr 92. Pasażerowie podróżujący z CPK w stronę Warszawy mając alternatywną drogę oraz wjazd na S8 dojechaliby zdecydowanie szybciej omijając Węzeł Konotopa, a przecież taki jest zamysł nowo projektowanej drogi. Mam nadzieję, że moje sugestie będą brane pod uwagę przy projektowaniu przez Państwa nowej inwestycji, tj.trasy CPK-Warszawa.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
805	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przecież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej. Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
806	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin (wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną i tak powinno pozostać.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
807	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne Dodaj komentarz: 1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne		
808	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
809	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew, zlokalizowany na niej 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ, ponieważ wg map wymagałoby to likwidacji 37 budynków mieszkalnych. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie na ulicy Partyzantów – Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory linii Warszawa – Skierniewice na terenie Zyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą poprowadzić transport na budowę lotniska 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wprowadzić rozwiązania bezkolizyjne – rondo, wiadukt lub tunel 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi – wykluczyć drogi gminne i lokalne	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
810	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o włączenie działki 169 w Izdebnie Kościelnym do strefy aktywności gospodarczej, ponieważ leży ona w otoczeniu trzech stref aktywności gospodarczej, oraz jest otoczona z jednej strony przez autostradę A2, a z drugiej przez planowany przebieg KDP. Co ciekawe, przez planowaną obecnie strefę rolną (na której znajduje się również ww. działka) ma też przebiegać linia kolei WKD. Dlatego uważam, że wykorzystanie rolnicze ww. działki i sąsiednich nie będzie możliwe.	TAK	Uwaga uwzględniona
811	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o weryfikację przebiegu planowanej drogi wojewódzkiej (tzw. północnej obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego) i umieszczenie jej w korytarzy autostrady A2. Nie ma potrzeby wytyczania tej drogi w jej proponowanym kształcie, gdyż w większości biegnie ona równolegle do autostrady A2.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
812	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Gmina Jaktorów jako element zielonych płuc wokół Warszawy, powinna niwelować szkodliwy wpływ CPK na otoczenie i jako typowe przedmieście wielkich miast powinna mieć zabudowę jednorodzinną. W związku z tym na terenie gminy niedopuszczalne jest planowanie wielopiętrowych budynków mieszkalnych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
813	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wizja przyszłości powinna uwzględniać aktualne uwarunkowania. docelowe drogi dojazdowe do CPK powinny być zbudowane w oparciu o dzisiejsze drogi rozbudowane do wymagań umożliwiających ciężki transport materiałów podczas budowy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
814	Rozdział 9 - System realizacji	Nie zgadzam się na nową linię kolejową przez Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew i zlokalizowany na niej przystanek kolejowy OIZ Henryszew. prrojekt tej linii nie uwzględnia kosztów społecznych, czyli likwidacji ponad czterystu domów na jej trasie. Dodaj komentarz: nie zgadzam się na zamknięcie przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie ze względu na odcięcie terenów leżących po północnej stronie linii kolejowej od szkoły i kościoła. wnioskuję o budowę tunelu w miejscu dzisiejszego przejazdu, dla ruchu lokalnego. Dodaj komentarz: Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu ciężkich pojazdów, dróg na terenie gminy Jaktorów przed przystąpieniem do budowy CPK. Dodaj komentarz: Wnioskuję o dostosowanie drogi 719 do wymagań jakie niesie budowa CPK poprzez wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych. lub przedłużenie linii kolejowej z Korytowa, nasypem w stronę CPK i dostarczanie tą trasą materiałów budowlanych , bezpośrednio do CPK	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
815	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Na str. 28 Strategia odnosi się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku w jaki sposób wnioskowana działka powinna być wykorzystana – mianowicie lokowanie działalności gospodarczej (oczywiście w sposób, który nie wybierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze, nie wnioskuję się o strefę przemysłową, ani o strefę mieszkaniową, ale o strefę usług, która nie będzie wywierać negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko. Elementem środowiska w tej okolicy jest już planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wody i tereny bezpośrednio do niego przyległe, zatem ustanowienie sposobu zagospodarowania usługowego jest na wnioskowanej działce jak najbardziej stosowne. Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
816	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. BONITACJA Str. 57 Strategii przewiduje, że do realizacji celu służy między innymi taki kierunek, jak ochrona kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej i zachowaniu charakteru rolniczego krajobrazu. Zauważyć należy, że na terenie wnioskowanej działki nie występują gleby o kompleksach najwyższej przydatności rolniczej. Wprost przeciwnie, są to gleby o najniższej przydatności rolniczej. Wnioskowana działka to przede wszystkim tereny V i VI klasy bonitacyjnej. Na działce nie ma gleb klasy, I, II i III czyli o największej przydatności rolniczej. Dodatkowo, planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 praktycznie nie przewiduje charakteru rolniczego krajobrazu, co jest właściwym, słusznym i oczywistym celem wprowadzania stref OIZ w ogóle. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiadać będzie władztwo planistyczne na terenach poza strefami OIZ, w związku z czym posiadać będzie możliwość ustalenia stref rolniczych poza OIZami.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		MEDIA Od strony wschodniej, w drodze gminnej znajdują się już media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna, gazociąg. Dodatkowo przez wnioskowaną działkę przechodzi linia energetyczna wysokiego napięcia, co jest bardzo ważnym atutem który można wykorzystać. OIZ 7 przewiduje również wykorzystanie terenu sąsiedniej działki (ze strony północno zachodniej od wnioskowanej) jako „U”. Z racji swego przeznaczenia do tego terenu („U”) docelowo będzie musiało nastąpić doprowadzenie mediów, co z dużą pewnością nastąpi poprzez wnioskowaną działkę. Zatem teren wnioskowanej działki na chwilę obecną posiada już możliwości zabezpieczenia mediów. KOMUNIKACJA Teren działki obecnie jest dobrze skomunikowany drogami gminnymi. Do działki dochodzą 2 drogi gminne od drogi powiatowej. Drogi te połączone są dodatkowo drogą gminną od strony północnej wnioskowanej działki. Od strony wschodniej do obwodnicy dochodzi droga gminna, będąca jednocześnie granicą wschodnią OIZ 7 CHLEBNIA. Zatem komunikacja tego terenu nie może być lepsza. Istniejący plan zagospodarowania przestrzennego poza OIZ 7 od strony wschodniej a strefa powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Od strony zachodniej wnioskowanej działki gmina Grodzisk Mazowiecki planuje wykonanie dużego zbiornika wodnego, który stanowi naturalny ciąg powiązań przyrodniczo krajobrazowych z wykorzystaniem rzeki Mrowna. Jest to duży teren o znacznej szerokości. W związku z powyższym potraktowanie wnioskowanej działki jako część terenu powiązań przyrodniczo krajobrazowych jest nieuzasadnione. Poza granicami OIZ 7 od strony wschodniej Gmina Grodzisk Mazowiecki posiada uchwalony plan zagospodarowania przestrzennego, przewidujący funkcję mieszkaniowo usługową. Wnioskowana działka powinna dopełniać funkcję wynikającą z planu zagospodarowania przestrzennego, zamiast stanowić poszerzenie i tak bardzo dużego korytarza powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Mając na uwadze rozwój terenów wokół CPK, szkoda jest tak dobrze skomunikowanego i wyposażonego w media terenu na wykorzystanie go jako tereny zieleni. Należy wziąć pod uwagę, że od strony południowej wnioskowanej działki znajduje się obwodnica Grodziska Mazowieckiego, co dodatkowo przemawia za ustanowieniem strefy U lub ZPU na wnioskowanej działce.		
817	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. Na stronie 67 możemy przeczytać, że: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa. Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii co do tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisu obecnego studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, który przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską i minimalną powierzchnię biologicznie czynną: 70%.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
818	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgodnie z opinią Gminy Grodzisk Mazowiecki: Strefa ZPU (usługowa z dużym udziałem zieleni) powinna być na poziomie min 50% powierzchni biologicznie czynnej. Strefa ZP powinna posiadać rekomendowaną wysokość zabudowy (liczba kondygnacji naziemnych) do 1 (jednej) kondygnacji oraz PCB (powierzchnia biologicznie czynna) min. 70% Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
819	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W OIZ 7 Chlebnia, we wschodniej (wysuniętej części) wnioskuję o zmianę koloru i oznaczenia ZP, na kolor i oznaczenie U lub kolor i oznaczenie ZPU Wnioskuję o usunięcie połączenia drogowego od granicy gminy Grodzisk Mazowiecki z granicą gminy Milanówek do skrzyżowania z obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chlebnia.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
820	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnioskuję o objęcie dz. ew nr 6 w obrębie Kłudno Nowe strefą rezerwy pod strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług Działka stanowiąca moją własność jak i działki sąsiednie charakteryzuje się niską klasą jakości gruntów dodatkowo, obecnie z uwagi na sytuację rynkową działalność i aktywność o charakterze rolniczym jest wygaszana. Działka jest niezmeliorowana. Z uwagi na swoje położenie jest przedmiotem zainteresowania podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą działalnością uzupełniającą działalność CPK tak jak np. kwalifikowana logistyka.	NIE	Uwaga o zbyt szczegółowym zakresie względem ustaleń strategii.
821	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1) Nie zgadzam się no nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej 2) Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ według map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3) Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego 4) Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego, wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linie Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecane) 5) Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6) Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową przeprowadzić transport na budowę lotniska 7) Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych rondo, wiadukt, tunel 8) Transport budowlany do CPK przeprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
822	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1) Nie zgadzam się no nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej 2) Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ według map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji 3) Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie ul. Partyzantów i Wojska Polskiego 4) Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego, wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linie Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecane) 5) Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK 6) Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową przeprowadzić transport na budowę lotniska 7) Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych rondo, wiadukt, tunel 8) Transport budowlany do CPK przeprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
823	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dzień dobry, chciałem zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do planowanej funkcji otoczenia CPK. Chodzi mi przede wszystkim, o południową (względem autostrady A2), część gminy Baranów. Na przygotowanej przez CPK mapie, widać przeznaczenie tych obszarów w przyszłości pod produkcję rolną. Niestety, w porównaniu do części północnej gminy Baranów, którą infrastrukturalnie objął CPK, gdzie prowadzone było wiele upraw rolnych ze względu na dobre ziemie, to na południu mamy sporo gleb w klasie IV i V, z których trudno jest uzyskać dobry plon czegokolwiek. W ten sposób południowa część gminy Baranów, ma stać się skansenem, pozbawionym możliwości rozwoju w centrum Polski, tuż za "płotem" dużego lotniska, które swoim istnieniem, w naturalny sposób stymuluje taki rozwój. Plany CPK względem południowej części gminy Baranów, ograniczą napływ nowych mieszkańców, a co za tym idzie, wpływy do gminnej kasy. Północna część autostrady A2, dostała szansę na powstanie centrów logistycznych i zakładów produkcyjnych. Południowa część gminy Baranów, ma być na siłę uszczęśliwiona łąkami i polami, które są rezerwuarem dzikiego ptactwa. Jak to się ma do bezpiecznego funkcjonowania lotniska. Okoliczne pola kukurydzy, czy rzepaku, są miejscem żerowania dzikich gęsi i innych ptaków. Inwestycja CPK ma swoją rację bytu, proszę jednak, wziąć pod uwagę tych mieszkańców, którzy zostaną w jej otoczeniu i będą chcieli sami decydować o tym jak gospodarować swoimi gruntami. Proszę o wzięcie pod uwagę moich sugestii, za co z góry dziękuję.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
824	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Co stanie się z obszarem rezerwy rozwojowej lotniska zlokalizowanym pomiędzy częścią lotniskową a autostrada A2? Chodzi o miejscowość Janówek, Cyganka, Oryszew-Osada. Czy ten teren podlega jakiejś formie zablokowania?	NIE	Uwaga o charakterze pytania.
825	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Przedmiotem mojego zainteresowania jest zaznaczony na mapie orientacyjny wariant przebiegu drogi rangi wojewódzkiej leżący na północ od Milanówka i Grodziska Mazowieckiego, a na południe od autostrady A2, przechodzący przez tereny wsi Chrzanów Mały w kierunku Chlebni. Jestem całkowicie przeciwny realizacji tego wariantu drogi. Już na tej mapie widać, że wariant drogi przechodzi bezpośrednio przez tereny gęsto zamieszkane oraz zielone tereny chronione. Ponadto na mapie nie widać nowego osiedla przy ulicy Cukierkowej, którego jestem mieszkańcem. Istnienie tego osiedla znacząco podnosi i tak już niemałe koszty realizacji tego wariantu drogi - finansowe (dla spółki CPK) oraz społeczne dla ludności. Zwracam uwagę, że przeprowadzenie drogi w tym wariantcie spowoduje utratę komfortu zamieszkania dla większości populacji wsi - poprzez hałas i zanieczyszczenie. Szczególnie dotknięte będą osoby mieszkające najbliżej, w tym ja, wraz z rodziną, jako mieszkańiec ul. Cukierkowej. Z powodu realizacji tej drogi wszyscy mieszkańcy musieliby ponosić koszty zwiększonego ruchu samochodowego w okolicy, korki byłyby większe, zwłaszcza na już często zakorkowanym węźle autostradowym na wysokości Grodziska	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazowieckiego. Kolejnym minusem jest fakt, że po realizacji wariantu część mieszkańców zostałaby odcięta od istniejącej infrastruktury. Uważam, że realizacja tego wariantu drogi bez jednoczesnego wybudowania węzła autostradowego w Brwinowie wpłynie bardzo negatywnie na natężenie ruchu w naszej okolicy i na węźle na wysokości Grodziska Mazowieckiego. Realizacja tego wariantu wpłynie również bardzo negatywnie na miejscową faunę - zwierzęta, które teraz można zauważyć blisko domostw - sarny, bażanty, dziki, zające, różne rodzaje ptaków, będą miały przecięte szlaki, którymi się obecnie poruszają, co doprowadzi do degradacji miejscowej fauny. Należy również zaznaczyć, że wcześniej nie było żadnych informacji o planowanych w tym rejonie inwestycjach, na czym swoje plany zagospodarowania (zabudowa jednorodzinna w większości wsi!) opierała gmina Grodzisk Mazowiecki oraz ludzie - tacy jak ja, którzy zdecydowali się tu zamieszkać. Podsumowując - oceniam ten wariant drogi jako wybitnie nieprzemyślany i całkowicie do zmiany. Można poprowadzić ruch wzdłuż autostrady lub po drugiej stronie autostrady, gdzie i tak ma powstać kolej, lub istniejącymi już drogami, które wystarczy zmodernizować. Ponadto chciałbym zaznaczyć, że jako pracownik IT zajmujący się integracjami danych oceniam sposób przeprowadzenia konsultacji wybitnie negatywnie. Udostępnienie tylko jednego sposobu składania uwag, niemożność dodania załącznika(mamy 2025 rok!), czy chociażby formatowanie tekstu w komentarzach w formularzu... Wygląda jak robione na wczoraj przez stażystę.		
826	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Przedmiotem mojego zainteresowania jest zaznaczony na mapie orientacyjny wariant przebiegu drogi leżący na północ od Milanówka i Grodziska Mazowieckiego, a na południe od autostrady A2, przechodzący przez tereny wsi Chrzanów Mały w kierunku Chlewni. Jestem całkowicie przeciwny realizacji tego wariantu drogi. Już na tej mapie widać, że wariant drogi przechodzi bezpośrednio przez tereny gęsto zamieszkane oraz zielone tereny chronione. Ponadto na mapie nie widać nowego osiedla przy ulicy Cukierkowej, którego jestem mieszkańcem. Istnienie tego osiedla znacząco podnosi i tak już niemałe koszty realizacji tego wariantu drogi - finansowe (dla spółki CPK) oraz społeczne dla ludności. Zwracam uwagę, że przeprowadzenie drogi w tym wariantcie spowoduje utratę komfortu zamieszkania dla większości populacji wsi - poprzez hałas i zanieczyszczenie. Szczególnie dotknięte będą osoby mieszkające najbliżej, w tym ja, wraz z rodziną, jako mieszkaniec ul. Cukierkowej. Z powodu realizacji tej drogi wszyscy mieszkańcy musieliby ponosić koszty zwiększonego ruchu samochodowego w okolicy, korki byłyby większe, zwłaszcza na już często zakorkowanym węźle autostradowym na wysokości Grodziska Mazowieckiego. Kolejnym minusem jest fakt, że po realizacji wariantu część mieszkańców zostałaby odcięta od istniejącej infrastruktury. Uważam, że realizacja tego wariantu drogi bez jednoczesnego wybudowania węzła autostradowego w Brwinowie wpłynie bardzo negatywnie na natężenie ruchu w naszej okolicy i na węźle na wysokości Grodziska Mazowieckiego. Realizacja tego wariantu wpłynie również bardzo negatywnie na miejscową faunę - zwierzęta, które teraz można zauważyć blisko domostw - sarny, bażanty, dziki, zające, różne rodzaje ptaków, będą miały przecięte szlaki, którymi się obecnie poruszają, co doprowadzi do degradacji miejscowej fauny. Należy również zaznaczyć, że wcześniej nie było żadnych informacji o planowanych w tym rejonie inwestycjach, na czym swoje plany zagospodarowania (zabudowa jednorodzinna w większości wsi!) opierała gmina Grodzisk Mazowiecki oraz ludzie - tacy jak ja, którzy zdecydowali się tu zamieszkać. Podsumowując - oceniam ten wariant drogi jako wybitnie nieprzemyślany i całkowicie do zmiany. Można poprowadzić ruch wzdłuż autostrady lub po drugiej stronie autostrady, gdzie i tak ma powstać kolej, lub istniejącymi już drogami, które wystarczy zmodernizować.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
827	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proponuje się uwzględnić w dokumencie system obszarów chronionego krajobrazu, w szczególności Obszary Chronionego Krajobrazu: Warszawski oraz Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki. Obszary chronionego krajobrazu stanowią element gwarantujący spójność systemu przyrodniczego. Włączenie ich do modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wspiera zrównoważony rozwój, łącząc potrzeby ochrony środowiska z potrzebami społecznymi i gospodarczymi. Dodaj komentarz: Proponuje się zastosować na mapie MSFP obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego dla obszaru miasta Pruszkowa i Piastowa oznaczenie powiązania osadnicze. Obydwa miasta tworzą obszar zwartej zabudowy bez wyraźnie zarysowanej granicy pomiędzy nimi oraz wykazują silne	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powiązania funkcjonalno-przestrzenne. Ponadto mają podobne wskaźniki demograficzne, np. gęstości zaludnienia (Piastów 3974 os/km2, Pruszków 3411 os/km2). Dodaj komentarz: Proponuje się uwzględnić w dokumencie system obszarów chronionego krajobrazu, w szczególności Obszary Chronionego Krajobrazu: Warszawski oraz Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki. Obszary chronionego krajobrazu stanowią element gwarantujący spójność systemu przyrodniczego. Włączenie ich do modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wspiera zrównoważony rozwój, łącząc potrzeby ochrony środowiska z potrzebami społecznymi i gospodarczymi. Dodaj komentarz: Proponuje się uwzględnić w dokumencie system powiązań kulturowo-turystycznych oraz osie wojewódzkie. W projekcie SR CPK w rozdziale 7 (s. 67) wskazano, że kluczowymi elementami modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej są system powiązań kulturowo-turystycznych oraz osie wojewódzkie. Powyższe elementy nie zostały uwzględnione w Załączniku 1 (Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej) – ani w części tekstowej, ani w części graficznej. Dodaj komentarz: Proponuje się uwzględnić w załączniku graficznym MSFP obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego obszary szczególnego zagrożenia powodziowego. Uwzględnienie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w MSFP jest ważne ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa ludności i mienia na obszarach, na których występuje zagrożenie powodziowe. Ponadto włączenie zagrożeń naturalnych (takich jak powódzie) do planowania przestrzennego jest kluczowe dla kształtowania przestrzeni bardziej odpornej na skutki zmian klimatu. Częstsze występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak deszcze nawalne w miejscach o utrudnionej infiltracji prowadzi do zwiększenia ryzyka powodzi, co jest rezultatem postępującej urbanizacji i intensywnego zagospodarowania przestrzennego.		
828	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Oznaczenie Airport City w Modelu nie jest spójne z zapisami w projekcie SR CPK. Jednym z przedsięwzięć priorytetowych jest budowa Airport City, którego lokalizacja, zgodnie z załącznikiem graficznym do projektu SR CPK, została wskazana na terenie płyty lotniska, pomiędzy pasami startowymi. Takie usytuowanie znacząco przeczy koncepcji „miasteczka lotniskowego”. Jednocześnie, na stronie 12 SR CPK zakłada się, że Airport City powstanie „z przekształcenia terenów przy głównych ciągach komunikacyjnych (głównie drogowych) w nowoczesny park biznesowy z całością infrastruktury biznesowej, biurowej i rekreacyjnej”.	TAK	Skorygowano oznaczenie.
829	Wprowadzenie	W ramach konsultacji powinna zostać udostępniona prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii. Strategia przewiduje znaczną intensyfikację procesu urbanizacji na obszarze otoczenia CPK. Jednocześnie jest to teren cenny pod względem walorów przyrodniczych (w tym bardzo dobrych warunków glebowych). W ramach konsultacji nie udostępniono jednak prognozy oddziaływania na środowisko i nie ma możliwości zapoznania się z oceną wpływu działań planowanych w ramach Strategii na warunki przyrodnicze. Brak tych informacji utrudnia kompleksową ocenę konsultowanego projektu. Dodaj komentarz: W ramach konsultacji powinny zostać udostępnione wyniki ewaluacji trafności, przewidywanej skuteczności i efektywności realizacji Strategii. W ramach konsultacji nie udostępniono wyników ewaluacji trafności, przewidywanej skuteczności i efektywności realizacji Strategii. Brak tych informacji utrudnia kompleksową ocenę konsultowanego projektu. Dodaj komentarz: W Strategii wskazano, że lokalny rynek pracy jest ograniczony w zakresie ofert dla osób z wyższym wykształceniem oraz z zakresu nowych technologii i przemysłów kreatywnych (Analiza SWOT, str. 35). Z tego względu rozwój sektora przemysłów kreatywnych na obszarze otoczenia CPK może stanowić istotną szansę na uzupełnienie tej luki. Proponuje się rozważyć uzupełnienie projektu Strategii o ten aspekt. Wspieranie przemysłu kreatywnego wpisuje się nie tylko w strategię rozwoju obszaru, ale także w działania przeciwdziałające deficytom na rynku pracy, co jest szczególnie istotne w kontekście integracji obszaru otoczenia CPK z rynkiem stołecznym i budowania nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy. Przemysł kreatywny to sektor generujący nowe miejsca pracy, które odpowiadają na zapotrzebowanie osób z wysokimi kwalifikacjami, szczególnie w obszarach takich jak media, design, technologie cyfrowe czy gry komputerowe. Rozwój tego sektora może przyczynić się do: - zwiększenia różnorodności i jakości ofert pracy na lokalnym rynku, - zatrzymania młodych talentów i specjalistów, - tworzenia innowacyjnych ekosystemów biznesowych, łączących kulturę, technologię i przedsiębiorczość.	CZĘŚCIOWO	Prognoza oddziaływania na środowisko została udostępniona w ramach konsultacji. Pozostałe elementy mają charakter opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: Należy zmienić następujące fragmenty dokumentu: „SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu z samorządami Obszaru otoczenia CPK [...].” na: „SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu z samorządami lokalnymi Obszaru otoczenia CPK [...].” „Punktem wyjścia dla opracowania SR CPK są skonsultowane z samorządami Założenia do Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK [...]” na: „Punktem wyjścia dla opracowania SR CPK są skonsultowane z samorządami lokalnymi Założenia do Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK [...]” „[...] „Diagnoza społeczno-gospodarcza Obszaru otoczenia CPK”, która została opracowana na podstawie danych statystycznych zbieranych na poziomie krajowym oraz danych statystycznych i dokumentów przekazanych przez samorządy współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu.[...]” na: „[...]„Diagnoza społeczno-gospodarcza Obszaru otoczenia CPK”, która została opracowana na podstawie danych statystycznych zbieranych na poziomie krajowym oraz danych statystycznych i dokumentów przekazanych przez samorządy lokalne współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu.[...]” Przedstawiciele Samorządu Województwa Mazowieckiego nie uczestniczyli w spotkaniach, warsztatach i dyskusjach nad kształtem dokumentu. Nie jest więc prawdą, że dokument został wypracowany w porozumieniu z samorządami wszystkich szczebli. W rzeczywistości został wypracowany jedynie w porozumieniu z samorządami lokalnymi z obszaru otoczenia CPK. Dodaj komentarz: Traktowanie obszaru objętego Strategią jako odrębnego regionu („Region Centralnego Portu Komunikacyjnego”, „nowy region funkcjonalny”, „samoistny region”) należy uznać za niewłaściwe. Nieadekwatne do polskich uwarunkowań prowadzenia polityki rozwoju jest stosowanie sformułowania „rozwój regionalny” w odniesieniu do rozwoju obszaru otoczenia CPK. Według informacji zawartej na s. 5, obszar CPK ma być obszarem funkcjonalnym, zgodnie z art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Treść całego dokumentu (w tym także Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej) wymaga rewizji pod tym kątem, w celu uniknięcia błędnych odniesień i interpretacji. Strategia odwołuje się do międzynarodowych przykładów zarządzania regionami lotniskowymi (str. 28). Należy jednak mieć na uwadze, że w polskim systemie prowadzenia polityki rozwoju pojęcie region utożsamiane jest z województwem. Samorząd regionalny (samorząd województwa), odpowiada za wykonywanie zadań związanych z rozwojem regionalnym, natomiast mieszkańcy województwa tworzą „regionalną wspólnotę samorządową” (ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa). W tym kontekście wątpliwości interpretacyjne mogą budzić sformułowania takie jak m. in.: „utworzenie zintegrowanej regionalnej oferty terenów inwestycyjnych” (str. 51), „stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego” (str. 59).		
830	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	S.13 Brak jest spójności pomiędzy nazewnictwem obszarów o istotnym znaczeniu w części opisowej i graficznej MSFP, np. OIZ Baranów/Obszar Baranów, OIZ Szymanów/OIZ Szymanów-Elżbietów. Proponuje się uspoźnić zapisy. Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na spójność dokumentu. Dodaj komentarz: s. 11-18 Ustalenia dotyczące obszarów o istotnym znaczeniu wymagają weryfikacji pod kątem stopnia ich szczegółowości oraz skutków dla gmin. Wątpliwości budzą szczegółowe ustalenia w zakresie wskaźników zagospodarowania. Szczegółowość ustaleń dla obszarów o istotnym znaczeniu w zakresie szczegółowych stref planistycznych jest większa niż wymagana dla planu ogólnego gminy, co oznacza, że na etapie sporządzania planów miejscowych to SR CPK, a nie plan ogólny będzie musiała być podstawą dla przesądzeń planistycznych, aby zachować zgodność obu dokumentów. Pewne problemy interpretacyjne mogą wywołać tereny oznaczone w Modelu kolorem białym, bez odniesienia w legendzie. Ich kształt i przebieg sugerują, że są to tereny komunikacji, obsługującej szczegółowe strefy planistyczne.	CZĘŚCIOWO	Ujednolicono zapisy w tekście strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Brak jednoznacznego wskazania ich przeznaczenia może oznaczać dowolność interpretacji, a w efekcie przeznaczenie ich pod zabudowę, co zaprzępaści wdrożenie układu przestrzennego wynikającego z Modelu. Przy założeniu, że ta część Modelu obrazuje szkielet sieci dróg, podkreślić należy, że został on wyznaczony w oderwaniu od istniejącej parcelacji, a więc jego wdrożenie wymagać będzie przeprowadzenia kompleksowo scaleń i podziałów nieruchomości, a w niektórych przypadkach nawet wyburzeń istniejącej zabudowy (dotyczy m. in. OIZ Henryszew, OIZ Kopiska). Należy mieć świadomość, że konsekwencje dla gmin, związane z wdrożeniem wszystkich rozwiązań SR CPK dotyczących obszarów o istotnym znaczeniu w planach miejscowych będą obejmować także wykup terenów pod drogi, a także wypłaty odszkodowań w przypadku utraty wartości nieruchomości w związku ze zmianą przeznaczenia związaną z ograniczeniami dla zabudowy. W zakresie przyjętych wartości wskaźników zagospodarowania istotne wątpliwości budzi dopuszczenie aż 6 kondygnacji w strefie wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną – w niewielkich, nowo kształtowanych ośrodkach osadniczych takich jak OIZ Henryszew. Trudno znaleźć uzasadnienie dla takich rozwiązań, mając na uwadze kształtowanie ładu przestrzennego i zrównoważony rozwój. Dodaj komentarz: S. 10 We fragmencie Zasady ogólne zagospodarowania obliuguje się samorządy do uwzględnienia w swoich dokumentach planistycznych: planu generalnego lotniska, instrukcji operacyjnej lotniska, dokumentacji rejestracyjnej lotniska, procedury lotu dla lotniska (Zasady ogólne zagospodarowania, str. 10). Część z wymienionych dokumentów nie została jeszcze opracowana. Ponadto, brak jest jednoznacznego stwierdzenia zgodności projektu SR CPK z wyżej wymienionymi dokumentami m.in. z planem generalnym, zatwierdzonym przez Ministra Infrastruktury w 2023 r. Wyjaśnienie tych kwestii wpłynie na precyzję dokumentu i możliwość jego jednoznacznej interpretacji. Dodaj komentarz: S. 10 W dokumencie wskazano, że „Wybrane elementy ujęte w modelu z uwagi na ich właściwość projektową czy etap przygotowania inwestycji mają charakter szczególnie umowny i intencjonalny (...)”. Tymczasem w części graficznej MSFP (zał. 3.2.) zamieszczono planowany przebieg m.in. drogi oznaczonej literą „C” oraz linii kolejowej nr 88 – litera „B”, które zgodnie z zapisami Strategii mają stanowić element ustaleń podlegających uwzględnieniu w dokumentach strategicznych i planistycznych województwa mazowieckiego. Tego rodzaju rozwiązanie budzi wątpliwości. Skoro wskazane elementy mają, zgodnie z powyższą deklaracją, charakter umowny i intencjonalny, to nie powinny być jednocześnie traktowane jako obligatoryjne do uwzględnienia przez jednostki samorządu terytorialnego. Uwzględnianie na tym etapie projektowanych przebiegów inwestycji, które nie posiadają statusu formalnie zatwierdzonych przedsięwzięć, może prowadzić do nadmiernej ingerencji w kompetencje planistyczne jednostek samorządu terytorialnego. Wyjaśnienie tych kwestii wpłynie na precyzję dokumentu i możliwość jego jednoznacznej interpretacji. Dodaj komentarz: S. 8, 13 Ustalenia SR CPK nie mogą ingerować we władztwo planistyczne gmin, o ile przepisy nie dają ku temu odpowiednich uprawnień. Pod tym kątem należy zweryfikować prawidłowość ustaleń w zakresie minimalnej wielkości działki, minimalnej powierzchni biologicznie czynnej czy wskaźnika EP, jakie przyjęto dla strefy rolnej, strefy rolnej stanowiącej rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej oraz dla strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych. Uwaga dotyczy także ustaleń w zakresie wysokości zabudowy i powierzchni biologicznie czynnej przyjętych dla obszarów o istotnym znaczeniu. Art. 120 zi ust. 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym określa zakres strategii, który w wymiarze przestrzennym obejmuje: model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru, zasady kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej oraz obszary o istotnym znaczeniu dla realizacji ustaleń strategii. Wskazania te nie dają jednoznacznych podstaw do określania wskaźników zagospodarowania i zabudowy, które określa się w gminnych aktach planowania przestrzennego, zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zagospodarowaniu przestrzennym. Część wskaźników ustalonych w SR CPK wykracza poza obowiązkowy zakres planu miejscowego lub planu ogólnego, co stawia pod znakiem zapytania ich implementację do dokumentów gminnych. Przykładowo: minimalna powierzchnia nowo wydzielonych działek budowlanych stanowi fakultatywne, a nie obowiązkowe ustalenie planu miejscowego (art. 15 ust. 3 pkt 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Podobnie, ustalenia w zakresie minimalnej wielkości działki wykraczają poza zakres planu ogólnego, natomiast minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej stanowi jedynie fakultatywne ustalenie dla strefy otwartej (którą należy wiązać ze strefą powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w SR CPK). Odrębną kwestią są ustalenia dot. wskaźnika EP, który wymagałby ujęcia w Słowniku Pojęć i Skrótów w dokumencie głównym SR CPK.		
831	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uwzględnienie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w MSFP jest ważne ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa ludności i mienia na obszarach, na których występuje zagrożenie powodziowe. Ponadto włączenie zagrożeń naturalnych (takich jak powódzie) do planowania przestrzennego jest kluczowe dla kształtowania przestrzeni bardziej odpornej na skutki zmian klimatu. Częstsze występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak deszcze nawalne w miejscach o utrudnionej infiltracji prowadzi do zwiększenia ryzyka powodzi, co jest rezultatem postępującej urbanizacji i intensywnego zagospodarowania przestrzennego. Wyjaśnienie tej kwestii pozytywnie wpłynie na przejrzystość dokumentu i jego spójność z dokumentami poziomu wojewódzkiego. Dodaj komentarz: W części graficznej MSFP nie dokonano wyraźnego rozróżnienia pomiędzy istniejącymi i postulowanymi liniami kolejowymi. Sieć kolejowa została przedstawiona jako kompletna i docelowa. Brak takiego rozróżnienia utrudnia prawidłową interpretację mapy, a także może prowadzić do nadinterpretacji jej zawartości przez jednostki samorządu terytorialnego w szczególności w kontekście obowiązku uwzględniania ustaleń SR CPK w dokumentach strategicznych i planistycznych. Wyjaśnienie tych kwestii wpłynie na precyzję dokumentu i możliwość jego jednoznacznej interpretacji. Dodaj komentarz: W Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej nie uwzględniono budowy dróg wojewódzkich zawartych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, m.in. części odcinka „Paszkwianki” planowanej do budowy na odcinku od A2 do DW719, budowy obwodnicy Błonia na DW579. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej, wśród wskazywanych elementów sieci transportowej powinien uwzględniać również inwestycje transportowe zawarte w obowiązującym PZPWM, które przewidziano do realizacji w obszarze otoczenia CPK. Dodaj komentarz: Projekt Strategii w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej zawiera przebiegi wielu nowych dróg oznaczonych w legendzie jako drogi wojewódzkie, które nie znajdują odzwierciedlenia w planach zarządcy dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim. Jako drogi wojewódzkie oznaczono również część (drogowych) Inwestycji Towarzyszących wymienionych w załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego. W związku z powyższym, w przypadku dróg kategorii wojewódzkiej nieznajdujących odniesienia w dokumentach samorządu województwa, wnosimy o zmianę oznaczenia na inne. Wnosimy także o oznaczenie dróg wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (z późn. zm.) jako dróg krajowych. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część graficzna) zawiera przebiegi wielu nowych dróg, oznaczonych w legendzie jako drogi wojewódzkie, które:	CZĘŚCIOWO	Elementy stanowiące uwarunkowania zostały przeanalizowane na etapie opracowania Strategii. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej prezentuje docelowy charakter rozwoju obszaru otoczenia CPK i zawiera wybrane zagadnienia.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		- nie znajdują odzwierciedlenia w planach zarządcy dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim, - zostały wskazane jako inwestycje towarzyszące CPK w ramach rozporządzenia Rady Ministrów. W Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (z późn. zm.) wprowadzono przebiegi dróg stanowiących wschodnią, północną i zachodnią obwodnicę CPK. Nie określono kto będzie inwestorem tych dróg i później pełniącym funkcję ich zarządcy. W kolejnym etapie wszczęto proces projektowy dla tych dróg, po czym wystąpiono w 2024 r. w imieniu Spółki CPK o zaopiniowanie rozwiązań projektowych układu drogowego wokół CPK do Zarządu Województwa Mazowieckiego, który nie posiadał jeszcze wiedzy o przyszłej funkcji ich zarządcy. W przedstawionej do opiniowania Strategii załącznikiem jest model w części opisowej i graficznej, w którym określono ww. układ dróg wokół CPK oraz inne drogi jako drogi wojewódzkie. Drogi te, wg założeń ustawy o CPK, będą musiały być uwzględnione w strategii rozwoju województwa i planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Niespotykane w systemie prawnym jest de facto ustalenie przebiegu dróg wojewódzkich (tak oznaczonych w modelu), stanowiących układ obwodowy wokół CPK wg rozporządzenia Rady Ministrów, w dokumencie z poziomu krajowego, co narusza kompetencje samorządu województwa. Zarząd województwa, zgodnie z ustawą o samorządzie wojewódzkim, jako organ samorządu województwa, wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami m. in. w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych do zadań zarządcy dróg należą m. in. sprawy z zakresu planowania dróg i ustalania ich przebiegu. Zasadnym byłoby, aby już na etapie opracowywania Strategii uzgodnić z samorządem województwa planowaną sieć dróg, dla których przewiduje się, że będzie on ich zarządcą – z całym ustawowym zakresem zadań.		
832	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	S. 8 Część opisową Modelu należy uzupełnić o ustalenia dotyczące „miejskich pasm rozwojowych”, wskazanych w części graficznej Modelu jako jeden z elementów struktury osadniczej. W części opisowej Modelu brak jest jakichkolwiek odniesień do „miejskich pasm rozwojowych”, wskazanych w części graficznej Modelu. Elementu tego nie wymieniono wśród stref funkcjonalno-przestrzennych określonych w rozdziale 1.2, nie powiązano też z nim żadnych innych ustaleń, co utrudni interpretację ustaleń SR CPK w tym zakresie. Dodaj komentarz: S. 6-7 Dokument wymaga weryfikacji pod kątem spójności części opisowej i graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej m.in. w odniesieniu do elementów takich jak: - „korytarz lotniskowy - Airport corridor” (część opisowa - zał. 3.1) i „korytarz rozwojowy lotniska CPK” (zał. 3.2.), - „obszar maksymalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasowego” (część opisowa - zał. 3.1) i „obszar potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasu lotniczego nocą (>60DB)” (zał. 3.2.). Proponowana zmiana wpłynie na przejrzystość dokumentu. Dodaj komentarz: S. 5-6 Przedstawione w Modelu obszary powiązań przyrodniczo-krajobrazowych należałoby poddać weryfikacji pod kątem tego, czy faktycznie będą one w stanie pełnić oczekiwane funkcje i stanowić przeciwwagę dla strat środowiskowych jakie będą efektem realizacji CPK. W Modelu wskazano obszary zidentyfikowanych powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, dla których rekomenduje się wprowadzenie ograniczeń dla zabudowy lub zachowanie „znaczącego” (dużego?) udziału powierzchni biologicznie czynnej. Obecna treść Modelu nie zapewnia też skutecznego wdrożenia działania „zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych” wskazanego w ramach w ramach celu III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych. Ograniczenia w zabudowie wprowadzono jedynie w odniesieniu do nielicznych terenów dla obszarów o istotnym znaczeniu (patrz tabela s. 11-12). Poza tym nie wskazano terenów o wiodącej funkcji przyrodniczej, w tym obszarów objętych prawną formą ochrony przyrody.	CZĘŚCIOWO	Dokonano weryfikacji i korekty części zapisów w tekście strategii w celu poprawy spójności dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wskazane na Rys. 3 Struktura głównych powiązań sieci błękitno-zielonej infrastruktury (s. 6) oraz w części graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej główne powiązania przyrodnicze obejmują bardzo niewielką część obszaru otoczenia CPK. Są wśród nich tereny już zabudowane i wyгородzone, ale nie ma np. miast ogrodów (Podkowa Leśna, Milanówek), co utrudnia zrozumienie kryteriów, jakimi się kierowano podczas identyfikacji powiązań. Dodatkowo strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych pokrywa się częściowo z miejskimi pasmami rozwojowymi, co przy braku jednoznacznego określenia priorytetu, skutkować może przerwaniem ciągłości wyznaczonych w Modelu powiązań. Należy zaznaczyć, że SR CPK obejmuje obszary wskazane w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego jako tereny o potencjale do kształtowania zielonego pierścienia Warszawy. Zaproponowane w SR CPK rozwiązania ingerują w te ustalenia w stopniu, który nie pozwoli na ich skuteczne wdrożenie. Podkreślić należy również, że Model nie zawiera bezpośrednich odniesień do działania wskazanego w ramach celu III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych, to jest zwiększenie areалу leśnego, które ujęto w Ramach finansowych SR CPK. Dodaj komentarz: S. 5 W Dokumencie podkreślono, że „W modelu wskazano priorytet wspierania ustaleniami SR CPK lokalizacji funkcji osadniczych w otoczeniu przystanków kolejowych, wskazując potencjały rozwojowe istniejących, jak i potencjalnie nowych struktur zlokalizowanych przy nowych ciągach kolejowych obsługiwanych koleją regionalną czy lekką koleją (WKD).” Orientacyjny przebieg nowych wariantów WKD oznaczony został również w części graficznej MSFP. Planowane nowe ciągi kolejowe, w tym obsługiwane przez WKD nie były przedmiotem uzgodnień z Samorządem Województwa Mazowieckiego – większościowym właścicielem spółki WKD sp. z o.o. Brak jest również odzwierciedlenia tych przebiegów w dokumentach Samorządu Województwa Mazowieckiego, tj. planie zagospodarowania przestrzennego województwa i strategii rozwoju województwa oraz dokumentach krajowych z obszaru transportu. Zgodnie z art. 14. ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych, wykonuje samorząd województwa. W związku z tym, ustalenie inwestycji celu publicznego na poziomie wojewódzkim w dokumencie poziomu krajowego jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa. Dodaj komentarz: S. 5 Jako dominującą zasadę polityki przestrzennej w obszarze otoczenia CPK przyjęto wspieranie funkcji osadniczych w obszarach posiadających istniejący lub planowany dostęp do transportu zbiorowego (m. in. szynowego) oraz ograniczanie niekontrolowanej suburbanizacji na pozostałych terenach. Nie jest jasne, w jaki sposób miałyby to być konsekwentnie wdrażane. W Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej priorytet wspierania funkcji osadniczych wskazano w ramach 4 stref planistycznych oraz miejskiego pasma rozwojowego. Wyznaczona w ten sposób sieć osadnicza pomija część terenów, które już obecnie są intensywnie zainwestowane (jak np. osiedla na południe od Grodziska Mazowieckiego, widoczne na mapie podkładowej). Tym samym obraz struktury przestrzennej przedstawiony w Modelu odbiega od stanu faktycznego. W odniesieniu do wielu terenów, gdzie występuje rozproszona zabudowa, Model nie precyzuje żadnych ustaleń w zakresie funkcji (zgodnie z tabelą na s. 11-12 jest to „strefa dowolna”). Na obszarach tych, poza granicami obszarów o istotnym znaczeniu, nie wprowadza się żadnych ograniczeń w zabudowie. Oznacza to, że na terenach tych zabudowa nadal będzie mogła być realizowana, a zjawisko niekontrolowanego rozpraszania zabudowy będzie z dużym prawdopodobieństwem postępować - np. wzdłuż drogi krajowej nr 92 w gminie Błonie i gminie Ożarów Mazowiecki, gdzie w planach miejscowych wskazane są bardzo duże rezerwy terenów pod zabudowę. W tym kontekście istotne wątpliwości budzi wyznaczanie w Modelu obszarów kształtowania nowych struktur osadniczych, co zamiast ograniczać może pogłębiać negatywne procesy zachodzące na tym obszarze związane z		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		niekontrolowanym rozpraszaniem zabudowy. Dotyczy to w szczególności miejskiego pasma rozwojowego wyznaczonego wzdłuż całego odcinka linii kolejowej nr 3 (między Ożarowem Mazowieckim a Sochaczewem), obejmującego tereny, na których presja inwestycyjna nie była dotąd zbyt silna, dzięki czemu udało się w dużym stopniu utrzymać - także poprzez obowiązujące plany miejscowe - układ zwartej zabudowy w rejonie przystanków kolejowych i tereny rolne pomiędzy nimi. Ignorowanie w Modelu osi rozwojowej wzdłuż drogi krajowej nr 92 (utrwalonej w lokalnych aktach planowania przestrzennego) na rzecz kształtowania nowej osi wzdłuż linii kolejowej nr 3 wydaje się nieracjonalne. Ponadto w SR CPK nie wyjaśniono czy rozwiązania przestrzenne Modelu zostały opracowane z uwzględnieniem faktycznych potrzeb, w nawiązaniu do Wniosków z prognozy demograficznej (patrz: dokument główny SR CPK). Przewidywany przyrost liczby mieszkańców na obszarze otoczenia CPK odpowiada obecnej liczbie mieszkańców gminy Ożarów Mazowiecki. Dlatego do wyznaczania nowych terenów rozwojowych pod funkcje mieszkaniowe należałoby podchodzić bardzo ostrożnie, a racjonalność decyzji w tym zakresie powinna być poparta rzetelną analizą chłonności terenów przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach miejscowych.		
833	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	S. 3-4 Dokument wymaga weryfikacji pod kątem spójności części opisowej i graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w zakresie elementów struktury osadniczej i powiązań transportowych. Na Rys. 2 Syntetyczny schemat powiązań docelowej sieci powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze otoczenia CPK (str. 4) wskazano jednostki osadnicze, węzły transportowe i typy połączeń, które określono odmiennie niż na rysunku głównym Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej. Dotyczy to m. in. ośrodków regionalnych i lokalnych, połączeń regionalnych i dróg rangi krajowej. Dodaj komentarz: S. 4 Występują rozbieżności barw pomiędzy obiektami na mapie a zawartymi w legendzie (rys. 2), w tym w odniesieniu do oznaczeń: - Obszar portu lotniczego, faza pierwsza, - Typ połączeń: międzymetropolitalne i międzyregionalne. Na mapie zastosowano także inne wielkości symboli jednostek osadniczych i węzłów transportowych niż przedstawione w legendzie. Brak jest także oznaczenia dla jednostki osadniczej m.st. Warszawy, przy czym na schemacie znajduje się podpis „OP WARSZAWA”. Każdy element występujący na mapie powinien mieć jednoznaczne objaśnienie w legendzie. Uzupełnienie legendy umożliwi prawidłowe odczytanie treści zobrazowanych na mapie. Dodaj komentarz: S. 4 Brak spójności w zakresie wskazania jednostek osadniczych na rys. 2 załącznika 3.1 a załącznikiem 3.2 stanowiącym zobrazowanie graficzne MSFP. Proponowana zmiana wpłynie na spójność dokumentu. Dodaj komentarz: S. 3 i 6 Brak jest legendy do rysunków 1 i 3. Każdy element występujący na mapie powinien mieć stosowne objaśnienie w legendzie. Zamieszczenie legendy umożliwi prawidłowe odczytanie treści zobrazowanych na rysunkach. Dodaj komentarz: Uwaga ogólna Część opisowa Modelu powinna być uzupełniona o część dedykowaną rozwiązaniom w zakresie transportu. Ponadto	CZĘŚCIOWO	Dokonano weryfikacji i korekty części zapisów w tekście strategii w celu poprawy spójności dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		opis elementów sieci transportowej na załączniku graficznym (w legendzie) wymaga korekty. Należy przyjąć jednolity sposób określania rodzaju dróg publicznych. Wprowadzone zmiany należy uwzględnić także w części opisowej Modelu. Część opisowa Modelu koncentruje się na zagadnieniach dotyczących struktury funkcjonalnej terenów. Brak jest części dedykowanej rozwiązaniom transportowym, w której zostałyby przedstawione założenia i priorytety rozwoju, w odniesieniu do wszystkich elementów sieci transportowej wskazanych w części graficznej Modelu. Zgodnie ze wskazaniami części opisowej Modelu, uwzględnieniu w dokumentach strategicznych i planistycznych województwa mazowieckiego podlegają lokalizacje Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących, a także docelowa sieć drogowa i komunikacyjna (s. 19). Elementy te powinny być w związku z tym łatwe do zidentyfikowania i opisane w sposób pozwalający zrozumieć przyjęte założenia. Przedstawiony w Modelu układ dróg obejmuje „drogi klasy A i S”, a także „drogi rangi krajowej”, „drogi rangi wojewódzkiej”, „drogi rangi powiatowej”. Oznacza to, że w Modelu w odniesieniu do różnych dróg zastosowano 2 różne systemy oznaczania dróg – ze względu na ich klasę (określającą parametry techniczne) oraz ze względu na ich kategorię (określającą funkcję drogi). Oba te systemy określają inne cechy drogi i nie mogą być stosowane wymiennie, przykładowo: drogi klasy A i S stanowią jednocześnie drogi krajowe (patrz: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych). W części opisowej Modelu na str. 6 wskazano, że korytarz rozwojowy CPK „determinowany jest przez nową drogę w randze drogi głównej o ruchu przyspieszonym”. W części graficznej nie wskazano drogi takiej klasy. Część opisowa i graficzna Modelu powinny być spójne, co jest warunkiem prawidłowej interpretacji wszystkich treści.		
834	Wprowadzenie	Sugeruje się szersze omówienie w ramach Strategii kwestii wzmacniania powiązań w ramach aglomeracji warszawsko-łódzkiej, zgodnie ze stwierdzeniem: „Koncepcja CPK (przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.) zakłada, że Centralny Port Komunikacyjny, zwany dalej „CPK”, stanie się integratorem aglomeracji warszawsko-łódzkiej [...]”. Zapisy Strategii nie odzwierciedlają ustaleń Koncepcji CPK. Strategia nie odnosi się w wystarczająco szeroki sposób do kwestii wzmacniania powiązań aglomeracji warszawsko-łódzkiej. Nie została ona ujęta na poziomie celów i kierunków działań wskazanych w Strategii, jak również nie ma ona odzwierciedlenia w delimitacji obszaru otoczenia CPK, który nie obejmuje gmin z obszaru woj. łódzkiego. W Strategii wzięto pod uwagę jedynie duże miasta – Łódź i Warszawę (s. 46), pomijając jednocześnie gminy z woj. łódzkiego, sąsiadujące z obszarem otoczenia CPK, na obszarze których również nastąpi szereg zmian w następstwie funkcjonowania CPK i strefy wokół lotniska. Powyższe podejście rodzi ryzyko, że CPK będzie czynnikiem, który będzie wzmacniał gospodarczo przede wszystkim Warszawę i jej obszar metropolitalny, zgodnie zresztą z przedstawioną w Strategii wizją („CPK wzmocni również metropolitalne funkcje Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego” – str. 47). Jest to podejście sprzeczne z celami polityki rozwoju kraju, która jako priorytet wskazuje utrzymanie i wzmacnianie policentrycznej sieci osadniczej Polski. Dodaj komentarz: Jak wskazano we Wprowadzeniu, Strategia jest spójna ze średniookresową strategią rozwoju oraz krajową strategią rozwoju regionalnego. W dokumencie nie odniesiono się natomiast do faktu, że oba dokumenty są obecnie aktualizowane. W celu stworzenia spójnych ram rozwoju niezbędne jest zintegrowanie toczących się równolegle procesów nad przygotowaniem dokumentów. W Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej prowadzone są obecnie prace nad aktualizacją dwóch głównych dokumentów kształtujących politykę rozwoju na poziomie krajowym w perspektywie 2035 r.: średniookresowej strategii rozwoju kraju – ŚSRK i krajowej strategii rozwoju regionalnego – KSRR. Prezentowane dotychczas założenia projektu ŚSRK uwzględniają m. in. obszar strategicznej interwencji związany z Centralnym Portem Komunikacyjnym, wyznaczony w innych granicach, niż wynika to z art. 120zf ust. 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym i rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 maja 2023 r. w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Komunikacyjnego. Dodaj komentarz: Strategia obejmuje okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, a w związku z tym w Strategii powinno wydzielić się okres odpowiadający okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju. W Strategii nie wskazano okresu odpowiadającego okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju (art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju). Dodaj komentarz: Fragment dotyczący skutków przyjęcia Strategii wymaga uzupełnienia, gdyż nie obejmuje pełnego katalogu dokumentów, które będą wymagać aktualizacji. Zgodnie z art. 120zł ust. 1 pkt 1 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, obowiązek aktualizacji dotyczy również planu zagospodarowania przestrzennego województwa i planu ogólnego gminy. Należy przy tym zwrócić uwagę na fakt, że procedowanie Strategii zbiega się w czasie z wdrażaniem reformy systemu planowania przestrzennego (tj. obowiązku sporządzenia przez gminy planów ogólnych), co może skutkować problemami w skoordynowaniu procedur przygotowania bądź aktualizacji poszczególnych dokumentów.		
835	Słownik pojęć i skrótów	W definicji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) autorzy Strategii odwołują się do koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, która została uchylona w związku z wejściem w życie w 2020 r. nowelizacji ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, do której odwołują się autorzy Strategii, została uchylona na mocy przyjętej w 2020 r. nowelizacji ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która wprowadziła obowiązującą definicję obszaru funkcjonalnego. Dodaj komentarz: Proponuje się uzgodnienie definicji zawartej w Strategii z definicją zawartą w ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Definicja programu wieloletniego wskazana w Strategii różni się od definicji zawartej w art. 2 pkt 7 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym	TAK	Uwaga uwzględniona
836	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wymiar terytorialny Strategii ograniczony został do obszaru wskazanego w rozporządzeniu, co nie pozwala na kompleksową ocenę wpływu inwestycji na otoczenie CPK oraz zaprogramowanie stosownych interwencji. Problem w szczególny sposób widoczny jest w przedstawionych w Strategii wnioskach z prognozy demograficznej i rynku pracy. Delimitacja obszaru otoczenia CPK jest zgodna z rozporządzeniem w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego. Oznacza to, że Strategia obejmuje jedynie 18 gmin w województwie mazowieckim, pomijając wpływ inwestycji na gminy w woj. łódzkim. W tym kontekście trudno mówić o zrównoważonym terytorialnie rozwoju, skoro polityka nie jest kształtowana w odniesieniu do całego obszaru funkcjonalnego potencjalnie związanego z CPK. Jak wynika z przedstawionych danych, na obszarze otoczenia CPK do 2040 r. przewiduje się wzrost liczby ludności o ok. 27-30 tys. osób. W dokumencie nie podjęto próby analizy, skąd będą pochodzić osoby osiedlające się na tych terenach, a tym samym nie badano czy może to pogłębić problemy miast i powiatów dotkniętych depopulacją (np. Sochaczew czy Skierniewice). Jak wynika z dokumentu, na obszarze otoczenia CPK do 2040 r. przewiduje się także wzrost liczby pracujących o ok. 52 tys. osób (w tym o ok. 40-45 tys. osób na terenie Airport City). Przyjęto, że część osób zatrudnionych będzie dojeżdżać do pracy spoza obszaru otoczenia CPK, w tym m. in. z miast: Grodzisk Mazowiecki i Żyrardów. Pod tym kątem ukształtowano rozwiązania w zakresie powiązań transportowych. Trudno ocenić prawidłowość tych rozwiązań wobec braku analiz dotyczących gmin z woj. łódzkiego, w których sytuacja na rynku pracy jest znacznie gorsza niż w wyżej wymienionych dynamicznie rozwijających się ośrodkach w otoczeniu Warszawy. Dodaj komentarz: Fragment „Na obszarze otoczenia CPK znajdują się liczne obszary wiejskie, jak również istotne lokalnie ośrodki miejskie, w tym na szczeblu powiatowym, tj.: Sochaczew, Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki, Ożarów Mazowiecki, czy Pruszków” może wprowadzać w błąd co statusu wskazanych miast.	NIE	Uwaga wykracza poza zakres ustaleń strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wskazany fragment może wprowadzać w błąd co do statusu wskazanych w nim miast i błędnie sugerować, że są to miasta na prawach powiatu. Dodaj komentarz: Proponuje się rozszerzenie obszaru objętego interwencją o gminy metropolii warszawskiej – NUTS 2 Warszawski stołeczny, NUTS 3 Płocki, NUTS 3 radomski oraz NUTS 3 Żyrardowski. Wskazany obszar zostanie najbardziej dotknięty przemianami społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi związanymi z budową CPK i jego obsługą infrastrukturalną, a także zmianami funkcjonalnymi wynikającymi ze zmianyciążenia transportowego i gospodarczego. Wymaga to dobrej koordynacji licznych zadań na wielu płaszczyznach rozwoju, tak aby lotnisko funkcjonowało sprawnie, co w znacznej mierze obciąży samorządy lokalne i samorząd regionalny na Mazowszu. Ponadto ewentualne decyzje dotyczące rozwoju lotnictwa, w tym Lotniska Chopina w Warszawie oraz Portu Lotniczego Warszawa-Modlin mogą mieć kluczowe znaczenie dla całej metropolii warszawskiej. Dodaj komentarz: Na podstawie mapy nie można zidentyfikować obszaru objętego rozporządzeniem obszarowym. Pomiędzy mapą a jej legendą zachodzi niezgodność przez co nie można zidentyfikować obszaru objętego rozporządzeniem obszarowym. Dodaj komentarz: Rysunek 3. Delimitacja Obszaru otoczenia CPK, s. 17. Brak spójności pomiędzy mapą a legendą. Na mapie użyto symboli, które nie zostały wyjaśnione w legendzie.		
837	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Proponuje się uwzględnić w Strategii również następujące dokumenty: Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.; Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.; Politykę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.); Europejską strategię w dziedzinie lotnictwa; Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Zgodnie z przyjętym uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 Programem Inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032 działania związane z powstawianiem CPK korespondują ze wskazanymi dokumentami strategicznymi. Dodaj komentarz: Wątpliwości budzi powoływanie się na dokument, który utracił moc. Powoływanie się na Strategię Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030, która utraciła moc, budzi wątpliwości. Dodatkowo należy wskazać, że do 31.12.2017 r. obowiązywał podział statystyczny wg klasyfikacji NUTS określający jako region centralny (NUTS 1) województwa: mazowieckie i łódzkie, natomiast podział statystyczny obowiązujący od 01.01.2018 r. wyodrębnia makroregiony NUTS 1: województwo mazowieckie oraz makroregion centralny, który tworzą województwo łódzkie i świętokrzyskie. Dodaj komentarz: W Strategii należy w szerszym zakresie uwzględnić postanowienia Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze (SRWM 2030+). W projekcie Strategii odniesiono się jedynie do zapisów dotyczących obszarów strategicznej interwencji województwa tj. do OSI żyrardowskiego. Nie wyjaśniono jednak w jaki sposób rozwój otoczenia obszaru CPK wpłynie na kwestie problemowe na tym obszarze wskazane w SRWM 2030+. Ponadto należy zaznaczyć, że SRWM 2030+, oprócz OSI, wskazuje na szereg innych kwestii kluczowych dla równomiernego rozwoju tej części województwa mazowieckiego, które powinny zostać ujęte w projekcie Strategii, a zawartych m.in. w rozdziale 3.6. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie. Kwestie te są również ujęte i uszczegółowione w obowiązującym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. Brak spójności projektu Strategii z SRWM 2030+ jest szczególnie problematyczny z uwagi na obowiązek aktualizacji Strategii województwa w ciągu 2 lat od przyjęcia Strategii CPK. Może to oznaczać konieczność wprowadzenia do Strategii województwa zapisów całkowicie sprzecznych z dotychczasową polityką rozwoju prowadzoną przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Dodaj komentarz: W Strategii należy uwzględnić postanowienia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy). Strategia całkowicie pomija obowiązujące postanowienia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. W związku ze skalą przedsięwzięcia i jej prognozowanym wpływem na otoczenie zasadne jest, aby postanowienia PZPWM znalazły swoje odzwierciedlenie w postanowieniach Strategii. Najważniejsze elementy PZPWM, które powinny zostać ujęte w ramach Strategii (oraz modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej) to: • obszary predestynowane do pełnienia funkcji żywicielskich o strategicznym znaczeniu;	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		• obszary posiadające potencjał do kształtowania zielonego pierścienia Warszawy; • planowana sieć szkieletowa tras rowerowych; • pasma przyrodniczo-kulturowe wzdłuż szlaków kolejowych (Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i WKD), pasma osadnictwa olenderskiego; • strefy ochrony krajobrazów kulturowych; • regionalne szlaki turystyczne i ośrodki ruchu turystycznego; • układy urbanistyczne i ruralistyczne postulowane do objęcia ochroną; • inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z poziomu regionalnego – wiążące ustalenia Planu; • postulaty i rekomendacje dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy; • powiązania województwa mazowieckiego z województwem łódzkim – transportowe, infrastrukturalne, w zakresie gospodarki odpadami, przyrodnicze, turystyczne, kulturowe. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (przyjęty uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r.) uwzględnia inwestycję CPK oraz zawiera zapisy dotyczące m.in. planów rozbudowy sieci drogowo-kolejowej w obszarze otoczenia CPK. Brak spójności Strategii CPK z PZPWM jest szczególnie problematyczny z uwagi na obowiązek aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa w ciągu 2 lat od przyjęcia Strategii CPK. Może to oznaczać konieczność wprowadzenia do Planu województwa zapisów całkowicie sprzecznych z dotychczasową polityką rozwoju prowadzoną przez Samorząd Województwa Mazowieckiego. Dodaj komentarz: Sugeruje się uwzględnienie w Strategii rekomendacji i wniosków z Audytu krajobrazowego województwa mazowieckiego przyjętego uchwałą nr 48/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 26 marca 2024 r. Na wskazanym obszarze otoczenia CPK występują krajobrazy (w tym krajobrazy priorytetowe), dla których zidentyfikowano zagrożenia dla możliwości zachowania wartości krajobrazów oraz sformułowano rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazu. W przypadku krajobrazów priorytetowych o kodach: 14-318.72-045 oraz 14-318.72-053 zidentyfikowano zagrożenie potencjalne duże: E.1.3. Płożenie w obszarze stosowania szczególnych zasad gospodarowania nieruchomościami, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz realizacji ICP w zakresie CPK.		
838	Rozdział 9 - System realizacji	System monitoringu i ewaluacji SR CPK, s. 76 W części dotyczącej Systemu monitoringu i ewaluacji SR CPK zawarto zdanie: „Zakres tematyczny monitoringu i ewaluacji realizacji SR CPK określają jej cele strategiczne i operacyjne, które będą miały przypisane wskaźniki określające ilościowy postęp w osiągnięciu zaplanowanych efektów”. Proponuje się weryfikację powyższego fragmentu, ponieważ w pkt 8 (s. 68) wskazano już listę konkretnych wskaźników. W związku z tym trudno stwierdzić, czy przywołane zdanie odnosi się do wskaźników już przedstawionych w tej części dokumentu, czy też sugeruje dopiero ich przyszłe określenie. Proponowana zmiana wpłynie na precyzyjność i spójność postanowień dokumentu. Dodaj komentarz: S. 74 Należy rozważyć zmianę fragmentu „Środki z budżetu Unii Europejskiej w ramach pakietu legislacyjnego Polityki Spójności na lata 2021-2027 przewidziane zostały w programach operacyjnych na poziomie zarówno regionalnym, jak i krajowym.”	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Program regionalny Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 nie ma zaprogramowanej alokacji na działania bezpośrednio ukierunkowane na rozwój obszaru toczenia CPK. Oczywiście część zawartych potrzeb inwestycyjnych czy projektowych wpisuje się w priorytety programu FEM 2021-2027, ale nie jest to alokacja dedykowana, a nabory konkurencyjne, skierowane do beneficjentów z obszaru całego województwa mazowieckiego. Dodaj komentarz: S. 72-74 Wśród krajowych źródeł finansowania SR CPK wskazano m. in. środki budżetowe samorządów, natomiast wśród źródeł zewnętrznych – środki z Polityki Spójności na lata 2021-2027, w tym środki przewidziane w programach operacyjnych na poziomie regionalnym. Wszelkie decyzje w tym zakresie powinny być poprzedzone partnerskim dialogiem z władzami samorządowymi. Stwierdzenie, że: „Za źródło finansowania SR CPK uznać należy budżet Programu Wieloletniego CPK oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK, mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych” może prowadzić do ograniczenia samodzielności finansowej jednostek samorządu terytorialnego, która realizowana jest m.in. poprzez coroczne uchwalanie budżetu, zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych. Wskazywanie budżetów JST jako źródła finansowania SR CPK – bez określenia zasad współpracy, mechanizmów kompensacyjnych czy dobrowolności zaangażowania – może zostać odebrane jako próba przerzucenia odpowiedzialności finansowej za realizację założeń Strategii na poziom lokalny, bez uwzględnienia jego samodzielności i realnych możliwości. Przyjęcie SR CPK skutkować będzie powstaniem obowiązku aktualizacji strategii województwa, powiatu i gminy, planu zagospodarowania województwa oraz planu ogólnego. Oznacza to podjęcie przez samorządy zobowiązań, jakie będą wynikać z ustaleń tych dokumentów (np. wykup gruntów i realizacja określonych inwestycji, późniejsze utrzymanie nowopowstałej infrastruktury). Na poziomie gmin mogą to być dodatkowo koszty scaleń i podziałów nieruchomości, a także odszkodowań w przypadku utraty wartości nieruchomości. W SR CPK nie uwzględniono szeregu tego typu kosztów (co może oznaczać, że ramy finansowe są niedoszacowane), przewidziano natomiast finansowanie rozwoju komunikacji publicznej, rozbudowy sieci drogowej i dróg rowerowych, modernizacji przedszkoli i szkół czy dostosowania do nowych potrzeb systemu opieki zdrowotnej. Fakt włączenia samorządów w finansowanie/współfinansowanie takich wydatków oznacza nie tylko obarczenie samorządów kosztami przemian społecznych, środowiskowych i przestrzennych, związanych z budową i funkcjonowaniem CPK, ale przede wszystkim wymusza zmianę priorytetów prowadzonej przez te samorządy wewnętrznej polityki rozwoju. Dodaj komentarz: S. 72 Proponuje się zmienić poniższy fragment poprzez odniesienie do planów ogólnych gmin, zamiast studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin: Elementem wdrożenia SR CPK jest zapewnienie spójności z lokalnymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, w szczególności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa oraz planami ogólnymi gmin. Proponowana zmiana wynika z nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z tą nowelizacją studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin zachowują moc do dnia wejścia w życie planu ogólnego gminy w danej gminie, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2026 r. Dodaj komentarz: S. 70 Brak jest spójności pomiędzy postanowieniami projektu Strategii i ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym w zakresie kompetencji Pełnomocnika Rządu do spraw CPK. W dokumencie wskazano, że pełnił będzie m.in. rolę koordynatora działań realizowanych przez inne podmioty (przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego), przy czym w ustawie wskazano, że do jego kompetencji należy koordynowanie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru otoczenia CPK we współpracy z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego oraz jednostkami samorządu terytorialnego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na zrozumiałość dokumentu i jego spójność z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.		
839	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Za niewłaściwe należy uznać podejście, zgodnie z którym rozwój otoczenia obszaru CPK planuje się z pominięciem ważnego kontekstu, jakim jest Miejski Obszar Funkcjonalny Warszawy (MOFW). Na podstawie obecnej wersji dokumentu trudno stwierdzić w jakim zakresie uwarunkowania i cele rozwoju obszaru otoczenia CPK mogą wzmacniać MOFW (o czym mowa na str. 47). Wydaje się, że większość interwencji koncentruje się na wzmocnieniu samego obszaru funkcjonalnego CPK i może utrudniać prowadzenie spójnej polityki dedykowanej obszarowi funkcjonalnemu Warszawy. Jednym z przykładów nieuwzględnienia powiązań obszaru funkcjonalnego lotniska i obszaru funkcjonalnego Warszawy są zagadnienia dotyczące transportu. W Strategii powołano się na dokumenty kierunkowe województwa mazowieckiego, które uwzględniają podział statystyczny oparty na jednostkach NUTS, w tym region warszawski stołeczny (RWS), odpowiadający obszarowi MOFW. Tak ukierunkowana polityka regionalna wpływa na sposób dysponowania środkami z Funduszy Europejskich (które mają stanowić jedno ze źródeł finansowania wdrażania Strategii). Ma to następnie odzwierciedlenie w inicjatywach podejmowanych na poziomie lokalnym, m. in. w zakresie rozwiązań transportowych. Strategia zakłada „stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego (w tym wspólna oferta przewozowa, wspólny bilet, zintegrowane przesiadki)”. Nie jest jasne jak należy rozumieć pojęcie „system regionalny” ani też czy plan ten zakłada integrację z systemem transportu w ramach MOFW. Trzeba mieć na uwadze, że zapewnienie dobrze funkcjonującego transportu w ramach obszaru otoczenia CPK jest z pewnością ważne, ale dla części mieszkańców, niezwiązanych z lotniskiem, priorytetem pozostanie sprawne powiązanie komunikacyjne z Warszawą. Dodaj komentarz: W dokumencie wskazano, że: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze identyfikuje w województwie mazowieckim dwa rodzaje Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI), uwzględniające także OSI z poziomu krajowego, wskazane w SOR oraz KSRR 2030: problemowe w poziomie podregionów NUTS 3 (Nomenclature des Unités territoriales statistiques – w Polsce są to 73 podregiony) oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne. Powyższy fragment wymaga weryfikacji, ponieważ sugeruje, że OSI poziomu krajowego to OSI problemowe obejmujące podregiony NUTS 3 oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne wskazane w SRWM 2030+. Innowacyjne Mazowsze na poziomie regionalnym. Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na spójność dokumentu z zapisami SRWM 2030+. Innowacyjne Mazowsze. Dodaj komentarz: Należy wskazać źródło rysunku tj. „Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”. Dodaj komentarz: W części odnoszącej się do Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze (SRWM 2030+) proponuje się w zakresie postanowień: - MOF Żyrardowa - uzupełnić przywołane ze SRWM 2030+ działania o uporządkowanie gospodarki przestrzennej, w szczególności poprzez koordynację procesów planowania przestrzennego w celu ochrony ładu przestrzennego terenów otwartych przed rozpraszaniem zabudowy i chaosem inwestycyjnym; - MOF Warszawy - wskazać działania ze SRWM 2030+, które w ogóle nie zostały przytoczone. Do wskazanego działania w ramach MOF Żyrardowa autorzy projektu Strategii odwołują się w dalszej jej części (np. analiza SWOT w obszarze	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Spójność terytorialna – szansa: Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego). Brak przywołanych ze SRWM 2030+ stosownych zapisów w ramach MOF Warszawy sprawia, że projekt dokumentu w sposób wybiórczy odnosi się do postanowień dokumentu regionalnego, które z punktu widzenia dalszych propozycji i ustaleń są istotne. Dodaj komentarz: Postanowienia dotyczące zakresu interwencji dla OSI żyrardowskiego zostały przytoczone częściowo (tj. wskazują tylko część działań skierowanych do tego obszaru), podczas gdy dla pełnego obrazu zakresu interwencji skierowanych do tego obszaru warto byłoby je uzupełnić przywołując pełną ich treść wskazaną w SRWM 2030+. W obecnym brzmieniu dokumentu postanowienia dotyczące zakresu interwencji dla OSI żyrardowskiego nie pokazują wszystkich działań kierowanych do tego obszaru. Warto byłoby to uzupełnić wskazując ich pełny zakres.		
840	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Str. 34 Analiza SWOT – obszar Gospodarka, Zagrożenia Str. 67 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Str. 72 9. System realizacji Model wdrażania . Projekt strategii nie odnosi się do konkretnych informacji i analiz w zakresie obowiązującego prawa miejscowego na obszarze objętym strategią. Proponuje się rozważyć rozszerzenie zapisów Strategii w tym zakresie, zwłaszcza w kontekście zgodności i/lub występowania kolizji z ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co pozwoli na integrację zapisów strategii z obowiązującym prawem miejscowym, mając jednocześnie na uwadze: - art. 17 1c Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747), zgodnie z którym: „w zakresie zapewnienia optymalnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego oraz przestrzennego na obszarze otoczenia CPK Spółka Celowa w szczególności: (...) 4. Podejmuje, również we współpracy z innymi organami oraz podmiotami, działania w zakresie przygotowania nieruchomości do zagospodarowania, w tym w zakresie planowania przestrzennego, scalania i podziałów nieruchomości oraz uzbrajania w urządzenia infrastruktury technicznej”; - art. 14 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130 z	NIE	Uwaga wykracza poza zakres ustaleń strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		późn. zm.), który stanowi, że „plan miejscowy jest aktem prawa miejscowego”, zatem jest wiążący dla wszystkich podmiotów, a nie przestrzeganie jego ustaleń traktowane może być jako naruszenie samodzielności planistycznej gmin oraz może prowadzić do konfliktów z jednostkami samorządu terytorialnego, właścicielami gruntów i inwestorów. Do materiałów przekazanych do konsultacji nie załączono jednocześnie diagnozy społeczno-gospodarczej, co uniemożliwia jednoznaczną weryfikację ww. kwestii, a w szczególności zgodności bądź występowania kolizji z obowiązującym prawem miejscowym. Projekt strategii zawiera zapisy: - na str. 67, że strategia „kompleksowo integruje tereny rozwojowe, unikając konfliktów przestrzennych z istniejącym zagospodarowaniem i planowanymi zmianami” oraz - na str. 72, że „Rozwój obszaru otoczenia CPK kształtuje się w sposób zapewniający (...) 11) poszanowanie uzasadnionych interesów właścicieli nieruchomości, wynikających z przeznaczenia nieruchomości określonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub z ostatecznego rozstrzygnięcia organu administracji publicznej zezwalającego na wykonywanie robót budowlanych.” Zapisy te w świetle braku konkretnych analiz mpzp i/lub przedstawienia ich wyników mogą zostać uznane za czysto teoretyczne. Nie odnoszą się do skali i rodzaju konfliktów przestrzennych, a brak szczegółowej analizy i odniesienia do konkretnych mpzp poddaje w wątpliwość zapis o zapewnieniu poszanowania uzasadnionych interesów właścicieli, wynikających z przeznaczenia określonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Sugeruje się przedstawić: - katalog mpzp, które obowiązują na terenach objętych projektem przedmiotowej strategii rozwoju, - wskazać skalę i rodzaj konfliktów przestrzennych wynikających z wprowadzanych strategią funkcji względem ustaleń obowiązujących mpzp, - oszacować skalę ewentualnych wymaganych zmian w miejscowych planach i szczegóły dotyczące wdrożenia tych zmian. Konsekwencją nieuwzględnienia prawa miejscowego mogą być konflikty z gminami i mieszkańcami związane np. z ograniczeniem praw właścicieli do dysponowania własnym gruntem i blokowaniem inwestycji, które w dotychczas obowiązujących mpzp były dopuszczalne na danym terenie. Ponadto w analizie SWOT na str. 34 jako jedno z zagrożeń wskazano: „niedostosowanie terenów wokół CPK do oczekiwań inwestorów” w nawiasie wskazując m.in. „MPZP”. Niejasne jest w jakim kontekście wskazano mpzp. Natomiast jeśli jako zagrożenie wskazano niedostosowanie terenów wokół CPK do oczekiwań inwestorów tym bardziej zasadna jest szczegółowa analiza mpzp na tych terenach.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Na terenach objętych Strategią będą stosowane szczególne zasady związane z realizacją inwestycji celu publicznego w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2022 r. natomiast na mocy ustawy o CPK m.in. mpzp będą musiały zostać doprowadzone do zgodności z ustaleniami SR CPK, jednakże w pierwszej kolejności strategia rozwoju otoczenia CPK powinna uwzględnić dotychczasowe ustalenia obowiązujących mpzp w celu poszanowania ustawowych kompetencji gmin w zakresie władztwa planistycznego i w celu kreowania ładu przestrzennego, poprzez realizację swoich planów w największym możliwym stopniu w zgodności z obowiązującym prawem miejscowym. Przepisy ustawy o CPK nie mogą naruszać praw jednostek samorządu terytorialnego (w tym ich samodzielności), które zostały im nadane konstytucyjnie, m.in. w art. 16 i 165 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. Rzetelne uwzględnienie ustaleń mpzp w strategii jest również wskazane w kontekście sformułowanego 3 celu strategicznego SR CPK, tj.: „Cel przestrzenny: Przyjazna przestrzeń - efektywne i wysokiej jakości zagospodarowanie przestrzeni, które zapewni korzystanie z niej w sposób wygodny dla jej użytkowników, z poszanowaniem interesów różnych stron. Zostanie to osiągnięte dzięki wdrożeniu zasad zrównoważonej planistyki przestrzennej oraz sprawnie funkcjonującej komunikacji publicznej wspartej budową lokalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz realizacją niezbędnych lokalnych połączeń drogowych, a ponadto działań mających na celu ochronę środowiska i łagodzenie zmian klimatu. Harmonijne pogodzenie interesów społecznych, urbanistycznych, środowiskowych i gospodarczych w przestrzeni, która podlega silnym przemianom wymaga przemyślanego i zrównoważonego podejścia.” Dodaj komentarz: Brak spójności zawartości rozdziału z jego tytułem. Zamiast wniosków przywołano analizę SWOT. Oddzielny rozdział w dalszej części poświęcony jest wnioskowi z prognozy demograficznej i rynku pracy. Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na przejrzystość dokumentu. Dodaj komentarz: Zaprezentowana analiza SWOT, wbrew wprowadzeniu, w zbyt małym stopniu akcentuje kontekst, jakim jest inwestycja CPK. W konsekwencji wyniki analizy nie dają pełnego obrazu zagrożeń i wyzwań, które powinny być brane pod uwagę przy kształtowaniu kierunków rozwoju obszaru otoczenia tej inwestycji. Istotne wątpliwości budzi m.in. część Walory kulturowe i turystyka, w której obszar otoczenia CPK przedstawiony został jako teren o wysokim potencjale turystycznym, zaś wśród zagrożeń w powiązaniu z inwestycją CPK wskazano jedynie wzmożony hałas. Tymczasem rozwój obszaru otoczenia CPK jako węzła transportowego oznacza przekształcenie atrakcyjnych terenów otwartych w obszary zabudowane (z dużym udziałem infrastruktury TSL), a także powstanie wielu barier przestrzennych związanych z infrastrukturą transportową (KDP, drogi szybkiego ruchu). Sama koncepcja hubu transportowego zakłada, że obszar otoczenia CPK nie stanie się docelowym miejscem podróży, a jedynie miejscem zmiany środka transportu (w przypadku kontynuacji podróży). Najbliższą destynacją ruchu pasażerskiego pozostanie Warszawa. Działania ukierunkowane na eksponowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego mogą więc jedynie wzmacniać lokalną tożsamość i wspierać lokalny ruch turystyczny. Podobnie, w części Środowisko przyrodnicze – ochrona i kształtowanie nie zaakcentowano w wystarczającym stopniu zagrożeń, jakie planowana inwestycja będzie wywierać na środowisko. W części „Zagrożenia” należałoby ująć możliwy negatywny wpływ CPK na większość elementów wskazanych jako mocne strony (ciągłość powiązań przyrodniczych i korzyści ekologicznych, zabudowa terenów otwartych itp.). Warto zaznaczyć, że CPK jest zagrożeniem dla realizacji koncepcji zielonego pierścienia Warszawy, a także pełnienia funkcji żywicielskich o znaczeniu strategicznym przez tereny w wysokim stopniu do tego predystynowane. W części Demografia pominięto ryzyka dotyczące powiatów wyludniających się (np. powiat sochaczewski). Napływ nowych mieszkańców w obszarze otoczenia CPK może oznaczać jeszcze większe trendy spadkowe w powiatach, w których odpływ ludności już dziś stanowi kluczowe wyzwanie. Zastrzeżenia budzi także część Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna. Istotnym wyzwaniem jest i będzie wdrażanie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju na obszarze otoczenia CPK, czemu nie sprzyja		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ani polski system planowania przestrzennego (dostępne instrumenty i podział kompetencji), ani obecny stopień degradacji przestrzeni, ani też dominująca własność prywatna. „Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego” (o którym mowa na s. 39) wymagałoby przeprowadzenia wielu zmian prawnych, ale też działań na poziomie gmin związanych ze scalaniem i podziałem nieruchomości czy wykupem gruntów na cele publiczne, co ze względu na koszty (w tym koszty społeczne) jest niechętnie realizowane przez samorządy. Istotnym zagrożeniem dla jakości planowania przestrzennego na obszarze otoczenia CPK może być także sytuacja chaosu formalno-prawnego w następstwie równoczesnego wdrażania reformy systemu planowania przestrzennego oraz przyjęcia SR CPK, a także opóźnienia procesu aktualizacji dokumentów planistycznych na tym obszarze (termin 24 miesięcy na przeformułowanie całej polityki przestrzennej może okazać się dla wielu JST nierealny). Dodaj komentarz: W części Analiza SWOT, obszar Demografia (Słabe strony), proponuje się zmianę lub usunięcie fragmentu: „Procesy suburbanizacji obejmują część największych miast obszaru otoczenia CPK”. Przypisywanie procesów suburbanizacji największym miastom obszaru otoczenia CPK wydaje się niewłaściwe, ponieważ przedmiotowe procesy zachodzą w korytarzu transportowym Warszawa - Łódź i są efektem oddziaływania Warszawy, a nie miast, tj. Pruszków, Sochaczew, Żyrardów. W związku z powyższym w wątpliwość poddaje się słuszność przedmiotowego zapisu w obszarze demografii (słaba strona), ponieważ suburbanizacja wprawdzie następuje głównie na obszarach wiejskich i nie sprzyja wzmocnieniu potencjału demograficznego miast obszaru otoczenia CPK, ale wzmocnia potencjał całego obszaru otoczenia CPK kosztem innych obszarów, na których odbywa się depopulacja. Dodaj komentarz: W części Analiza SWOT, obszar Gospodarka i Transport (część Szanse) proponuje się wykreślić fragment "centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych (...)" i uwzględnić jako mocną stronę. Przytoczona kwestia stanowi element uwarunkowań zewnętrznych, który daje szansę do dalszego rozwoju sieci transportowej, transportu intermodalnego i kreowania krótkich łańcuchów dostaw, co zostało zresztą wskazane jako szansa w ramach przedmiotowych obszarów tematycznych.		
841	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	S. 58 Proponuje się niestosowanie pojęcia „rewitalizacja” w innym znaczeniu niż zostało to zdefiniowane w ustawie z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji. Zamiast terminu użytego w zdaniu: „(...) wdrożenie działań rewitalizacyjnych sprzyjających ekosystemom wodnym (...)”, proponuje się użycie terminu rekultywacja. Zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, „rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie (...)”. W związku z powyższym stosowanie sformułowania rewitalizacja w odniesieniu do ekosystemów wodnych jest niewłaściwe. Dodaj komentarz: S. 57 Wśród kierunków działań w ramach celu III.1 Zwarta i optymalnie zaprojektowana przestrzeń miast, miejscowości i wsi proponuje się uwzględnić zapis dotyczący działań rewitalizacyjnych w obszarach miast i wsi. W opiniowanym projekcie dokumentu, w części dotyczącej podsumowania prac grup roboczych i warsztatów z JST obszaru otoczenia CPK w obszarze tematycznym Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna, wskazano potrzebę wsparcia procesów rewitalizacji. Skala potrzeb w tym zakresie wynika też z podejmowanych przez gminy otoczenia CPK działań rewitalizacyjnych. Wg danych GUS, w 2023 r. działania rewitalizacyjne były prowadzone w ponad 70% gmin przedmiotowego obszaru (13 gmin). Dodaj komentarz: S. 57-60 Część III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych wymaga przeformułowania i uzupełnienia. Działania mające na celu ochronę środowiska powinny zostać wyraźnie osadzone w kontekście inwestycji, jaką jest CPK. Obecna treść jest uniwersalna, adekwatna dla każdego innego rodzaju przestrzeni. Tymczasem obszar otoczenia CPK wymaga szczególnego wysiłku związanego z minimalizowaniem negatywnych skutków inwestycji, zarówno na etapie projektowania i budowy CPK, jak i późniejszej jego eksploatacji. Konsekwencją realizacji CPK będzie m. in. zabudowa terenów otwartych i fragmentacja przestrzeni przyrodniczej, a także wzmożony poziom zanieczyszczeń, drgań i hałasów związany z ruchem lotniczym i kołowym (branża TLS). Nie jest jasne, jak w tych warunkach może dojść do „wzmocnienia funkcjonowania systemu przyrodniczego”, gdyż poniesie on głównie straty.	CZĘŚCIOWO	Ujednolicono zapisy w tekście strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wymienione wśród kierunków działań „zwiększenie areálu leśnego” (wskazane także w ramach Programu mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych, s. 66) nie znajduje potwierdzenia w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej (ani w części opisowej, ani graficznej). Należy podkreślić, że ustalenia SR CPK w sposób istotny ingerują w ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, w którym rejon otoczenia CPK stanowił rejon o szczególnym potencjale rolniczym i środowiskowym (obszary predestynowane do pełnienia funkcji żywicielskich o strategicznym znaczeniu oraz obszary posiadające potencjał do kształtowania struktury zielonego pierścienia). Zaproponowane działania w ramach celu III.2 wydają się nieadekwatne dla zrównoważenia strat związanych z przekształceniem tych terenów w związku z planowaną inwestycją. Dodaj komentarz: S. 57-60 Część III.1 Zwarta i optymalnie zaprojektowana przestrzeń miast, miejscowości i wsi wymaga doprecyzowania i uzupełnienia. Obszar otoczenia CPK cechuje wysoki stopień rozproszenia zabudowy. Treść dokumentu nie precyzuje w jaki sposób w takich warunkach przestrzennych może zostać osiągnięty cel: „powstanie przestrzeni o zwartej strukturze”. Wśród działań wymieniono m. in. „integrację planowania przestrzennego (...) w celu podnoszenia jakości przestrzeni zabudowanej” (co bez dodatkowych wyjaśnień, trudno zinterpretować), a także „dostosowanie dokumentów strategicznych i planistycznych obszaru otoczenia CPK do SR CPK”. Należy zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym narzucają obowiązek aktualizacji strategii rozwoju województwa, powiatu oraz gminy, planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz planu ogólnego gminy (art. 120zł ust. 1 pkt 1), nie dotyczy to jednak obowiązujących planów miejscowych. Przepisy wskazują jedynie, że nowe plany miejscowe uchwała się zgodnie z ustaleniami SR CPK (art. 120zł ust. 1 pkt 2). Tym samym na obszarze otoczenia CPK jeszcze przez lata mogą funkcjonować obowiązujące plany miejscowe, a zabudowa może być realizowana niezgodnie z koncepcją przyjętą w SR CPK. Dotyczy to także wydanych wcześniej, bezterminowych decyzji o warunkach zabudowy. W Części III nie odniesiono się w żaden sposób do konieczności przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości, a także wykupu terenów i realizacji nowych dróg publicznych, co wydaje się niezbędne dla zaimplementowania rozwiązań Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w zakresie obszarów o istotnym znaczeniu. Nie jest też jasne czy wskazana wśród działań „intensyfikacja potencjałów zabudowy” oznacza uzupełnianie luk w zabudowie istniejącej czy też wyznaczenie terenów rozwoju zabudowy, albo też zwiększenie wskaźnika intensywności zabudowy, względem zabudowy dominującej obecnie na obszarze otoczenia CPK. Wymaga to doprecyzowania. Dodaj komentarz: S. 55-56 Proponuje się uwzględnić w kierunkach działań, poza wskazanym „wyznaczeniem zintegrowanej sieci szlaków pieszych i rowerowych w Obszarze otoczenia CPK”, także rozwój infrastruktury towarzyszącej. Drogi rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą stanowią ważne elementy w rozwoju turystyki i rekreacji.		
842	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W dokumencie wskazano, że lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych ujęta jest w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowiącym załącznik do SR CPK, przy czym sposób ich wskazania jest w wielu przypadkach nieczytelny i ogranicza w znacznym stopniu możliwość ich implementacji do dokumentów strategicznych i planistycznych jednostek samorządu terytorialnego województwa mazowieckiego. Proponuje się zatem rozważyć zestawienie planowanych przedsięwzięć w innej formie (np. tabelarycznej), która umożliwi ich jednoznaczną interpretację. Kwestia ta powinna zostać jednoznacznie doprecyzowana już na etapie opracowania SR CPK, a nie – jak wskazano w dokumencie – odłożona do późniejszego etapu wdrażania, w ramach którego przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju obszaru otoczenia CPK mają zostać szczegółowo opisane w Porozumieniu Terytorialnym zawartym pomiędzy	CZĘŚCIOWO	Poprawiono czytelność zapisów strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		stroną rządową a samorządową. Takie podejście budzi wątpliwości co do przejrzystości oraz przewidywalności procesu planistycznego i ogranicza możliwość realnego udziału samorządów w kształtowaniu kluczowych założeń już na etapie opracowywania Strategii. Proponowana zmiana wpłynie na czytelność dokumentu i możliwość implementacji ustaleń do dokumentów strategicznych i planistycznych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, w tym poziomu regionalnego.		
843	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Należy uzgodnić treść dokumentu głównego SR CPK z treścią Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej (częścią opisową i graficzną). Wymienione na s. 67 Kluczowe elementy modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej nie znajdują potwierdzenia w Modelu, w którym nie wskazano m. in. terenów zielonych/otwartych ani terenów chronionych czy osi wojewódzkich.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
844	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 8 zatytułowano „Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia”, podczas gdy lista zawiera jedynie odniesienie do wskaźników. Brak jest opisu rezultatów, czyli oczekiwanych efektów działań realizowanych w ramach celów założonych w Strategii i zobrazowania, co może zmienić się realnie w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym. Ponadto proponuje się, aby w tabeli zawierającej listę wskaźników monitorowania SR CPK, w kolumnach „wartość bazowa” i „wartość docelowa” wskazać jednoznaczne odniesienie do konkretnego roku. Praktyka ta jest powszechnie stosowana w dokumentach strategicznych i służy zapewnieniu spójności, przejrzystości oraz skuteczności systemu monitorowania i ewaluacji realizacji celów strategicznych. Proponowana zmiana wpłynie na przejrzystość i spójność dokumentu. Zgodnie z art. 120zi ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym strategia ma określać w szczególności oczekiwane rezultaty planowanych działań, w tym w wymiarze przestrzennym, oraz wskaźniki ich osiągnięcia. Dodaj komentarz: Zawarte w projekcie Strategii stwierdzenie: „Szczegółowy opis stref planistycznych wyznaczonych w Obszarach o Istotnym Znaczeniu znajduje się w części opisowej załącznika do SR CPK”, co sugeruje, że w części opisowej modelu dokonano charakterystyki 15 stref planistycznych, nie znajduje tam odzwierciedlenia. W części opisowej MSFP wskazano i scharakteryzowano 7 stref funkcjonalno-przestrzennych, które jednocześnie w tabeli nr 1 (Zestawienie stref funkcjonalno-przestrzennych determinujących kierunek rozwoju obszarów, str. 12) nazwano strefami planistycznymi w modelu ogólnym SFP. Wyjaśnienia wymaga zatem zarówno zastosowana terminologia, jak i relacja pomiędzy strefami planistycznymi i strefami funkcjonalno-przestrzennymi. Proponowana zmiana wpłynie na precyzyjność i spójność postanowień dokumentu.	CZĘŚCIOWO	Poprawiono czytelność zapisów strategii.
845	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Należy podać pełne nazwy ośrodków i klubów sportowych oraz istniejących obiektów turystycznych. Należy podać pełne nazwy ośrodków i klubów sportowych oraz istniejących obiektów turystycznych np. „CWKS „Legii” Warszawa” zamiast „Legii”. Dodaj komentarz: W części Analiza SWOT, obszar Transport zbiorowy i mobilność (część Zagrożenia) proponuje się uwzględnić „Niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców” jako słabą stronę. W związku z tym, że do słabych stron przedmiotowego obszaru tematycznego zaliczono: wykluczenie komunikacyjne niektórych wsi, brak powiązań systemu transportu zbiorowego z terenami urbanizacji oraz ograniczoną ofertę przewozów autobusowych to na tej podstawie można wnioskować, że wskazane jako zagrożenie niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców już ma miejsce i dlatego należy potraktować je jako słabą stronę, a nie jako zagrożenie, które będzie miało miejsce w przyszłości. Dodaj komentarz: Str. 35-37 4. Podsumowanie diagnozy Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK Analiza SWOT – Walory kulturowe i turystyka W mocnych stronach przywołano jako unikalne obiekty dziedzictwa przemysłowego m.in. budynki fabryczne w Żyrardowie. Proponuje się doprecyzować, czy przywołany obiekt to XIX-wieczna Osada Fabryczna uznana za pomnik historii. Jako unikalne obiekty dziedzictwa kulturowego proponuje się natomiast uwzględnić również zabytkowe obszary miast wpisane do rejestru zabytków, m.in.: układ urbanistyczno-krajobrazowy Milanówka oraz Miasto-Ogród Podkowa	CZĘŚCIOWO	Poprawiono czytelność zapisów strategii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Leśna. W zakresie mocnych stron i szans zabrakło także odniesienia do szlaków kulturowych wskazanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, m.in.: Szlak Chopinowski, Szlak Książąt Mazowieckich, Droga Św. Jakuba, Szlak Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Uwzględnienie wskazanych elementów dziedzictwa kulturowego i szlaków kulturowych w Strategii pozwoli nie tylko na podkreślenie bogactwa i różnorodności kulturowej obszaru, ale także na wykorzystanie tych zasobów w zrównoważonym rozwoju społeczno-gospodarczym oraz promocji obszaru. Integracja szlaków z ofertą obszaru otoczenia CPK umożliwi także tworzenie nowych produktów turystycznych i wydarzeń tematycznych, zwiększając atrakcyjność obszaru na mapie Polski i Europy.		
846	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział zaczyna się od zdania sugerującego całkowitą zmianę obszaru otoczenia CPK z rolniczego na przemysłowo-usługowy, zaś w Strategii rekomenduje się zachowanie rolniczego charakteru części gmin wchodzących w skład obszaru CPK. W związku z tym proponuje się przeredagowanie zdania na: „Kompleksowa przebudowa powiązań transportowych w obszarze otoczenia CPK przyspieszy i zintensyfikuje rozwój strefy przemysłowo-usługowej obok funkcjonującej od lat strefy rolniczej”. Projekt Strategii zakłada kontynuowanie funkcji rolniczych na części obszarów otoczenia CPK, zwłaszcza gmin położonych w tym obszarze i zgodnie z postanowieniami PZPWM należących do systemu obszarów żywielskich. Przeredagowanie zdania w zaproponowany sposób uczyniłoby dokument spójnym m.in. z rozdziałem 4. w odniesieniu do zapisów wskazujących zakres potrzeb w obszarze Rolnictwo.	CZĘŚCIOWO	Ujednolicono zapisy w tekście strategii.
847	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	S48-49, 57-60, 61-65 Cele strategiczne rozwoju w wymiarze przestrzennym, określone w projekcie Strategii, nie obejmują kluczowych elementów Programu CPK, w wyniku których dojdzie do radykalnego przekształcenia obszaru otoczenia CPK. Elementy Programu CPK są natomiast ujęte wśród wskazanych w Strategii przedsięwzięć priorytetowych, wskaźników monitorowania Strategii, a także w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej. Należy w tym zakresie zweryfikować dokument, pod kątem jego wewnętrznej spójności. Rolą Strategii jest „zapewnienie koordynacji kierunków przemian społeczno-gospodarczych i przestrzennych obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji Programu CPK”. W tym kontekście trudno zrozumieć, dlaczego wizja i cele strategiczne oraz dedykowane im kierunki działań pomijają elementy Programu CPK, które doprowadzą do transformacji obszaru otoczenia CPK. Lotnisko, sieć kolejowa i sieć dróg krajowych sprawią, że przestrzeń ta stanie się kluczowym dla kraju węzłem transportowym. Tymczasem cele strategiczne rozwoju w wymiarze przestrzennym rozpatrywane są w Strategii w kontekście „Przyjaznej przestrzeni” i koncentrują się na zagadnieniach związanych z kształtowaniem struktur osadniczych, rozbudową sieci dróg lokalnych czy dróg rowerowych. Z kolei przyjęte wskaźniki monitorowania rezultatów odnoszące się do celu „Przyjazna Przestrzeń” wykraczają poza opisane w ramach tego celu działania i obejmują elementy Programu CPK np. „długość nowych linii kolejowych”. Również określone w Strategii przedsięwzięcia priorytetowe m. in. w ramach Programu drogowego obejmują inwestycje Programu CPK, jak np. Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej, ujętą także w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
848	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego 4. Wnioskuje, by ul. Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje, by wybudować tory kolejowe CMK i drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Wnioskuje, by zaplanować organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscu przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych. 8. Wnioskuje, by transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
849	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego 4. Wnioskuje, by ul. Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje, by wybudować tory kolejowe CMK i drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Wnioskuje, by zaplanować organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscu przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych. 8. Wnioskuje, by transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.		
850	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego 4. Wnioskuje, by ul. Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje, by wybudować tory kolejowe CMK i drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Wnioskuje, by zaplanować organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscu przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych. 8. Wnioskuje, by transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
851	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego 4. Wnioskuje, by ul. Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje, by wybudować tory kolejowe CMK i drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Wnioskuje, by zaplanować organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscu przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych. 8. Wnioskuje, by transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi, a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
852	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez obszar Starych Bud, Sadych Bud, Grądów i Henryszewa. Nie zgadzam się na "przeoranie" naszych pięknych zielonych terenów na czele z kompleksem Wydmy Międzyborskich, liniami kolejowymi zaplanowanymi wg w sposób nadmiarowy i przeskalowany, nieuwzględniający zupełnie walorów przyrodniczych naszych miejscowości. Nie zgadzam się również na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Łódź - Warszawa w miejscowości Międzybórz w ramach ulic Wojska Polskiego i Partyzantów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
853	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuje o wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej z funkcją usługową dla miejscowości Regów w Gminie Baranów. Miejscowość znajduje się w sąsiedztwie CPK oraz planowanej stacji kolejowej. Teren też jest wyposażony w infrastrukturę wodociągową z dostępem do istniejącej sieci energetycznej. Ponadto proszę zwrócić uwagę na dysproporcje w rozwoju dla trzech gmin na których inwestycja CPK będzie realizowana: Gmina Teresin i Wiskitki – tereny usługowe, produkcyjne, City , Gmina Baranów - teren rolny gdzie rolnicy zapewne przez wprowadzone ograniczenia nie będą prowadzili działalności w dotychczasowej formie.	TAK	Uwaga uwzględniona.
854	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Uwagi do dokumentacji planistycznej CPK – lokalizacja i organizacja ruchu lotniczego W związku z konsultacjami społecznymi dotyczącymi Centralnego Portu Komunikacyjnego, składam następujące uwagi dotyczące planowanego umiejscowienia lotniska oraz organizacji operacji startów i lądowań:	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Kierunki startów i lądowań – ochrona północnego Milanówka: Zwracam uwagę na konieczność takiego zaplanowania osi podejścia i odlotów, aby minimalizować przeloty nad terenami zurbanizowanymi, w szczególności nad północną częścią Milanówka – obszarem charakteryzującym się gęstą zabudową jednorodzinną, dużym udziałem zieleni oraz walorami rekreacyjnymi i krajobrazowymi. Wnoszę o uwzględnienie w projektowaniu tras podejścia i odlotów priorytetu dla tras przebiegających nad terenami mniej zurbanizowanymi oraz unikanie stałych korytarzy lotniczych nad Milanówkiem Północnym. Wysokość przelotów i redukcja hałasu: Jeśli przeloty nad ww. obszarami okażą się nieuniknione, należy zaplanować takie procedury lotnicze, które będą gwarantować możliwie najwyższą wysokość przelotu w rejonie zamieszkałym oraz minimalizować hałas – np. przez ograniczenie ciągu silników i stosowanie cichszych procedur startu i podejścia. Polityka CPK dotycząca hałasu i floty samolotów: Wnoszę o wprowadzenie w regulacjach wewnętrznych CPK oraz wymaganiach dla przewoźników obowiązującej na stałe polityki redukcji emisji hałasu, obejmującej m.in.: Zakaz operowania samolotów o wysokiej emisji hałasu, w szczególności starszych modeli, które nie spełniają nowoczesnych norm hałasowych (np. ICAO Chapter 4 i wyższych). Preferencje slotowe i operacyjne dla samolotów cichszych, nowocześniejszych, wykorzystujących niskoszumowe technologie. Monitoring hałasu i publicznie dostępne dane na temat poziomu hałasu w okolicznych miejscowościach, z możliwością zgłaszania naruszeń przez mieszkańców. Uzasadniam powyższe uwagi troską o jakość życia mieszkańców regionu, w tym mojej rodziny, oraz koniecznością ochrony przed uciążliwościami środowiskowymi wynikającymi z funkcjonowania tak dużej inwestycji infrastrukturalnej jak CPK.		
855	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Uwagi do rozdziału „Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK”	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Rekompensaty dla mieszkańców Milanówka: Uważam, że w ramach strefy otoczenia CPK należy zaplanować konkretne działania rekompensujące negatywny wpływ tej inwestycji na lokalne społeczności, w tym mieszkańców Milanówka. Tak poważne przedsięwzięcie infrastrukturalne jak CPK wiąże się z wieloletnimi niedogodnościami: wzrostem hałasu, zwiększonym ruchem drogowym, presją urbanizacyjną oraz zmianami klimatu akustycznego i środowiskowego. W zamian CPK powinno zainwestować w rozwój lokalnej infrastruktury społecznej, w szczególności poprzez: -budowę nowych szkół i przedszkoli, -tworzenie stref relaksu i rekreacji, np. miejskiej pływalni, parków, tras rowerowych, -modernizację dróg lokalnych, kanalizacji i powiatowych w gminie Milanówek i sąsiednich miejscowościach. -dopłaty do modernizacji budynków (wymiana okien, wygłuszenie poddaszy, ścian, aktywne systemy redukcji hałasu, ekrany akustyczne przy drogach) Północna obwodnica Milanówka – sprzeciw wobec proponowanego przebiegu: Zdecydowanie sprzeciwiam się obecnemu planowi północnej obwodnicy Milanówka, który zakłada jej przebieg przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK) oraz teren intensywnej zabudowy jednorodzinnej. Realizacja takiej trasy byłaby rażąco sprzeczna z zasadami zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Jeżeli budowa obwodnicy jest absolutnie konieczna, postuluję rozważenie alternatywnego przebiegu, korzystniejszego z punktu widzenia mieszkańców i środowiska: Węzeł z autostradą A2 w okolicach restauracji McDonald's przy Brwinowie / Kotowicach, Następnie poprowadzenie drogi w kierunku drogi wojewódzkiej 719 – od północno-wschodniej strony Milanówka, z ominięciem zwartej zabudowy mieszkaniowej. Ogólnie tą obwodnicę należy odsunąć od terenów mieszkalnych w szczególności Milanówek - ulice Kwiatowa, Sadowa, Żurawia, Tęczowa co najmniej o 400-500 metrów na północ. Transport publiczny – kolej WKD na północy Milanówka: Popieram natomiast rozwój transportu publicznego, w tym rozszerzenie trasy WKD w kierunku północnej części gminy, np. przez Fałęcin, ale wyłącznie wzdłuż istniejących dróg powiatowych. Takie rozwiązanie może znacząco poprawić dostępność komunikacyjną regionu bez dodatkowych obciążeń dla środowiska naturalnego i mieszkańców. Można także pomyśleć o zbiorowym transporcie publicznym np. dofinansowanie do istniejących połączeń, zwieszenie częstotliwości, nowe trasy..		
856	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Doprecyzowanie wizji z uwzględnieniem specyfiki lokalnej: Zwracam uwagę, aby wizja regionu CPK wprost odnosiła się do potrzeb i walorów terenów wokół Milanówka i sąsiednich gmin. Warto w opisie podkreślić rolę tych miejscowości jako obszarów o wysokich walorach krajobrazowych i rekreacyjnych, które jednocześnie mogą skorzystać na rozwoju infrastruktury, pod warunkiem ograniczenia negatywnych skutków. Sugestia: dodać zdanie o tym, że rozwój CPK ma wspierać zachowanie tożsamości matych miejscowości i ich krajobrazu, a nie prowadzić do erozji charakteru tych obszarów. Cel strategiczny: zrównoważony rozwój przestrzenny – konkretne postanowienia: Proponuję sformułować wyraźny zapis o konieczności koordynacji planów miejscowych (MPZP) i studium gmin w obszarze otoczenia, w tym w Milanówku, tak aby nowe inwestycje nie powodowały chaotycznej zabudowy czy przeznaczenia terenów cennych przyrodniczo na inwestycje przemysłowe. Warto wskazać, że określenie stref buforowych i stref rekompensat (np. tereny zielone, parki tematyczne) dla najbardziej obciążonych obszarów (np. północny Milanówek pod kątem hałasu) musi być jednoznaczne i oszacowane finansowo. Efektywna i przyjazna mobilność – konkretne działania: Uzupełnić zapis o strategiczne wsparcie dla rozwoju WKD i linii kolejowych wzdłuż istniejących dróg powiatowych przez Fałęcin i okolice północnego Milanówka, z uwzględnieniem analiz kosztów i korzyści dla mieszkańców (np. mniejsze natężenie ruchu samochodowego, skrócenie dojazdu).	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyraźnie zaakcentować konieczność minimalizowania tranzytu ciężarowego przez małe miejscowości. W strategii powinno być uwzględnione wzmocnienie alternatywnych tras (np. od węzła A2 Brwinów/Kotowice do drogi 719) zamiast wprowadzania ruchu przez zwartą zabudowę lub jej fragmenty. Zarekomendować włączenie w dokument celów dotyczących integracji multimodalnej – parkingi Park&Ride czy Bike&Ride w strategicznych punktach (np. przy stacjach WKD), aby zachęcać do rezygnacji z samochodu przy dojeździe do CPK. Ochrona środowiska i klimatu – narzędzia realizacji: Doprecyzować zapisy o normach hałasowych: wymienić odniesienie do standardów ICAO (np. Chapter 4 i wyższe) oraz wskazać konieczność monitoringu w stałych punktach pomiarowych (np. północny Milanówek), z publikacją wyników. W strategii można zasugerować powołanie niezależnego zespołu ds. monitoringu hałasu i jakości powietrza + stacje pomiarowe. Wprowadzić zapis o mechanizmach sankcji lub ograniczeń operacyjnych dla przewoźników nieprzestrzegających wymagań (np. zakaz wlotów/lądowań samolotów niespełniających norm hałasowych). Postulować wyznaczenie planu nasadzeń kompensacyjnych i ochrony terenów zielonych w strefie wpływu CPK, w tym w sąsiedztwie Milanówka, tak aby rekompensować ingerencję w środowisko. Warto wskazać kryteria: rodzime gatunki, ciągłość korytarzy ekologicznych. Rozwój społeczny i infrastruktura publiczna – mechanizmy rekompensat: Zwrócić uwagę, że cele strategiczne powinny zawierać jasne mechanizmy finansowania rekompensat: fundusz lokalny, z którego będą finansowane nowe szkoły, pływalnie, ośrodki zdrowia, centrum rekreacji w Milanówku. W strategii należy opisać kryteria podziału środków i sposób konsultacji z samorządami. Zaproponować włączenie w cele punktu o programach edukacyjnych i szkoleniach dla mieszkańców regionu, dostosowanych do możliwości zatrudnienia w CPK i branżach towarzyszących. W Milanówku i okolicach warto przewidzieć współpracę z lokalnymi szkołami, aby np. wdrożyć naukę języków lub kompetencji logistycznych. Innowacje i rozwój gospodarczy – lokalne impulsy: W strategii dodać przykład wsparcia MŚP z Milanówka i okolic (np. branża turystyczna, rekreacyjna) przez programy inkubacji lub ulgi podatkowe, aby lokalne firmy mogły korzystać na rosnącym ruchu pasażerskim i logistycznym. Można wskazać konieczność analiz przestrzeni pod coworkingi czy centra B+R w gminach sąsiednich, z uwzględnieniem zrównoważonej zabudowy (mała skala, integracja z naturą). Zarządzanie krajobrazem i ochrona wartości krajobrazowych: Dopisać precyzyjnie, że wszelkie nowe inwestycje (nawet pomocnicze) w strefie otoczenia CPK powinny przechodzić ocenę pod kątem zgodności z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu i lokalnymi planami ochrony przyrody. Podkreślić konieczność minimalizacji ingerencji w ciągi ekologiczne i krajobrazowe – np. w punktach przecięcia tras drogowych lub kolejowych, aby nie dzielić siedlisk. Ewentualnie tam gdzie to konieczne tworzyć przeprawy. Partnerstwo i mechanizmy wdrożeniowe – transparentność i partycypacja: Postuluję stworzenie stałego mechanizmu konsultacji (np. comiesięczne/kwartalne spotkania) z przedstawicielami Milanówka, Grodziska, Żyrardowa i innych gmin w strefie wpływu, z jasno określonym harmonogramem spotkań i materiałami do wglądu z wyprzedzeniem. Zalecam, aby SR CPK przewidywała raportowanie postępów (hałas, inwestycje społeczne, transport) w określonych interwałach (np. co pół roku), z dostępnym portalem lub dedykowaną zakładką online. Warto wskazać, że mechanizmy rekompensat powinny być powiązane z rzeczywistymi pomiarami wpływu (np. przekroczenia hałasu), a nie katalogiem ogólnikowym. Wskaźniki mierzalne i terminy realizacji: Uzupełnić cele strategiczne o konkretne wartości docelowe i terminy: np. „do 2030 roku uruchomić linię WKD do północnego Milanówka” (o ile realne), „monitoring hałasu w 5 punktach pomiarowych od momentu oddania pierwszych operacji lotniczych”, „budowa nowej szkoły podstawowej do 2028 roku”. Zalecam, by każdy cel miał przypisany sposób mierzenia (np. zmniejszenie odsetka mieszkańców narażonych na		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		hałas powyżej X dB o Y% w ciągu pierwszych 3 lat od uruchomienia CPK). Ujęcie rekomendacji dotyczących transportu ciężkiego i obwodnic: W części strategicznej należy wskazać, że rozwój infrastruktury drogowej (np. obwodnica) nie może naruszać krajobrazu chronionego i że preferowane są warianty omijające zwarte zabudowania – co można opisać jako konkretny zapis w wizji: „transport ciężki kierowany poza obszary zabudowane, z wyłączeniem tras biegnących przez WOChK”.		
857	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jeśli chodzi o mapę proszę o usunięcie przebiegu obwodnicy północnej Milanówka.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
858	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	W nawiązaniu do celów SR CPK (rozdziały 4.2.1 i 4.2.2), postuluję uwzględnienie możliwości zagospodarowania terenów położonych poza strefą hałasu, przy zapewnionej dostępności drogowej, nie tylko pod funkcje stricte logistyczne i produkcyjne, lecz również pod funkcje komplementarne, wspierające kompleksowy rozwój otoczenia węzła multimodalnego. Dotyczy to w szczególności: zaplecza edukacyjnego i szkoleniowego (centra kształcenia zawodowego, akademie transportowe, ośrodki certyfikacji personelu technicznego), obiektów hotelowo-konferencyjnych (obsługa pasażerów tranzytowych, ruchu biznesowego oraz organizacji kongresów branżowych), usług medycznych i rehabilitacyjnych (zaplecze diagnostyczne, kliniki specjalistyczne, centra zdrowia dla pracowników branży transportowo-logistycznej). Z punktu widzenia efektywności planistycznej oraz zgodności z funkcjami okolicy, omawiane tereny stanowią optymalną rezerwę inwestycyjną w obszarze oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o zbyt dużym stopniu ogólności.
859	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	W nawiązaniu do celów SR CPK (rozdziały 4.2.1 i 4.2.2), postuluję uwzględnienie możliwości zagospodarowania terenów położonych poza strefą hałasu, przy zapewnionej dostępności drogowej, nie tylko pod funkcje stricte logistyczne i produkcyjne, lecz również pod funkcje komplementarne, wspierające kompleksowy rozwój otoczenia węzła multimodalnego. Dotyczy to w szczególności: zaplecza edukacyjnego i szkoleniowego (centra kształcenia zawodowego, akademie transportowe, ośrodki certyfikacji personelu technicznego), obiektów hotelowo-konferencyjnych (obsługa pasażerów tranzytowych, ruchu biznesowego oraz organizacji kongresów branżowych), usług medycznych i rehabilitacyjnych (zaplecze diagnostyczne, kliniki specjalistyczne, centra zdrowia dla pracowników branży transportowo-logistycznej). Z punktu widzenia efektywności planistycznej oraz zgodności z funkcjami okolicy, omawiane tereny stanowią optymalną rezerwę inwestycyjną w obszarze oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o zbyt dużym stopniu ogólności.
860	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W nawiązaniu do celów SR CPK (rozdziały 4.2.1 i 4.2.2), postuluję uwzględnienie możliwości zagospodarowania terenów położonych poza strefą hałasu, przy zapewnionej dostępności drogowej, nie tylko pod funkcje stricte logistyczne i produkcyjne, lecz również pod funkcje komplementarne, wspierające kompleksowy rozwój otoczenia węzła multimodalnego. Dotyczy to w szczególności: zaplecza edukacyjnego i szkoleniowego (centra kształcenia zawodowego, akademie transportowe, ośrodki certyfikacji personelu technicznego), obiektów hotelowo-konferencyjnych (obsługa pasażerów tranzytowych, ruchu biznesowego oraz organizacji kongresów branżowych), usług medycznych i rehabilitacyjnych (zaplecze diagnostyczne, kliniki specjalistyczne, centra zdrowia dla pracowników branży transportowo-logistycznej). Z punktu widzenia efektywności planistycznej oraz zgodności z funkcjami okolicy, omawiane tereny stanowią optymalną rezerwę inwestycyjną w obszarze oddziaływania CPK.	NIE	Uwaga o zbyt dużym stopniu ogólności.
861	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Uprzejmie wnoszę jako Prezes Zarządu PPHU Polvita Sp. z o.o. z/s w Błoniu (KRS 237465) o korektę stref planistycznych w obszarach o istotnym znaczeniu dla działek nr 6 o powierzchni 158,45 ha (KW PL10/00029898/4) oraz działki nr 8/18 (SHRO Strugi Gmina Teresin) w ten sposób, aby te nieruchomości zaliczyć do strefy aktywności gospodarczej o profilu produkcyjno-magazynowym. Powyższy wniosek uzasadniamy : 1) Potrzebą wykorzystania szansy rozwojowej CPK – tereny przyległe do lotniska są naturalnym zapleczem dla inwestycji okotoportowych. Blokowanie ich pod funkcje rolnicze jest sprzeczne z celami KPZK 2030 tym bardziej że operowanie rolne w częściowo w środku strefy mieszkaniowo przemysłowej będzie znacząco utrudnione. 2) Przedmiotowe grunty już są częściowo uzbrojone w niezbędne media, mają swoją studnię głębinową, rozprowadzony rurociąg wodny (obecnie użytkowany rolniczo) a także posiadają swoją trafostację 3) Wymogiem konkurencyjności regionu ościenne (np. Wiskitki) już przeznaczają podobne obszary pod inwestycje,	CZĘŚCIOWO	Dla części działki nr 6 wskazano wnioskowaną strefę P. Działka nr 8/18 wskazano jako rezerwę rozwojową dla przyszłego zainwestowania. Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem działki nr 2/4, 2/5 oraz 2/6 zachowano w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ryzykujemy utratę mienia firmy Obecnie wskazane powyżej działki zostały oznaczone w Strategii jako teren ZE (Strefa Rolna Rezerw Rozwojowych i Produkcji Energii) co oznacza że wraz z dalszym rozwojem CPK powinny one zostać przekształcone na w strefę gospodarczą. Prosimy o zmianę przeznaczenia w strategii tak by obie nieruchomości od razu znalazły się w grupie gruntów o funkcji produkcyjno-magazynowej. Zmiana przeznaczenia w strategii umożliwi dalsze funkcjonowanie naszego przedsiębiorstwa i powetowanie przynajmniej części start wynikających z utraconych na rzecz CPK gruntów. Dodaj komentarz: Uprzejmie wnoszę jako o korektę stref planistycznych w obszarach o istotnym znaczeniu dla działek nr 2/4, 2/5 oraz 2/6 o powierzchni 30,4327 ha (KW PL1O/00045247/0) (SHRO Strugi Gmina Teresin) w ten sposób, aby te nieruchomości zaliczyć do strefy aktywności gospodarczej o profilu produkcyjno-magazynowym.		
862	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Podział stref planistycznych przyjęty w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w obecnej formie jest niespójny z samą treścią projektu Strategii, zgodnie z którą “Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania. Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (...)” (s. 57 Strategii). Tymczasem proponowany układ stref planistycznych – z nadmiernym wprowadzeniem zieleni w formie rozczłonkowanych klinów i pasm przecinających tereny inwestycyjne (w szczególności dot. działki nr ew. 9/2 ob. SHRO Szymanów)– prowadzi do rozbicia przestrzeni funkcjonalnej, utraty jej zwartości i znaczącego obniżenia efektywności wykorzystania przestrzeni. Zamiast spójnego i elastycznego układu, umożliwiającego etapowy rozwój infrastruktury gospodarczej, powstaje mozaika ograniczeń, która nie tylko utrudnia planowanie, ale również dewaluuje potencjał gospodarczy obszaru	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
863	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 9/2 ob. SHRO Szymanów 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy produkcji rolnej (R) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług (PU) oraz poprowadzenie bocznicy kolejowej bliżej zachodniej granicy działki, w kierunku działki o nr. ewid. 8/18 w obrębie SHRO Strugi. 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Teren jest całkowicie otoczony strefami przemysłowymi, co wyklucza jego efektywne wykorzystanie rolnicze (sprawne wykorzystanie maszyn rolniczych), 2) Lokalizacja w pobliżu planowanej infrastruktury kolejowej i drogowej nadaje mu wysoki potencjał inwestycyjny, 3) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, będzie zgodne z założeniami Strategii, 4) Powiększenie sąsiadującej z działką od strony południowej strefy PU zwiększy jej potencjał inwestycyjny, 5) Umożliwienie spójnego i funkcjonalnego zagospodarowania terenu, 6) Ułatwienie efektywniejszego wykorzystania całej powierzchni działki pod inwestycje. 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) W analizowanym fragmencie OIZ Cargo City zastosowano układ planistyczny, który nie wykorzystuje pełnego potencjału inwestycyjnego. Obszar ten, zgodnie z założeniami strategicznymi projektu Strategii, pełni rolę wielofunkcyjnej strefy aktywności gospodarczej z ukierunkowaniem na funkcje logistyczne, magazynowe i produkcyjne. Będzie to jedno z najlepiej skomunikowanych miejsc w Polsce – położone w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 oraz planowanego lotniska i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. 2) W tym kontekście nieuzasadnione pozostaje wprowadzenie rozległej i niefunkcjonalnej siatki stref zieleni – zarówno w formie zieleni naturalnej (ZN), otwartej (ZNE), jak i urządzonej (ZP) oraz produkcji rolnej (R) – wewnątrz terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą: produkcyjno-magazynowej (P). Strefy te przecinają obszary inwestycyjne fragmentując je na nieregularne, trudne do zagospodarowania działki i uniemożliwiając rozplanowanie dużych kompleksów logistyczno-magazynowych. Ich obecność nie przysłuży się znaczącym celom środowiskowym, akustycznym czy buforowym – tym bardziej, że rozwój funkcji mieszkaniowych w tym rejonie został wykluczony, a sam model przewiduje intensywne wykorzystanie przestrzeni pod działalność przemysłowo-logistyczną oraz wprowadzenie ograniczeń związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych. 3) Należy podkreślić, że w tym konkretnym miejscu nie ma żadnego uzasadnienia dla lokowania stref zieleni – ich funkcje ochronne, rekreacyjne czy przyrodnicze można z powodzeniem realizować na innych, mniej atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym gruntach – np. wzdłuż obrzeży obszaru OIZ, przy ciekach wodnych, czy jako otuliny infrastruktury liniowej. Tymczasem obecna konstrukcja planu rozmieszcza je w samym sercu kluczowych terenów inwestycyjnych, których wartość i potencjał wynikają właśnie z ich skali, dostępności oraz możliwości elastycznego	NIE	Działka stanowi rezerwę inwestycyjną pod przyszły rozwój funkcji produkcyjno-usługowych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zagospodarowania. Ponadto Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej przewiduje kształtowanie sieci powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w obszarze otoczenia CPK (s. 16-17), poza OIZ Cargo City. 4) OIZ Cargo City został w znacznym stopniu pofragmentowany poprzez wprowadzenie licznych i nieproporcjonalnych klinów oraz korytarzy stref zieleni, przecinających obszary przeznaczone pod działalność gospodarczą. Strefy produkcyjno-magazynowe wymagają dużych, zwartych przestrzeni, dogodnych do skomunikowania i elastycznych pod względem zagospodarowania. Tymczasem planowana konstrukcja stref planistycznych na OIZ Cargo City skutkuje ich rozbiciem na mniejsze, nieregularne fragmenty, utrudniając realizację tego typu inwestycji, obniżając ich wartość użytkową oraz atrakcyjność inwestycyjną. Wprowadzenie zakazów zabudowy oraz rozbijanie terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą prowadzi nie tylko do ograniczenia tak cennej powierzchni użytkowej w tym regionie, ale również do blokowania realnych możliwości rozwoju wielkoskalowych obiektów produkcyjnych i parków magazynowych, których funkcjonowanie opiera się na wielkoobszarowych, powiązanych ze sobą przestrzeniach. 5) Podział stref planistycznych przyjęty w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w obecnej formie jest niespójny z samą treścią projektu Strategii, zgodnie z którą “Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania. Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (...)” (s. 57 Strategii). Tymczasem proponowany układ stref planistycznych – z nadmiernym wprowadzeniem zieleni w formie rozczłonkowanych klinów i pasm przecinających tereny inwestycyjne – prowadzi do rozbicia przestrzeni funkcjonalnej, utraty jej zwartości i znaczącego obniżenia efektywności wykorzystania przestrzeni. Zamiast spójnego i elastycznego układu, umożliwiającego etapowy rozwój infrastruktury gospodarczej, powstaje mozaika ograniczeń, która nie tylko utrudnia planowanie, ale również dewaluuje potencjał gospodarczy obszaru. 6) Ponadto, nadmierna fragmentaryzacja terenów inwestycyjnych nie uwzględnia w pełni zarówno uwarunkowań terenowych, komunikacyjnych, jak i kierunków zdefiniowanych rozwoju obszaru wskazane w Strategii. Zamiast odpornej, zwartej i funkcjonalnej struktury, w omawianej części Cargo City powstanie układ nieefektywny, trudny do obsługi infrastrukturalnej, narażony na konflikty przestrzenne oraz niezgodny z deklarowaną wizją nowoczesnego i zrównoważonego otoczenia CPK. 7) Wskazana działka została oznaczona w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej jako strefa produkcji rolnej (R), co należy uznać za nieadekwatne do jej położenia, kontekstu przestrzennego oraz przyszłych funkcji transportowo-gospodarczych OIZ Cargo City. Teren ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie rozległych stref aktywności gospodarczej (strefa produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług; PU) oraz samego lotniska CPK, w obszarze przewidzianym pod rozwój funkcji produkcyjno-logistycznych. 8) Zaproponowane w Strategii zakwalifikowanie tego obszaru jako strefa produkcji rolnej (R) nie znajduje uzasadnienia – obszar ten z uwagi na bliskość planowanej boczniczy kolejowej przecinającej dz. nr ew. 9/2 obr. SHRO Szymanów nie może w przyszłości zostać wykorzystywany rolniczo. Na tym obszarze nie będzie możliwe prowadzenie efektywnych upraw, z uwagi choćby na fakt, że bocznicza kolejowa podzieli ten obszar na zbyt małe fragmenty, na których niemożliwe będzie prowadzenie prac polowych, w szczególności dokonywanie orki oraz zbierania plonów przez kombajny zbożowe. Maszyny rolnicze nie będą mogły przekroczyć w dowolnym fragmencie boczniczy kolejowej i będą zmuszone do nadrabiana drogi przejazdu, na wąski pas upraw, pomiędzy bocznicą a główną linią kolejową. 9) Utrzymywanie tego terenu w funkcji rolniczej w tej lokalizacji nie pozwala w pełni wykorzystać jego wyjątkowego potencjału logistyczno-infrastrukturalnego i może budzić wątpliwości z punktu widzenia zasad racjonalnego planowania przestrzennego. Bocznicza kolejowa, jako strategiczny element obsługi multimodalnej, powinna przebiegać przez tereny inwestycyjne, umożliwiające integrację transportu szynowego z działalnością produkcyjną, magazynową i dystrybucyjną. Tymczasem obecna klasyfikacja terenów jako rolne nie tylko uniemożliwia zabudowę przemysłową (której lokalizacja na tym terenie byłaby pożądana), ale całkowicie wyklucza logiczne powiązanie torów z sąsiednimi strefami gospodarczymi. 10) Dodatkowo, nie występują tu żadne przesłanki środowiskowe ani krajobrazowe, które uzasadniałyby utrzymanie tego terenu jako rolniczego – wręcz przeciwnie, teren ten naturalnie wpisuje się w ciągłość funkcjonalną z przyległymi obszarami PU, stanowiąc ich naturalne przedłużenie i uzupełnienie. Brak jego włączenia do strefy aktywności gospodarczej oznacza ryzyko powstania „martwej” przestrzeni planistycznej, oderwanej od układu komunikacyjnego, niewykorzystanej inwestycyjnie, a jednocześnie kolidującej z przyszłą infrastrukturą transportową. 11) Wnoszę zatem o zmianę przeznaczenia tego terenu ze strefy rolnej (R) na strefę aktywności gospodarczej – najlepiej w formie spójnej strefy PU – co pozwoli na pełne wykorzystanie jego lokalizacji, zapewnienie kompatybilności z planowaną bocznicą kolejową oraz realizację kluczowych celów Strategii dotyczących integracji funkcji transportowych i gospodarczych w otoczeniu CPK. 12) Wnoszę również o zmianę lokalizacji boczniczy kolejowej, która skutkować będzie równiejszym podziałem działki		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		nr ew. 9/2 obr. SHRO Szymanów, tj. poprowadzeniem bocznicy bliżej zachodniej granicy tej działki. Rozwiązanie to pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie terenów pomiędzy boczną kolejową a główną linią kolejową, np. poprzez pozostawienie wystarczającej przestrzeni do lokalizacji infrastruktury przemysłowej lub usługowej (przy jednoczesnej zmianie dotychczasowej kwalifikacji tej działki). Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1		
864	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę, aby grunty położone w sąsiedztwie czynnego zakładu produkcyjnego w Guzowie były w całości w strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK zaklasyfikowane jako strefa produkcyjno magazynowa z dużym udziałem usług.	NIE	Uwaga nie określa konkretnych nieruchomości.
865	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 2/32 ob. SHRO Skotniki 1. Wniosek Uwzględnienie działki w OIZ jako strefa aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 2) Łatwy i szeroki dostęp do drogi publicznej 3. Uzasadnienie szczegółowe 1) Z punktu widzenia celów Strategii oraz rzeczywistych potrzeb inwestorów, racjonalne byłoby utrzymanie jednej dużej, zwartej strefy aktywności gospodarczej, która mogłaby zostać przeznaczona zgodnie z potrzebami konkretnego projektu na obszarze OIZ Cargo City. Takie podejście zapewniłoby możliwość realizacji większych przedsięwzięć, np. centrów dystrybucyjnych, parków technologicznych czy zakładów produkcyjnych, które wymagają dużych, nieskomplikowanych przestrzeni pod zabudowę i infrastrukturę towarzyszącą. 2) Obecny układ nie tylko dezintegruje przestrzeń, ale również wprowadza ryzyko niekompatybilności pomiędzy sąsiednimi częściami, uniemożliwia planowanie wspólnej logistyki wewnętrznej, utrudnia projektowanie sieci technicznych i komunikacyjnych oraz znacznie obniża potencjał inwestycyjny całości terenu. 3) Działka nr ew. 2/32 ob. SHRO Skotniki nie została uwzględniona w OIZ. Zdaniem wnioskodawczyni, działka ta z uwagi na łatwy i szeroki dostęp do drogi publicznej oraz bliskość obszarów określonych jako strefa aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) tworzy idealną synergię z pozostałymi obszarami. Ujęcie tej działki w OIZ z oznaczeniem jako strefa aktywności gospodarczej (P) umożliwiłoby wykorzystanie w pełni potencjału tego terenu. 4) Wnioskodawczyni wnosi zatem o zapewnienie spójności strefy aktywności gospodarczej (P) poprzez uwzględnienie działki 2/32 ob. SHRO Skotniki jako OIZ. To rozwiązanie nie tylko zwiększy potencjał zagospodarowania tego terenu, ale również pozwoli na skoordynowany i logiczny rozwój tego obszaru – zgodnie z jego komunikacyjnym i lokalizacyjnym potencjałem wskazanym w Strategii. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1.	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.
866	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	1) Przeznaczenie działek nr ew. 3/5, 3/6, obr. SHRO Skotniki jako terenów na obszary zielone (ZN) nie wykorzystuje w pełni potencjału tego terenu. Na tym terenie powinno być umożliwione realizowanie zabudowy przemysłowej (P), w celu skracania łańcuchów dostaw – co będzie wynikiem bliskości portu lotniczego. Dodatkowo, skrócenie łańcucha dostaw wpłynie na rozwój całego regionu, co zostało wskazane w Strategii (str. 28).	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.
867	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 3/5 i nr ew. 3/6 SHRO Skotniki 1. Wniosek Zmiana przeznaczenia ze strefy zieleni naturalnej (ZN) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne 1) Strefa ZN uniemożliwia jakiegokolwiek zagospodarowanie inwestycyjne, pomimo lokalizacji w obrębie planowanego układu gospodarczego 2) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 3) Brak szczególnych walorów przyrodniczych na tym terenie nie uzasadnia ochrony w formie zieleni naturalnej	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Uzasadnienie szczegółowe 1) W analizowanym fragmencie OIZ Cargo City (wskazanym w szczególności w załączniku graficznym do Strategii) zastosowano układ planistyczny, który nie wykorzystuje pełnego potencjału inwestycyjnego. Obszar, ten, zgodnie z założeniami strategicznymi projektu Strategii, pełni rolę wielofunkcyjnej strefy aktywności gospodarczej z ukierunkowaniem na funkcje logistyczne, magazynowe i produkcyjne. Będzie to jedno z najlepiej skomunikowanych miejsc w Polsce - położone w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 oraz planowanego lotniska i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. 2) W tym kontekście nieuzasadnione pozostaje wprowadzenie rozległej i niefunkcjonalnej siatki stref zieleni – zarówno w formie zieleni naturalnej (ZN), otwartej (ZNE), urządzonej (ZP) oraz produkcji rolnej (R) – wewnątrz terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą: produkcyjno-magazynowej (P). Strefy te przecinają obszary inwestycyjne fragmentując je na nieregularne, trudne do zagospodarowania działki i uniemożliwiając rozplanowanie dużych kompleksów logistyczno-magazynowych. Ich obecność nie przysłuży się znaczącym celom środowiskowym, akustycznym czy buforowym – tym bardziej, że rozwój funkcji mieszkaniowych w tym rejonie został wykluczony, a sam model przewiduje intensywne wykorzystanie przestrzeni pod działalność przemysłowo-logistyczną oraz wprowadzenie ograniczeń związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych. 3) Należy podkreślić, że w tym konkretnym miejscu nie ma uzasadnienia dla lokowania stref zieleni – ich funkcje ochronne, rekreacyjne czy przyrodnicze można z powodzeniem realizować na innych, mniej atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym gruntach – np. wzdłuż obrzeży obszaru OIZ, przy ciekach wodnych, czy jako otuliny infrastruktury liniowej. Tymczasem obecna konstrukcja planu rozmieszcza je w samym sercu kluczowych terenów inwestycyjnych, których wartość i potencjał wynikają właśnie z ich skali, dostępności oraz możliwości elastycznego zagospodarowania. Ponadto Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej przewiduje kształtowanie sieci powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w obszarze otoczenia CPK (s. 16-17), poza OIZ Cargo City. 4) OIZ Cargo City został w znacznym stopniu pofragmentowany poprzez wprowadzenie licznych i nieproporcjonalnych klinów oraz korytarzy stref zieleni, przecinających obszary przeznaczone pod działalność gospodarczą. Strefy produkcyjno-magazynowe wymagają dużych, zwartych przestrzeni, dogodnych do skomunikowania i elastycznych pod względem zagospodarowania. Tymczasem planowana konstrukcja stref planistycznych na OIZ Cargo City skutkuje ich rozbiciem na mniejsze, nieregularne fragmenty, utrudniając realizację tego typu inwestycji, obniżając ich wartość użytkową oraz atrakcyjność inwestycyjną. Wprowadzenie zakazów zabudowy oraz rozbijanie terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą prowadzi nie tylko do ograniczenia tak cennej powierzchni użytkowej w tym regionie, ale wręcz do blokowania realnych możliwości rozwoju wielkoskalowych obiektów produkcyjnych i parków magazynowych, których funkcjonowanie opiera się na wielkoobszarowych, powiązanych ze sobą przestrzeniach. 5) Podział stref planistycznych przyjęty w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w obecnej formie jest niespójny z samą treścią projektu Strategii, zgodnie z którą “Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania. Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (...)” (s. 57 Strategii). Tymczasem proponowany układ stref planistycznych – z nadmiernym wprowadzeniem zieleni w formie rozczłonkowanych klinów i pasm przecinających tereny inwestycyjne – prowadzi do rozbicia przestrzeni funkcjonalnej, utraty jej zwartości i znaczącego obniżenia efektywności wykorzystania przestrzeni. Zamiast spójnego i elastycznego układu, umożliwiającego etapowy rozwój infrastruktury gospodarczej, powstaje mozaika ograniczeń, która nie tylko utrudnia planowanie, ale również dewaluuje potencjał gospodarczy obszaru. 6) Ponadto, nadmierna fragmentaryzacja terenów inwestycyjnych nie uwzględnia w pełni zarówno uwarunkowań terenowych, komunikacyjnych, jak i kierunków zdefiniowanych rozwoju obszaru wskazane w Strategii. Zamiast odpornej, zwartej i funkcjonalnej struktury, w omawianej części Cargo City powstanie układ nieefektywny, trudny do obsługi infrastrukturalnej, narażony na konflikty przestrzenne oraz niezgodny z deklarowaną wizją nowoczesnego i zrównoważonego otoczenia CPK. 7) Działki nr ew. 3/5, 3/6, obr. SHRO Skotniki, zostały w całości objęte strefą ZN – strefą zieleni naturalnej, w której obowiązuje całkowity zakaz zabudowy. Takie przeznaczenie może budzić wątpliwości z perspektywy zarówno		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		funkcjonalnej, jak i planistycznej, gdyż trudno dostrzec jego uzasadnienie w kontekście charakteru i potencjału tego terenu. Obszar ten znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie stref przeznaczonych pod intensywną działalność gospodarczą (P), w logicznym ciągu rozwoju OIZ Cargo City. Jego wykluczenie z funkcji produkcyjno-magazynowej poprzez ustanowienie strefy ZN pozbawi właścicieli możliwości jakiegokolwiek zagospodarowania terenu zgodnie z jego lokalizacyjnym potencjałem. 8) Nie istnieją również przesłanki przyrodnicze, krajobrazowe ani funkcjonalne, które uzasadniałyby konieczność ochrony terenu jako zieleni naturalna. Jest to obszar równy, dobrze dostępny, bez rezerwatów, cieków czy cennych siedlisk, a jednocześnie znajdujący się w OIZ w otoczeniu planowanego układu transportowego i logistycznego. Ponadto, działki te są położone bezpośrednio przy drodze publicznej, wzdłuż której naturalnym kierunkiem rozwoju są funkcje gospodarcze (przemysłowe), nie zaś bierna ochrona krajobrazu. 9) Ujęcie tych terenów w strefie ZN pozbawi ww. działki jakiegokolwiek wartości inwestycyjnej, uniemożliwiając wzniesienie nawet obiektów pomocniczych czy magazynowych. Warto zauważyć, że w bliskim sąsiedztwie znajdują się działki o podobnych cechach, które zostały objęte strefą aktywności gospodarczej (P), co może skłaniać do ponownego rozważenia obecnego przeznaczenia tego terenu w celu zachowania spójności funkcjonalnej. 10) W związku z powyższym, Wnioskodawczyni wnosi o zmianę przeznaczenia tych działek z ZN na P, czyli włączenie ich do strefy aktywności gospodarczej – zgodnie z ich położeniem, otoczeniem funkcjonalnym i potencjałem infrastrukturalnym. Umożliwi to efektywne wykorzystanie przestrzeni i przywróci zgodność planistyczną z celami Strategii, które jednoznacznie wskazują na konieczność zwartości struktur zabudowy oraz efektywności przestrzennej w otoczeniu CPK. Proponowana zmiana będzie zgodna z kierunkami działań w ramach celu przestrzennego: Zwarta i optymalnie zaprojektowana przestrzeń miast, miejscowości i wsi (str. 57 Strategii). 11) Jak zostało wskazane powyżej, głównym przeznaczeniem obszaru OIZ Cargo City jest prowadzenie aktywności gospodarczej, które to cel stanowi realizację określonego w rozdziale 6 Strategii celu utworzenia parków przemysłowych i logistycznych. Zgodnie ze Strategią, “utworzone parki przemysłowe i logistyczne będą uzupełnieniem planowanej działalności cargo na terenie lotniska. Przedsięwzięcie realizowane będzie w formie skoordynowanego procesu inwestycyjnego uwzględniającego m.in. zawieranie partnerstw i porozumień, przygotowanie terenów inwestycyjnych, budowę niezbędnej infrastruktury transportowej i infrastruktury technicznej zapewniającej prawidłowe funkcjonowanie parków logistycznych i przemysłowych” (str. 62). 12) Innymi słowy, przeznaczenie działek nr ew. 3/5, 3/6, obr. SHRO Skotniki jako terenów na obszary zielone (ZN) nie wykorzystuje w pełni potencjału tego terenu. Na tym terenie powinno być umożliwione realizowanie zabudowy przemysłowej (P), w celu skracania łańcuchów dostaw – co będzie wynikiem bliskości portu lotniczego. Dodatkowo, skrócenie łańcucha dostaw wpłynie na rozwój całego regionu, co zostało również wskazane w Strategii (str. 28). Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1.		
868	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 6/1 i nr ew. 8/1 SHRO Skotniki 1. Wniosek Utworzenie jednolitej strefy gospodarczej poprzez zmianę przeznaczenia obszarów planowanych na zieleni naturalną (ZN) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). Utworzenie jednolitej strefy aktywności gospodarczej na działkach nr 6/1 i 6/2 SHRO Skotniki (bez przedzielającego pasa zieleni naturalnej ZN). Utworzenie jednolitej strefy aktywności gospodarczej na działkach nr 8/1 i 8/2 SHRO Skotniki (bez przedzielającego pasa zieleni naturalnej ZN) 2. Uzasadnienie ogólne 1) Strefa ZN uniemożliwia jakiegokolwiek zagospodarowanie inwestycyjne, pomimo lokalizacji w obrębie planowanego układu gospodarczego. 2) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu. 3) Utworzenie jednolitej i niepodzielonej strefy aktywności gospodarczej zwiększy jej potencjał inwestycyjny. 3. Uzasadnienie szczegółowe 1) W analizowanym fragmencie OIZ Cargo City (wskazanym w szczególności w załączniku graficznym do Strategii)	NIE	Utrzymanie strefy ZN w obrębie wskazanych działek ma istotne znaczenie dla utrzymania ciągłości struktur ekologicznych obszaru otoczenia CPK

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zastosowano układ planistyczny, który nie wykorzystuje pełnego potencjału inwestycyjnego. Obszar, ten, zgodnie z założeniami strategicznymi projektu Strategii, pełni rolę wielofunkcyjnej strefy aktywności gospodarczej z ukierunkowaniem na funkcje logistyczne, magazynowe i produkcyjne. Będzie to jedno z najlepiej skomunikowanych miejsc w Polsce - położone w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 oraz planowanego lotniska i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. 2) W tym kontekście nieuzasadnione pozostaje wprowadzenie rozległej i niefunkcjonalnej siatki stref zieleni – zarówno w formie zieleni naturalnej (ZN), otwartej (ZNE), urządzonej (ZP) oraz produkcji rolnej (R) – wewnątrz terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą: produkcyjno-magazynowej (P). Strefy te przecinają obszary inwestycyjne fragmentując je na nieregularne, trudne do zagospodarowania działki i uniemożliwiając rozplanowanie dużych kompleksów logistyczno-magazynowych. Ich obecność nie przysłuży się znaczącym celom środowiskowym, akustycznym czy buforowym – tym bardziej, że rozwój funkcji mieszkaniowych w tym rejonie został wykluczony, a sam model przewiduje intensywne wykorzystanie przestrzeni pod działalność przemysłowo-logistyczną oraz wprowadzenie ograniczeń związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych. 3) Należy podkreślić, że w tym konkretnym miejscu nie ma uzasadnienia dla lokowania stref zieleni – ich funkcje ochronne, rekreacyjne czy przyrodnicze można z powodzeniem realizować na innych, mniej atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym gruntach – np. wzdłuż obrzeży obszaru OIZ, przy ciekach wodnych, czy jako otuliny infrastruktury liniowej. Tymczasem obecna konstrukcja planu rozmieszcza je w samym sercu kluczowych terenów inwestycyjnych, których wartość i potencjał wynikają właśnie z ich skali, dostępności oraz możliwości elastycznego zagospodarowania. Ponadto Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej przewiduje kształtowanie sieci powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w obszarze otoczenia CPK (s. 16-17), poza OIZ Cargo City. 4) OIZ Cargo City został w znacznym stopniu pofragmentowany poprzez wprowadzenie licznych i nieproporcjonalnych klinów oraz korytarzy stref zieleni, przecinających obszary przeznaczone pod działalność gospodarczą. Strefy produkcyjno-magazynowe wymagają dużych, zwartych przestrzeni, dogodnych do skomunikowania i elastycznych pod względem zagospodarowania. Tymczasem planowana konstrukcja stref planistycznych na OIZ Cargo City skutkuje ich rozbiciem na mniejsze, nieregularne fragmenty, utrudniając realizację tego typu inwestycji, obniżając ich wartość użytkową oraz atrakcyjność inwestycyjną. Wprowadzenie zakazów zabudowy oraz rozbijanie terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą prowadzi nie tylko do ograniczenia tak cennej powierzchni użytkowej w tym regionie, ale wręcz do blokowania realnych możliwości rozwoju wielkoskalowych obiektów produkcyjnych i parków magazynowych, których funkcjonowanie opiera się na wielkoobszarowych, powiązanych ze sobą przestrzeniach. 5) Podział stref planistycznych przyjęty w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w obecnej formie jest niespójny z samą treścią projektu Strategii, zgodnie z którą “Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania. Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (...)” (s. 57 Strategii). Tymczasem proponowany układ stref planistycznych – z nadmiernym wprowadzeniem zieleni w formie rozczłonkowanych klinów i pasm przecinających tereny inwestycyjne – prowadzi do rozbicia przestrzeni funkcjonalnej, utraty jej zwartości i znaczącego obniżenia efektywności wykorzystania przestrzeni. Zamiast spójnego i elastycznego układu, umożliwiającego etapowy rozwój infrastruktury gospodarczej, powstaje mozaika ograniczeń, która nie tylko utrudnia planowanie, ale również dewaluuje potencjał gospodarczy obszaru. 6) Ponadto, nadmierna fragmentaryzacja terenów inwestycyjnych nie uwzględnia w pełni zarówno uwarunkowań terenowych, komunikacyjnych, jak i kierunków zdefiniowanych rozwoju obszaru wskazane w Strategii. Zamiast odpornej, zwartej i funkcjonalnej struktury, w omawianej części Cargo City powstanie układ nieefektywny, trudny do obsługi infrastrukturalnej, narażony na konflikty przestrzenne oraz niezgodny z deklarowaną wizją nowoczesnego i zrównoważonego otoczenia CPK. 7) W odniesieniu do działek nr ew. 6/1, 8/1, obr. SHRO Skotniki (zlokalizowanych na obszarze Cargo City), Strategia błędnie przewiduje przeznaczenie tych terenów. Działki te zostały bowiem bezzasadnie podzielone na część przeznaczoną pod aktywność gospodarczą (P), do których dostęp do drogi publicznej został ograniczony przez pas strefy zieleni naturalnej (ZN). Taki układ nie tylko niesłusznie pomniejsza obszar aktywności gospodarczej, ale również nie znajduje uzasadnienia funkcjonalnego czy środowiskowego. To rozwiązanie bowiem w sposób bezpośredni ogranicza dostępność komunikacyjną terenów inwestycyjnych. W obecnej formie strefa ZN oddziela tereny P od układu drogowego, co znacząco utrudnia prawidłowe zaprojektowanie wjazdów, dróg serwisowych czy dojazdów awaryjnych do terenów przemysłowych. 8) Wprowadzenie tych stref zieleni jako pierścienia wokół stref gospodarczych, tworzy barierę przestrzenną i funkcjonalną, której obecność jest niepotrzebna, a wręcz szkodliwa z punktu widzenia celów wprowadzenia OIZ do Strategii. Zamiast chronić ten obszar, w praktyce oddziela przyszłe inwestycje przemysłowe od planowanych ciągów		

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		komunikacyjnych, hamując ich rozwój i zaburzając logikę planowanego systemu drogowego. 9) Analogiczny problem występuje w południowych granicach tych działek, przy granicy z działką 6/2 i 8/2, ob. SHRO Skotniki. Pasy zieleni naturalnej (ZN) przedzielające te obszary uniemożliwiają pełniejsze zagospodarowanie terenu i utworzenie dużych parków przemysłowych. 10) Tego typu rozwiązanie należy uznać za niewłaściwe i zbędne – zieleń o charakterze izolacyjnym mogłaby zostać zlokalizowana selektywnie, tam, gdzie jest to rzeczywiście konieczne (np. przy granicach z zabudową mieszkaniową lub wzdłuż infrastruktury liniowej), a nie jako automatyczna otulina uniemożliwiająca swobodny dostęp inwestorów do głównych tras komunikacyjnych. 11) Kolejnym istotnym mankamentem obecnej struktury planistycznej jest sztuczne i nieuzasadnione rozdzielenie głównej strefy aktywności gospodarczej (oznaczonej jako P) na cztery niemal równe, niezależne jednostki funkcjonalne. Podział ten został wymuszony przez przebieg stref zieleni (ZN), które przecinają teren w układzie krzyżowym, skutecznie likwidując możliwość swobodnego zagospodarowania tego obszaru jako jednego, spójnego kompleksu inwestycyjnego. 12) Z punktu widzenia celów Strategii oraz rzeczywistych potrzeb inwestorów, znacznie bardziej racjonalne byłoby utrzymanie jednej dużej, zwartej strefy aktywności gospodarczej, która mogłaby zostać przeznaczona zgodnie z potrzebami konkretnego projektu. Takie podejście zapewniłoby możliwość realizacji większych przedsięwzięć, np. centrów dystrybucyjnych, parków technologicznych czy zakładów produkcyjnych, które wymagają dużych, nieskomplikowanych przestrzeni pod zabudowę i infrastrukturę towarzyszącą. 13) Obecny układ nie tylko dezintegruje przestrzeń, ale również wprowadza ryzyko niekompatybilności pomiędzy sąsiednimi częściami, uniemożliwia planowanie wspólnej logistyki wewnętrznej, utrudnia projektowanie sieci technicznych i komunikacyjnych oraz znacznie obniża potencjał inwestycyjny całości terenu. 14) Dodatkowo, działka nr ew. 2/32 ob. SHRO Skotniki nie została uwzględniona w OIZ. Zdaniem Wnioskodawców, działka ta z uwagi na łatwy i szeroki dostęp do drogi publicznej oraz bliskość obszarów określonych jako strefa aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) tworzy idealną synergię z pozostałymi obszarami. Ujęcie tej działki w OIZ z oznaczeniem jako strefa aktywności gospodarczej (P) umożliwiłoby wykorzystanie w pełni potencjału tego terenu. 15) Wnioskodawczyni wnosi zatem o zapewnienie spójności strefy aktywności gospodarczej (P) poprzez: (i) zlikwidowanie planowanej strefy zieleni naturalnej oraz zieleni urządzonej otaczających obszary przeznaczone pod aktywność gospodarczą i ograniczających ich powierzchnie, oraz (ii) usunięcie zbędnych „pasów dzielących” zieleni i utworzenie jednej, spójnej strefy aktywności gospodarczej na ww. działkach, oraz (iii) uwzględnienie działki 2/32 ob. SHRO Skotniki jako OIZ. To rozwiązanie nie tylko zwiększy potencjał zagospodarowania tego terenu, ale również pozwoli na skoordynowany i logiczny rozwój tego obszaru – zgodnie z jego komunikacyjnym i lokalizacyjnym potencjałem wskazanym w Strategii. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1.		
869	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 6 oraz nr ew. 12 ob. Kazimierzów 1. Wniosek Utworzenie jednolitej strefy gospodarczej poprzez zmianę przeznaczenia obszarów planowanych na strefę otwartą (ZNE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). 2. Uzasadnienie ogólne 1) Strefa ZNE uniemożliwia zagospodarowanie inwestycyjne, pomimo lokalizacji w obrębie planowanego układu gospodarczego. 2) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu. 3) Utworzenie jednolitej i niepodzielonej strefy aktywności gospodarczej zwiększy jej potencjał inwestycyjny. 3. Uzasadnienie szczegółowe 1) W analizowanym fragmencie OIZ Cargo City (wskazanym w szczególności w załączniku graficznym do Strategii) zastosowano układ planistyczny, który nie wykorzystuje pełnego potencjału inwestycyjnego. Obszar, ten, zgodnie z założeniami strategicznymi projektu Strategii, pełni rolę wielofunkcyjnej strefy aktywności gospodarczej z	CZĘŚCIOWO	Dla fragmentu działki nr 12 wskazanow wnioskowaną strefę P. Pozostała część działki oraz działka nr 6 znajdują się w strefie otwartej - ZNE z uwagi na zachowanie rezerwy terenowej pod OAW.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ukierunkowaniem na funkcje logistyczne, magazynowe i produkcyjne. Będzie to jedno z najlepiej skomunikowanych miejsc w Polsce - położone w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 oraz planowanego lotniska i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. 2) W tym kontekście nieuzasadnione pozostaje wprowadzenie rozległej i niefunkcjonalnej siatki stref zieleni – zarówno w formie zieleni naturalnej (ZN), otwartej (ZNE), urządzonej (ZP) oraz produkcji rolnej (R) – wewnątrz terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą: produkcyjno-magazynowej (P). Strefy te przecinają obszary inwestycyjne fragmentując je na nieregularne, trudne do zagospodarowania działki i uniemożliwiając rozplanowanie dużych kompleksów logistyczno-magazynowych. Ich obecność nie przysłuży się znaczącym celom środowiskowym, akustycznym czy buforowym – tym bardziej, że rozwój funkcji mieszkaniowych w tym rejonie został wykluczony, a sam model przewiduje intensywne wykorzystanie przestrzeni pod działalność przemysłowo-logistyczną oraz wprowadzenie ograniczeń związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych. 3) Należy podkreślić, że w tym konkretnym miejscu nie ma uzasadnienia dla lokowania stref zieleni – ich funkcje ochronne, rekreacyjne czy przyrodnicze można z powodzeniem realizować na innych, mniej atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym gruntach – np. wzdłuż obrzeży obszaru OIZ, przy ciekach wodnych, czy jako otuliny infrastruktury liniowej. Tymczasem obecna konstrukcja planu rozmieszcza je w samym sercu kluczowych terenów inwestycyjnych, których wartość i potencjał wynikają właśnie z ich skali, dostępności oraz możliwości elastycznego zagospodarowania. Ponadto Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej przewiduje kształtowanie sieci powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w obszarze otoczenia CPK (s. 16-17), poza OIZ Cargo City. 4) OIZ Cargo City został w znacznym stopniu pofragmentowany poprzez wprowadzenie licznych i nieproporcjonalnych klinów oraz korytarzy stref zieleni, przecinających obszary przeznaczone pod działalność gospodarczą. Strefy produkcyjno-magazynowe wymagają dużych, zwartych przestrzeni, dogodnych do skomunikowania i elastycznych pod względem zagospodarowania. Tymczasem planowana konstrukcja stref planistycznych na OIZ Cargo City skutkuje ich rozbiciem na mniejsze, nieregularne fragmenty, utrudniając realizację tego typu inwestycji, obniżając ich wartość użytkową oraz atrakcyjność inwestycyjną. Wprowadzenie zakazów zabudowy oraz rozbijanie terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą prowadzi nie tylko do ograniczenia tak cennej powierzchni użytkowej w tym regionie, ale wręcz do blokowania realnych możliwości rozwoju wielkoskalowych obiektów produkcyjnych i parków magazynowych, których funkcjonowanie opiera się na wielkoobszarowych, powiązanych ze sobą przestrzeniach. 5) Podział stref planistycznych przyjęty w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w obecnej formie jest niespójny z samą treścią projektu Strategii, zgodnie z którą “Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania. Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (...)” (s. 57 Strategii). Tymczasem proponowany układ stref planistycznych – z nadmiernym wprowadzeniem zieleni w formie rozczłonkowanych klinów i pasm przecinających tereny inwestycyjne – prowadzi do rozbicia przestrzeni funkcjonalnej, utraty jej zwartości i znaczącego obniżenia efektywności wykorzystania przestrzeni. Zamiast spójnego i elastycznego układu, umożliwiającego etapowy rozwój infrastruktury gospodarczej, powstaje mozaika ograniczeń, która nie tylko utrudnia planowanie, ale również dewaluuje potencjał gospodarczy obszaru. 6) Ponadto, nadmierna fragmentaryzacja terenów inwestycyjnych nie uwzględnia w pełni zarówno uwarunkowań terenowych, komunikacyjnych, jak i kierunków zdefiniowanych rozwoju obszaru wskazane w Strategii. Zamiast odpornej, zwartej i funkcjonalnej struktury, w omawianej części Cargo City powstanie układ nieefektywny, trudny do obsługi infrastrukturalnej, narażony na konflikty przestrzenne oraz niezgodny z deklarowaną wizją nowoczesnego i zrównoważonego otoczenia CPK. 7) Warto również zwrócić uwagę, że zgodnie z przewidywanym modelem planistycznym, w niektórych strefach (ZNE (strefa otwarta) oraz ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii)) przewidziano zakaz zabudowy z wyjątkiem instalacji i obiektów związanych z farmami PV. Choć sama intencja wspierania rozwoju OZE zasługuje na aprobatę, to sposób rozmieszczenia tych stref w przestrzeni czyni taką możliwość w dużej mierze teoretyczną i niewykonalną w praktyce. 8) Tereny te zostały bowiem zaprojektowane na bardzo niewielkich obszarach lub jako nieregularne, wąskie pasy i		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		kliny, rozproszone pomiędzy działkami przeznaczonymi pod aktywność gospodarczą, często o bardzo ograniczonej powierzchni. W efekcie, pomimo formalnego dopuszczenia budowy farm fotowoltaicznych, ich faktyczna realizacja na tych rozbitych i niespójnych obszarach jest niemożliwa lub całkowicie nieoptycalna. Wynika to m.in. ze zlokalizowania obszarów pod rozwój PV pomiędzy obszarami, które przewidziane są jako miejsca realizacji parków przemysłowych, co będzie powodowało przystanianie promieni słonecznych (a w konsekwencji, ograniczenia w produkcji energii). 9) Ponadto, realizacja farm PV w zakresie przewidzianym w Strategii, jest również niemożliwa do realizacji z uwagi na brak dostępnych mocy przyłączeniowych dla instalacji PV, zlokalizowanych w tak bliskiej odległości. Kumulacja źródeł wytwarzania energii elektrycznej ze słońca na sąsiadującym obszarze, nie pozwoli na wykorzystanie w pełni z obszarów do tego wyznaczonych, również z powodu błędnego wskazania obszarów w odniesieniu do potencjalnych mocy przyłączeniowych na tym terenie. 10) Strategia zatem w praktyce uniemożliwi lokalizację większych, efektywnych instalacji PV (oddalonych od siebie w sposób umożliwiający przyłączenie do sieci elektroenergetycznej). Kwestia ta powinna zostać rozważona w rewizji układu przestrzennego w OIZ, aby umożliwić rzeczywiste wykorzystanie potencjału odnawialnych źródeł energii, poprzez wyznaczenie wyraźnych, funkcjonalnych i zwartych obszarów dedykowanych inwestycjom w OZE, a nie ich rozpraszanie w oderwaniu od realiów przestrzennych i infrastrukturalnych. 11) Na podkreślenie zasługuje również nieuzasadnione wprowadzenie dwóch pasów strefy otwartej (ZNE) pomiędzy terenami o przeznaczeniu produkcyjno-magazynowym (P) w odniesieniu do działek nr ew. 6 i 12 obr. Kazimierzów. Układ ten blokuje możliwość stworzenia spójnego, dużego kompleksu inwestycyjnego, który odpowiadałby wymaganiom rynku oraz celom planistycznym wskazanym w Strategii. 12) Strefy ZNE, obejmujące zielen, łąki i tereny otwarte, zostały tu zastosowane jako wąskie pasy dzielące inwestycyjnie jednorodne obszary P, przecinając strefy wzdłuż ich osi funkcjonalnej. Taki układ nie spełnia żadnej funkcji buforowej ani środowiskowej, ponieważ znajduje się w otoczeniu terenów już przeznaczonych pod aktywność gospodarczą. Zamiast chronić wartości przyrodnicze, dzieli przestrzeń, ogranicza możliwości lokalizacyjne dla infrastruktury technicznej oraz generuje trudności w zakresie obsługi komunikacyjnej. 13) Zasadne jest zatem całkowite usunięcie dwóch wskazanych stref ZNE planowanych na obszarach ww. działek i scalenie ich z przyległymi strefami P. Działanie to doprowadzi do utworzenia jednego dużego obszaru aktywności gospodarczej, który będzie elastyczny, łatwy do podziału pod konkretne projekty inwestycyjne i w pełni wykorzysta potencjał lokalizacyjny tego obszaru. Tylko taki układ zapewni spójność planowania, zgodność z celami Strategii oraz atrakcyjność inwestycyjną zgodną z oczekiwaniami rynku. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1.		
870	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez tereny Stare Budy , Grądy czy Henryszew.Są inne możliwości przeprowadzenia linii kolejowych których budowa nie zniszczy życia tysiąca rodzin.Do wyburzenia będzie ponad 400 budynków, ludzie z kredytami pójda mieszkać w kartony pod most.To cała Polska,cate CPK które ma naród gdzie słońce nie dochodzi.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
871	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie niszczenie życia rodzinom zamieszkałym w Henryszewie.Zbudujcie tory starym nasypem gdzie są tereny,ziemię państwowe i żadnej rodzinie nie zrobicie krzywdy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
872	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie wyrażam zgody na budowę linii kolejowych w gminie Jaktorów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
873	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Budujcie linie kolejowe przez tereny państwowe a nie ludziom przez domy!!!!	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
874	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	W gminie Jaktorów macie CMK,stary nasyp,ziemie które należą do państwa to nie niszczenie życia rodzinom i budujcie linie kolejowych przez ich domy w Henryszewie	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
				planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
875	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Gmina Jaktorów,wioski Stare Budy,Grądy,Henryszew do wyburzenie 430 domów,a w bliskiej odległości są tereny państwowe do wyburzenia 5 domów.To chyba jasny rachunek.No chyba,że to tak specjalnie,bo w tym kraju to bardzo możliwe.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
876	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie!!!!!!!dla budowy linii kolejowej przez Henryszew w gminie Jaktorów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
877	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Planowane inwestycje w ramach CPK ingerują w spójną tkankę społeczną naszej gminy. Przymusowe przesiedlenia około 15% mieszkańców to nie tylko koszt logistyczny, ale głównie ogromny koszt ludzki. Nasz samorząd powinien chronić charakter gminy jako przestrzeni zielonej i spokojnej, wolnej od intensywnej infrastruktury kolejowej i przemysłowej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
878	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Planowane inwestycje w ramach CPK ingerują w spójną tkankę społeczną naszej gminy. Przymusowe przesiedlenia około 15% mieszkańców to nie tylko koszt logistyczny, ale głównie ogromny koszt ludzki. Nasz samorząd powinien chronić charakter gminy jako przestrzeni zielonej i spokojnej, wolnej od intensywnej infrastruktury kolejowej i przemysłowej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
879	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Planowane inwestycje w ramach CPK ingerują w spójną tkankę społeczną naszej gminy. Przymusowe przesiedlenia około 15% mieszkańców to nie tylko koszt logistyczny, ale głównie ogromny koszt ludzki. Nasz samorząd powinien chronić charakter gminy jako przestrzeni zielonej i spokojnej, wolnej od intensywnej infrastruktury kolejowej i przemysłowej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
880	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Mówimy stanowcze NIE planom, które rozdzierają naszą społeczność. Przesiedlenia, hałas, zniszczone drogi i utrata tożsamości naszej zielonej gminy to zbyt wysoka cena. CPK nie może niszczyć życia ludzi w imię centralizacji. Dodaj komentarz: Mówimy stanowcze NIE planom, które rozdzierają naszą społeczność. Przesiedlenia, hałas, zniszczone drogi i utrata tożsamości naszej zielonej gminy to zbyt wysoka cena. CPK nie może niszczyć życia ludzi w imię centralizacji.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
881	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wprowadzenie infrastruktury CPK na teren naszej gminy wiąże się z masowymi przesiedleniami i degradacją krajobrazu. Nie zgadzam się na to, by lokalne drogi służyły jako zaplecze dla prac budowlanych – ich stan na pewno ulegnie pogorszeniu. Apeluję o poszanowanie wiejskiego charakteru tych terenów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
882	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nasza gmina to miejsce zielone, niskiej zabudowy, z przestrzenią do życia i wypoczynku. Planowana rozbudowa infrastruktury w ramach CPK stanowi realne zagrożenie dla tej harmonii. Nie zgadzam się na przecinanie https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk#aszej miejscowości torami i zmienianie jej w logistyczny korytarz.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
883	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	CPK to projekt, który bez skrupotów niszczy lokalną tożsamość. Czy 15% wysiedlonych mieszkańców to tylko liczba? To są ludzie, ich domy, ogrody, wspomnienia. Apeluję o zaprzestanie tej dewastacji społecznej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
884	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Uważam, że działania wokół CPK prowadzą do rozbicia lokalnych wspólnot. Utracimy nie tylko domy, ale i wspólnotowe więzi, które budowaliśmy przez dekady. Wzywam do rewizji planów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
885	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nasza gmina ma unikalny charakter – zielony, spokojny, z przewagą niskiej zabudowy. Inwestycje CPK są z tym absolutnie sprzeczne. Nie ma naszej zgody na ingerencję, która przyniesie więcej szkody niż pożytku.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
886	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkanka tej gminy wyrażam głęboki sprzeciw wobec planów budowy węzła w Międzyborowie i Starych Budach. To zamach na lokalny krajobraz i życie ludzi, którzy tutaj od pokoleń budowali swoje domy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
887	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zielona gmina nie może być przecięta torami. To nie tylko infrastruktura – to hałas, przesiedlenia, przemiana środowiska życia. Oczekuję od władz lokalnych ochrony naszych interesów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
888	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	CPK nie może się odbywać kosztem małych społeczności. Przesiedlenia 15% mieszkańców to sytuacja alarmowa. Proszę o natychmiastowe wstrzymanie planów dotyczących naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
889	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zaniepokojeni mieszkańcy pytają: czy nasze domy i ogrody nie są nic warte? Czy zieleni, cisza i wiejski spokój mogą być zamienione na tory i drogi techniczne? Mówimy: NIE.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
890	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Planowane działania wokół CPK pokazują brak empatii wobec lokalnych społeczności. Przesiedlenia, niszczenie przyrody i degradacja infrastruktury lokalnej są absolutnie nieakceptowalne.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
891	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie możemy zgodzić się na to, by inwestycje centralne odbywały się kosztem mieszkańców. Nasza gmina ma prawo pozostać miejscem przyjaznym dla rodzin, a nie centrum transportowym.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
892	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zdecydowanie sprzeciwiam się wykorzystaniu lokalnych dróg jako tras montażowych – to zniszczy naszą infrastrukturę, która i tak już wymaga nakładów. Potrzebujemy ochrony, nie dewastacji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
893	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zdecydowanie sprzeciwiam się wykorzystaniu lokalnych dróg jako tras montażowych – to zniszczy naszą infrastrukturę, która i tak już wymaga nakładów. Potrzebujemy ochrony, nie dewastacji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
894	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	To nie jest postęp – to regres. Infrastruktura CPK zniszczy coś, czego nie da się odbudować: społeczność, zaufanie i lokalny spokój.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
895	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wprowadzenie węzłów CPK w tak cennym przyrodniczo obszarze to niezrozumiała decyzja. Nasza gmina zasługuje na ochronę, nie na przekształcenie w zaplecze logistyczne.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
896	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Czy naprawdę musimy poświęcać nasze domy, by ktoś mógł wygodnie przesiąść się do pociągu? Koszt tej wygody to tysiące ludzkich dramatów. To się nie bilansuje.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
897	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Apeluję do decydentów: inwestycja nie może odbywać się kosztem ludzi i przyrody. Potrzebujemy zrównoważonego rozwoju, a nie brutalnej ingerencji.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
898	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Międzyborów i Stare Budy nie mogą zostać zamienione w punkt przecięcia torów. Nie chcemy żyć w hałasie i pyłach. Chcemy dalej mieć domy, ogrody i poczucie bezpieczeństwa.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
899	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nasza gmina to nie poligon dla eksperymentów infrastrukturalnych. Chrońmy ją przed nieodwracalnymi zmianami.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
900	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zamiast rozwoju, CPK przynosi zniszczenie. Zamiast nowoczesności – chaos. Gdzie w tym wszystkim miejsce dla mieszkańców?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
901	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się, by mój dom został wywłaszczony, a moja ulica – zamieniona w trasę technologiczną. To jest pogwałcenie moich praw jako obywatelki.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
902	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Chciałabym móc powiedzieć, że nasze głosy są słyszane. Ale dziś, czujemy się pomijani. CPK ignoruje naszą obecność.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
903	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	CPK ma budować przyszłość? Dla kogo, skoro przeszłość i teraźniejszość tysięcy mieszkańców jest ignorowana?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
904	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie jesteśmy liczbą w Excelu. Każda rodzina, każdy dom – to historia. CPK te historie bezpowrotnie zniszczy.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
905	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zielona gmina – tak ją promowaliśmy. Czy teraz mamy promować ją jako hub logistyczny? To nie nasza tożsamość.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
906	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie ma naszej zgody na przesiedlenia. To przemoc administracyjna wobec społeczności lokalnej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
907	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Apeluję do sumień urzędników i planistów: nie wolno niszczyć domów dla utopijnego projektu centralnego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
908	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na degradację naszej gminy. CPK to zagrożenie, nie szansa.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
909	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wartości, które cenimy – spokój, sąsiedztwo, natura – są teraz zagrożone. Nie pozwólmy ich odebrać.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
910	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Mamy prawo żyć w spokojnym otoczeniu. CPK to inwestycja, która to prawo nam odbiera.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
911	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Czy ktoś z projektantów CPK zapytał nas o zdanie? Społeczna konsultacja to nie formalność – to obowiązek.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
912	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zwracam się z apelem o zrewidowanie tras CPK. W obecnym kształcie projekt narusza zasady zrównoważonego rozwoju.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
913	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	To nie jest rozwój – to kolonizacja terenu przez centralne władze bez uwzględnienia lokalnych potrzeb.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
914	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie dla torów przez ogród. Nie dla hałasu w miejsce ciszy. Nie dla zniszczenia naszej gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
915	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkanka tej gminy z całą stanowczością wyrażam swój sprzeciw wobec planowanej inwestycji związanej z Centralnym Portem Komunikacyjnym. To nie jest zwykła rozbudowa infrastruktury – to brutalna ingerencja w życie tysięcy ludzi. Przesiedlenie 15% mieszkańców naszej gminy to nie tylko liczba – to setki rodzin, które będą musiały opuścić swoje domy, ogrody, miejsca, z którymi są emocjonalnie związane. Gmina, którą pokochaliśmy za jej zielony charakter, niską zabudowę i spokój, ma zostać przecięta torami kolejowymi oraz przekształcona w węzeł logistyczny. Takie rozwiązania niszczą społeczność, rozrywają więzi sąsiedzkie i prowadzą do degradacji nie tylko przestrzeni, ale przede wszystkim relacji międzyludzkich.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
916	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Inwestycje związane z CPK zagrażają istnieniu naszej lokalnej wspólnoty. Projekt w aktualnym kształcie zakłada przesiedlenia znacznej części mieszkańców oraz przecięcie zielonych terenów linii kolejowych, co całkowicie zmieni charakter naszej gminy. Jesteśmy wspólnotą, która ceni sobie ciszę, bezpieczeństwo i przestrzeń. Zabudowa jest niska, ludzie mieszkają w domach z ogrodami, a lokalne drogi służą do poruszania się pieszo, rowerem czy dojazdu do sąsiadów – nie jako trasy techniczne dla ciężkiego sprzętu. Degradacja tej struktury to nie tylko zagrożenie dla krajobrazu, ale też dla komfortu i zdrowia mieszkańców.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
917	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nasza gmina rozwijała się przez dekady jako spokojna, zielona okolica z niską, rozproszoną zabudową i dużą ilością zieleni. Mieszkańcy wybrali ten styl życia świadomie – szukając spokoju, przestrzeni, sąsiedzkiej wspólnoty. Planowane inwestycje wokół CPK są z tym wszystkim całkowicie sprzeczne. Nie da się pogodzić idei nowoczesnego centrum logistycznego z koncepcją lokalnego, wiejskiego stylu życia. Węzeł w Międzyborowie i Starych Budach nie tylko fizycznie przecina gminę, ale też symbolicznie ją niszczy. Przesiedlenia na poziomie 15% to katastrofa społeczna. Ludzie tracą swoje domy, a my wszyscy – tożsamość miejsca.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
918	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Apeluję do osób odpowiedzialnych za planowanie i wdrażanie inwestycji wokół CPK o refleksję nad skutkami społecznymi tego projektu. Przesiedlenia, zniszczenie zielonych terenów, przecięcie gminy torami i degradacja dróg lokalnych to nie tylko efekty uboczne – to główne konsekwencje, które będą odczuwalne przez lata. Każdy dom z ogrodem, każda ulica, każde drzewo mają znaczenie dla mieszkańców. Nie można planować infrastruktury z taką obojętnością wobec ludzi i ich życia. Gmina nie może być traktowana jak biała kartka – jest żywą tkanką społeczną, której nie da się tak po prostu przesunąć czy przemodelować.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
919	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	W imieniu własnym i wielu mieszkańców wyrażam głęboki sprzeciw wobec inwestycji związanych z CPK, które naruszają spójność naszej gminy, zagrażają jej przyrodniczemu i społecznemu charakterowi oraz prowadzą do nieodwracalnych szkód. Szczególny sprzeciw budzą plany budowy torów i węzłów w Międzyborowie i Starych Budach – miejscach, które do tej pory były symbolem wiejskiego spokoju, zieleni i dobrej jakości życia. Przesiedlenia aż 15% mieszkańców to dramatyczna skala. Apeluję o poważne podejście do tych głosów i nielekceważenie społecznych kosztów, które nie mogą być przeliczane wyłącznie na metry kwadratowe.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
920	Wprowadzenie	Niniejsza uwaga została zgłoszona przez mieszkańca gminy Grodzisk Mazowiecki i współwłaściciela działki nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia. Celem zgłoszenia jest wprowadzenie zmiany w Strategii Rozwoju obszaru otoczenia CPK – poprzez zmianę sposobu zagospodarowania działki ze strefy „ZP” (zieleni urządzona) na strefę „U” (usługi), ewentualnie „ZPU” (usługi, produkcja, usługi publiczne). Zmiana ta odpowiada rzeczywistym uwarunkowaniom przestrzennym i prawnym działki oraz lepiej realizuje cele Strategii, takie jak poprawa jakości życia mieszkańców, dostęp do usług, zrównoważony rozwój oraz zaangażowanie społeczności lokalnej.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
921	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Zgłaszam uwagę dotyczącą zgodności projektowanego zagospodarowania działki nr ew. 212/3 obręb Chlebnia (gm. Grodzisk Mazowiecki) z kluczowymi kierunkami rozwoju określonymi w Strategii. W szczególności: Strona 56 Strategii – zgodnie z zapisami dotyczącymi zaangażowania mieszkańców w kształtowanie obszaru otoczenia CPK, działanie to realizuje ideę współdecydowania społeczności lokalnej o kierunkach rozwoju. Zmiana strefy z „ZP” na „U” lub „ZPU” jest wyrazem lokalnej inicjatywy i odpowiedzią na potrzeby mieszkańców. Strona 57 Strategii – wskazano tam potrzebę ochrony kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej. Zgodnie z informacjami o działce, teren nie posiada gleb klas bonitacyjnych I, II, III – są to gleby klasy VI, a więc o najniższej przydatności rolniczej, co oznacza brak konieczności objęcia go funkcją rolną lub zielenią (ZP).	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Strona 57, punkt „Na etapie przygotowania inwestycji...” – Strategia zachęca do weryfikacji polityki przestrzennej gmin w celu dostosowania jej do lokalnych warunków. Obszar ten powinien służyć celom usługowym, co wpisuje się w kierunek intensyfikacji potencjału zabudowy w miejscach dobrze skomunikowanych. Dodatkowo, planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 praktycznie nie przewiduje charakteru rolniczego krajobrazu, co jest właściwym, słusznym i oczywistym celem wprowadzania stref OIZ w ogóle. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiadać będzie władztwo planistyczne na terenach poza strefami OIZ, w związku z czym posiadać będzie możliwość ustalenia stref rolniczych poza OIZami. MEDIA Od strony wschodniej, w drodze gminnej znajdują się już media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna, gazociąg. Dodatkowo przez wnioskowaną działkę przechodzi linia energetyczna wysokiego napięcia, co jest bardzo ważnym atutem który można wykorzystać W związku z powyższym, zmiana przeznaczenia działki z „ZP” na „U” lub „ZPU” pozostaje zgodna z głównymi kierunkami Strategii ponieważ wspiera zaangażowanie społeczne, uwzględnia realną klasę gleb, realizuje potencjał przestrzenny zgodnie z zaleceniami.		
922	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Zgłaszam uwagę dotyczącą nieadekwatnego przypisania działki nr 212/3 obręb Chlebnia (gm. Grodzisk Mazowiecki) do strefy „ZP” – zieleni urządzonej. Działka ta nie pełni i nie może efektywnie pełnić funkcji zieleni urządzonej ze względu na położenie i charakter oraz nie posiada cech krajobrazowych ani biologicznych wymaganych dla tej strefy (np. korytarzy ekologicznych czy wysokiej wartości przyrodniczej). Na str. 28 Strategia odnosi się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku w jaki sposób wnioskowana działka powinna być wykorzystana – mianowicie lokowanie działalności gospodarczej (oczywiście w sposób, który nie wybierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze, nie wnioskuję się o strefę przemysłową, ani o strefę mieszkaniową, ale o strefę usług, która nie będzie wywierać negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko. Elementem środowiska w tej okolicy jest już planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wody i tereny bezpośrednio do niego przyległe, zatem ustanowienie sposobu zagospodarowania usługowego jest na wnioskowanej działce jak najbardziej stosowne. Działka znajduje się w strukturze przestrzennej, która – zgodnie z celem Strategii – powinna pełnić funkcje usługowe lub mieszkaniowo-usługowe (proponowana strefa „U”, ewentualnie „ZPU”). Proponowana korekta zagospodarowania lepiej wpisuje się w faktyczne uwarunkowania terenu, istniejące uzbrojenie i planowany rozwój infrastruktury gminnej.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
923	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	W Strategii wskazano konieczność zrównoważonego i funkcjonalnego zagospodarowania przestrzeni, z uwzględnieniem dostępności usług i potrzeb lokalnych społeczności. Obecna propozycja przypisania działki 212/3 do strefy „ZP” nie odzwierciedla jej potencjału przestrzennego ani funkcjonalnego. Działka jest dobrze skomunikowana z istniejącą siecią dróg gminnych i powiatowych, posiada dostęp do infrastruktury technicznej i znajduje się w sąsiedztwie terenów zabudowanych oraz planowanej strefy OIZ 7. Do działki dochodzą 2 drogi gminne od drogi powiatowej. Drogi te połączone są dodatkowo drogą gminną od strony północnej wnioskowanej działki. Od strony wschodniej do obwodnicy dochodzi droga gminna, będąca jednocześnie granicą wschodnią OIZ 7 CHLEBNIA. Przeznaczenie tego terenu pod funkcje usługowe (strefa „U”) odpowiada idei intensyfikacji wykorzystania dostępnych terenów rozwojowych i zaspokajania potrzeb społecznych (usługi publiczne, lokalne biznesy).	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
924	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zgodnie ze Strategią (str. 56), zaangażowanie mieszkańców i lokalnych interesariuszy w proces współdecydowania o kształcie przestrzeni jest jednym z kluczowych założeń. Zgłoszenie niniejszej uwagi przez właściciela działki stanowi realizację tego postulatu. Działka 212/3 nie miała wcześniej uregulowanego statusu własności – była wykorzystywana rolniczo przez użytkowników, którzy nie mogli brać udziału w konsultacjach. Obecnie posiada właścicieli, który ma możliwość aktywnego udziału w procesie konsultacji i realizuje prawo do wpływu na kształt lokalnego ładu przestrzennego. Strategia wskazuje także (str. 28), że Warszawsko-zachodni obszar strategicznej interwencji wymaga koordynacji rozwoju funkcji usługowych w sposób nienegatywnie wpływający na środowisko i jakość życia mieszkańców – co dokładnie spełnia wniosek o zmianę funkcji działki na usługową. Na stronie 67 możemy przeczytać, że: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii co do tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisu obecnego studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, który przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską i minimalną powierzchnię biologicznie czynną: 70%.		
925	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgodnie z opinią Gminy Grodzisk Mazowiecki: Strefa ZPU (usługowa z dużym udziałem zieleni) powinna być na poziomie min 50% powierzchni biologicznie czynnej. Strefa ZP powinna posiadać rekomendowaną wysokość zabudowy (liczba kondygnacji naziemnych) do 1 (jednej) kondygnacji oraz PCB (powierzchnia biologicznie czynna) min. 70% Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
926	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W OIZ 7 Chlebnia, we wschodniej (wysuniętej części) wnioskuję o zmianę koloru i oznaczenia ZP, na kolor i oznaczenie U lub kolor i oznaczenie ZPU.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
927	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie możemy pozwolić na to, by infrastruktura, która rzekomo ma łączyć ludzi, jednocześnie ich dzieliła. Tak właśnie dzieje się w przypadku CPK – planowana rozbudowa sieci transportowej dezintegruje lokalne społeczności, niszczy tożsamość miejscowości i prowadzi do przymusowych przesiedleń. Międzyborów i Stare Budy są zagrożone utratą spójności przestrzennej i społecznej. Mieszkańcy boją się o swoje domy, o przyszłość dzieci, o relacje sąsiedzkie. Lokalne drogi, które miały służyć społeczności, zostaną zniszczone przez ciężki sprzęt i ruch tranzytowy. Czy naprawdę nie ma alternatyw?	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
928	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zieleń, cisza, niska zabudowa – te elementy definiują naszą gminę. To nie są tylko elementy krajobrazu, ale wartości, które przyciągnęły tutaj ludzi. CPK burzy to wszystko w imię szybkiego transportu i centralizacji. Planowana trasa linii kolejowej oraz budowa węzłów transportowych nie tylko zmienia funkcjonowanie gminy, ale też wprowadzą hałas, zanieczyszczenia, ruch ciężarówek oraz – co najgorsze – konieczność przesiedleń. Takie decyzje nie powinny zapadać bez rzeczywistego dialogu społecznego i bez pełnego zrozumienia lokalnego kontekstu.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
929	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zwracam się z apelem o zatrzymanie projektu CPK w obecnym kształcie. W obecnej wersji niszczy on to, co najcenniejsze – życie lokalnych społeczności. Gmina, która od lat rozwija się jako zielona, spokojna przestrzeń do życia, zostanie zamieniona w hłaśliwe zaplecze techniczne. Mieszkańcy mają prawo do sprzeciwu, mają prawo być słyszani i chronieni przed brutalnym ingerowaniem w ich codzienność. Planowanie infrastruktury transportowej musi brać pod uwagę nie tylko efektywność, ale przede wszystkim dobro wspólnoty.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
930	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	To, co dzieje się wokół inwestycji CPK, jest smutnym przykładem braku szacunku dla lokalnych społeczności. Przymusowe przesiedlenia, przecięcie gminy torami, wykorzystanie lokalnych dróg jako tras montażowych – to działania, które pozostawiają głębokie rany społeczne i środowiskowe. Czy naprawdę chcemy żyć w kraju, w którym wielkie projekty realizowane są bez poszanowania dla ludzi i przyrody? Nasza gmina nie chce być ofiarą rozwoju. Chcemy być jego partnerem, a nie tłem.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
931	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Centralny Port Komunikacyjny ma być symbolem nowoczesności i integracji. Tymczasem dla naszej gminy to zapowiedź rozpadu i chaosu. Skala planowanych zmian – od przesiedleń po przecięcie terenu torami – jest ogromna i absolutnie niedopuszczalna. Gmina powinna pozostać miejscem o niskiej zabudowie, z dużą ilością zieleni, ogrodami przydomowymi i drogami lokalnymi służącymi mieszkańcom. Zamiana tej przestrzeni w trasę przelotową dla transportu jest zamachem na sens istnienia tej społeczności.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
932	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie jesteśmy przeciwni rozwojowi, ale jesteśmy przeciwni dewastacji. CPK w obecnym kształcie to projekt, który burzy wszystko, co przez lata tworzyliśmy. Nasza gmina nie może być przecięta torami i wypełniona hałasem, spalinami, stresem. Potrzebujemy równowagi – rozwoju z poszanowaniem dla mieszkańców i środowiska. Przesiedlenia 15% społeczności to dramatyczna liczba. To nie tylko ludzie bez domów – to ludzie bez przyszłości w swoim miejscu.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
933	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o zachowanie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzeni dla miejscowości Budy-Grzybek w gminie Jaktorów. Jestem mieszkańcem tej wsi i musi tu być zachowana strefa przeznaczona na budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
934	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zachowanie zapisów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzeni dla wsi Budy-Grzybek w gminie Jaktorów. Jestem mieszkańcem tej wsi i musi tu być zachowana strefa przeznaczona na budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
935	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Mieszkam w Budy-Grzybek i według miejscowego planu zagospodarowania przestrzeni to teren przeznaczony na zabudowę mieszkaniowa jednorodzinna. Taki charakter tej miejscowosci musi być zachowany. Budownictwo jednorodzinne musi być możliwe.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
936	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Mieszkam w Budy-Grzybek. Według miejscowego planu zagospodarowania przestrzeni to teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Taki charakter tej miejscowości musi być zachowany. Budownictwo jednorodzinne musi być możliwe.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
937	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	We wsi Budy-Grzybek obowiązuje bardzo dobry miejscowy plan zagospodarowania przestrzeni. Według tego dokumentu ta wieś jest przeznaczona na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i od wielu lat taka zabudowa się rozwija. Żądam zachowania tych zapisów i możliwości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenie Budy-Grzybek.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
938	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	We wsi Budy-Grzybek obowiązuje bardzo dobry miejscowy plan zagospodarowania przestrzeni. Według tego dokumentu ta wieś jest przeznaczona na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i od wielu lat taka zabudowa się rozwija. Żądam zachowania tych zapisów i możliwości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenie Budy-Grzybek.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
939	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnoszę o zmiany zapisu i przeznaczenie wsi Budy-Grzybek w gminie Jaktorów na budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, zgodnie z obowiązującym planem zag. przest. dla tej wsi. Okolica jest zurbanizowana i pręźnie się rozwija mieszkaniowo.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
940	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmiany zapisu i przeznaczenie wsi Budy-Grzybek w gminie Jaktorów na budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, zgodnie z obowiązującym planem zag. przest. dla tej wsi. Okolica jest zurbanizowana i pręźnie się rozwija mieszkaniowo.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
941	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień Dobry, Nie zgadzam się z proponowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej przez tereny wsi Kraśnicza Wola, łączącej Izdebną Nową z zachodnią obwodnicą Grodziska Mazowieckiego. Planowana droga dubluje już istniejące drogi. Dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz w sąsiedztwie rezerwatu Rozłogi, obszaru Natura 2000. Według poprzedniej propozycji wieś Kraśnicza Wola nie była ujęta w planie. Nikt też nie konsultował planów budowy drogi oraz OIZ z mieszkańcami wsi Kraśnicza Wola. Zaplanowana droga w znacznym stopniu wpłynie negatywnie na komfort życia lokalnego społeczeństwa.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
942	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dzień Dobry, Nie zgadzam się z proponowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej przez tereny wsi Kraśnicza Wola, łączącej Izdebną Nową z zachodnią obwodnicą Grodziska Mazowieckiego. Proponowany wariant wymaga wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin i wyburzenia istniejących domów (niektóre z nich zostały zamieszkane od kilku miesięcy, w ostatnim okresie wydano pozwolenia na ich budowę). Planowana droga miałaby przebiegać w bliskiej odległości od istniejących już dróg. Uważam, że powstanie kolejnej drogi nie jest konieczne. Nie wyrażam zgody na budowę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola oraz na terenie przyległym. Obecnie w tym miejscu znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz tereny rolnicze. W mojej ocenie ingerencja w tym rejonie w znacznym stopniu wpłynie negatywnie na komfort życia lokalnego społeczeństwa oraz na środowisko naturalne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
943	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W oznaczeniu 'Szkielet sieci dróg rowerowych' w gm. Ożarów Maz. brakuje oznaczenia dla inwestycji, która jest w trakcie projektowania. Gmina Ożarów Mazowiecki znalazła się na liście projektów wybranych do dofinansowania w ramach Działania 3.2 Mobilność miejska w ZIT Funduszy Europejskich dla Mazowsza na lata 2021-2027 inwestycja obejmuje budowę ścieżki rowerowej od granicy z Gminą Błonie w Świącicach do granicy z m.st. Warszawą wzdłuż drogi krajowej nr 92 ul. Poznańskiej. https://swieciece.pl/kontynuacja-budowy-sciezek-rowerowych-w-naszej-gminie-z-dofinansowaniem/	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
944	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości; Sade Budy, Stare Budy, Grądy, i Henryszew oraz na przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na likwidację istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie- ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 3. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić dla ruchu lokalnego. 4. Wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Łódź na terenie Żyrardowa. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą-kolejową poprowadzić transport do budowy lotniska. 6. Transport budowlany do CPK tylko koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
945	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Ulicę Kaską w Budach Żosinych proszę o pozostawienie tylko w i wyłącznie do ruchu lokalnego, ze względu na duży ruch lokalnej społeczności. Proszę nie brać pod uwagę rozszerzenia ulicy ze względu na występowanie wielu drzew będących pod ochroną. Dodaj komentarz: Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
946	Wprowadzenie	Jestem zaniepokojona planami związanymi z CPK i tym co się będzie działo na naszych drogach. W strategii nie znalazłam żadnych konkretnych rozwiązań jak mają wyglądać nasze ulice, kiedy będą użytkowane przez ciężki sprzęt. Nie puszczajcie całego transportu przez naszą gminę.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Chciałaby, aby nasze tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną a nie wysokie bloki. Tu mieszkają ludzie , którzy wybrali to miejsce dlatego, że jest spokój, zieleń, wiejski klimat z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia.		
947	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Nie zgadzam się na nową linię kolejowa biegnącą przez miejscowości: Sade Budy,Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Linia kolejowa podzieli nasza gminę na kawałki i zniszczy ja. Doprowadzi to do degradacji naszego otoczenia, przyrody, masowych wywłaszczeń, ograniczeń ruchu na lokalnych drogach, hałas itd.Zmiany te będą nie do odwrócenia.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
948	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Nie zgadzam się na na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuję o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaska w Starych Budach proszę zostawić dla ruchu lokalnego i wybudować bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe na liii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa (obiecany).D	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
949	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozwój jest konieczny, ale nie kosztem ludzi i ich majątków gromadzonych przez całe życie. Nowe inie kolejowe, drogi dojazdowe podziela naszą gminę na kawałki, które utrudnią życie jej mieszkańców w codziennym funkcjonowaniu. mieszkamy na wsi i chcemy żeby tak zostało. Nie przekształćcie naszej gminy w miasto, Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmózonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi i kolei na terenie gminy Jaktorów przed przystąpieniem do budowy CPK.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
950	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Najbardziej niepokoi mnie rozwiązanie transportu z CPK zarówno w postaci dróg jak i kolei. Rozwiązaniem chyba jest wybudowanie torów kolejowych CMK i ta drogą kolejową przeprowadzić transport na budowę lotniska zaplanować od nowa organizacje ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia proponuje o wprowadzeniu rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel itp. Transport do CPK przeprowadzić koleją i drogami wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
951	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Przyszłość gminy Jaktorów przedstawiona w wizji spowoduje degradacje naszego otoczenia, przyrody, naszego życia, ograniczenie ruchu na drogach lokalnych, hałas. Nasze poczucie bezpieczeństwa nie będzie możliwe. Jeśli to możliwe proszę o przeprowadzenie inwestycji nie niszcząc przyrody, dóbr ludzkich i ich siedzib. To wszystko nie będzie już d odbudowania. Proszę o ochronę naszych miejscowości Międzyborowa, Sadych Bud, Starych Bud, Bud Michałowskich i innych przed urbanizacją. Wiem, że to jest możliwe.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
952	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Reasumując: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy,Grady i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulic.e Kaska w Budach Starych zostawić tylko dla ruchu lokalnego, a wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe lini Warszawa Skierniewice na terenie Żyrardowa (obiecane). Wnioskuję o przebudowę i przystosowanie do wzmózonego ruchu samochodowego (ciężki sprzęt) ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Transport budowlany do CPK przeprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi wa wykluczyc gminne i lokalne.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
953	Rozdział 9 - System realizacji	Realizację przeprowadzić tak aby środowisko, mieszkańcy, natura i już istniejąca infrastruktura budowlana jak najmniej ucierpiały.	TAK	Wszystkie działania podejmowane w ramach wdrażania SR CPK mają na celu ochronę środowiska naturalnego i niepogarszanie jego stanu.
954	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Przyszłość Lotniska Chopina po uruchomieniu Centralnego Portu Komunikacyjnego Sama strategia CPK siłą rzeczy nie zawiera zapisów dotyczących przyszłości Lotniska Chopina, co wynika z tego, że leży ono poza obszarem objętym dokumentem. Jest to jednak jedna z kwestii istotnych z punktu widzenia m.st. Warszawy, która do tej pory nie jest jednoznacznie określona w szczegółach merytorycznych ani czasowych. Z jednej strony, zgodnie z zapowiedziami zarządcy i właściciela lotniska (spółki Polskie Porty Lotnicze) planuje się inwestycje mające na celu zwiększenie możliwości portu w zakresie obsługi pasażerów, co pozwoli na jego dalszy rozwój w perspektywie co najmniej kolejnej dekady. Z drugiej strony, dokumenty diagnostyczne oraz plany wykonawcze dot. realizacji CPK zakładają przeniesienie ruchu pasażerskiego z Okęcia do CPK jako warunek jego rentowności. Zgodnie z przyjętą już przez obecny rząd, uchwałą Rady Ministrów z 31 grudnia 2024 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030 „Uruchomienie Lotniska CPK jest równoznaczne z koniecznością przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina do Lotniska CPK, w celu zapewnienia rentowności projektu oraz możliwości pozyskania komercyjnego finansowania dłużnego. Jest to jedno z podstawowych założeń stojących u podstaw realizacji projektu”.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Odrębną kwestią pozostają pozostałe funkcje Lotniska Chopina (obsługa VIP-ów, funkcje wojskowe i cargo), które wg naszej aktualnej wiedzy mają tam pozostać. Oznacza to, że zagospodarowanie co najmniej części terenu dzisiejszego Lotniska Chopina pozostanie bez zmian. Obszar, który zostanie uwolniony w związku z przeniesieniem ruchu komercyjnego do CPK, musi zostać zaplanowany jako funkcjonalna część miasta. Na terenach tych powinna być kształtowana wielofunkcyjna tkanka miejska, z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej, usług społecznych, działalności gospodarczej nastawionej na innowacje (np. w formie parku technologicznego, o ile analizy branżowe wykażą jego zasadność) oraz terenów zieleni i błękitno-zielonej infrastruktury. Niezależnie od decyzji dotyczącej skali uwalnianych terenów oraz docelowej daty wygaszenia ruchu pasażerskiego, powinniśmy jak najszybciej zintensyfikować współpracę dotyczącą przyszłości tego terenu.		
955	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wpływ budowy oraz funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego na obszar wykraczający poza „bezpośredni” obszar otoczenia zdelimitowany na potrzeby strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044 (strategii CPK) Centralny Port Komunikacyjny, počawszy od fazy jego budowy, będzie miał wpływ nie tylko na bezpośredni obszar otoczenia (rozumiany jako 18 gmin objętych delimitacją na potrzeby strategii CPK), ale także na znacząco szerszy obszar obejmujący w szczególności Warszawę i metropolię warszawską. Realizacja CPK i jego uruchomienie oprócz impulsów pozytywnych pociągnie za sobą szereg innych konsekwencji w zakresie: konkurencji o pracowników, zwiększonej migracji związanej z zapotrzebowaniem na nowych pracowników, wzrostu zapotrzebowania na mieszkania, zwiększenia problemu suburbanizacji, wzrostu zróżnicowania społecznego i kulturowego związanego z migracjami, zwiększonego obciążenie infrastruktury oraz daleko idących skutków środowiskowych. Wszystkie te zagadnienia wymagają szczegółowej analizy oraz zaplanowania odpowiedniej kompensacji. Autorzy wskazują m.in., że: • dotychczasowym podstawowym czynnikiem rozwojowym dla regionu, na którym obecnie wyznaczono obszar otoczenia CPK była i jest bliskość Warszawy jako miejsca pracy, usług społecznych i decydującym o charakterze podejmowanych działalności gospodarczych, • przy okazji budowy CPK mają zostać wybudowane nowe linie kolejowe, które umożliwią szybszy przejazd między Warszawą a innymi polskimi miastami, • Za inwestycjami ułatwiającymi komunikację podążają wszelkie inwestycje gospodarcze (...), których rozwój ułatwiony jest bliskością sieci transportowych oraz dużych ośrodków miejskich, jakimi są Warszawa oraz Łódź, • można wskazać potencjalne znaczące zwiększenie dojazdów do pracy w obrębie obszaru otoczenia CPK oraz zwiększenie siły powiązań funkcjonalnych z otoczeniem zewnętrznym (w szczególności Warszawą i Łodzią), • CPK wzmocni metropolitalne funkcje Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego. Brakuje jednak pogłębionej i całościowej (być może wydzielonej w ramach odrębnego rozdziału) analizy dotyczącej wpływu realizacji i działalności operacyjnej CPK na szerszy obszar geograficzny, w tym m.st. Warszawę oraz metropolię warszawską. W tym kontekście należy zwrócić uwagę m.in. na znaczne zróżnicowanie wewnętrzne metropolii warszawskiej i to, że impuls rozwojowy w postaci CPK został usytuowany w jej zachodniej części, która jest obszarem o wyższych wskaźnikach rozwoju społeczno-gospodarczego oraz lepiej wyposażonym w infrastrukturę techniczną. Należy wziąć pod uwagę, że bez interwencji wyrównawczej skierowanej do szerszego obszaru może to pogłębić występujące już dziś dysproporcje pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią metropolii warszawskiej. Analiza powinna objąć m.in. wpływ CPK na zagadnienia związane z mobilnością (tak infrastrukturą transportową, jak i zapotrzebowaniem na podróże), mieszkalnictwem (popytu i podaży mieszkań), , rynku pracy (powstawania nowych miejsc pracy, ale także relokacji obecnych), skutków społecznych, środowiskowych i przestrzennych realizacji i działania CPK (w tym jego wpływu na intensyfikację zjawiska suburbanizacji). Niezbędne jest także oszacowanie kosztów generowanych przez CPK dla szerszego otoczenia wraz ze wskazaniem źródeł ich pokrycia.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
956	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Strategia obszaru otoczenia CPK a Obszar Strategicznej Interwencji otoczenia CPK w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju Interwencja dla szerszego obszaru wpływu CPK powinna być zaprogramowana w ramach Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2035 (ŚSRK). Prace nad tym dokumentem toczą się równolegle do strategii rozwoju CPK. Projekt ŚSRK niebawem ma zostać poddany konsultacjom międzyresortowym. W ramach prac nad ŚSRK został zidentyfikowany szereg tzw. obszarów strategicznej interwencji (OSI). Jednym z ich typów mają być obszary otoczenia kluczowych inwestycji państwowych, do których będą należeć Centralny Port Komunikacyjny i planowana w województwie pomorskim elektrownia atomowa. OSI otoczenia CPK w ramach ŚSRK został zaplanowany jako obszar „dwustrefowy”. • pierwszą strefę – bezpośredniego otoczenia, ma stanowić obszar objęty strategią CPK (18 gmin stanowiących bezpośrednie otoczenie lotniska, w jego skład nie wchodzi m.st. Warszawa), • druga strefa ma być większa i obejmować szerszy obszar wpływu CPK, w tym Warszawę i Łódź. W dużej mierze ma to być przywrócenie realizacji koncepcji „bipola Warszawa-Łódź”, która została opisana w Strategii rozwoju Polski	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Centralnej, przyjętej w 2015 r. (ciągle obowiązującej). Takie podejście może być korzystne zarówno dla samorządów znajdujących się w bezpośrednim otoczeniu CPK, jak i tych, które są położone dalej (w tym Warszawy), na które oddziaływanie CPK również będzie istotne. Kluczowe jest, żeby wsparcie dla szerszego obszaru było adekwatne do wpływu CPK zarysowanego w punkcie 1 opinii. Zaplanowana interwencja musi być ponadto w szerokim sensie komplementarna (komplementarność wsparcia dla Warszawy i metropolii warszawskiej z poziomu centralnego za pomocą różnych zapisów ŚSRK, komplementarność zapisów obu stref OSI CPK, komplementarność wsparcia centralnego z zapisami dokumentów strategicznych miasta i metropolii). Elementem niezbędnym komplementarnego podejścia musi być także spójność delimitacji obszaru wsparcia. W ramach drugiej strefy OSI wyznaczonego na potrzeby ŚSRK należy wziąć pod uwagę całe miejskie obszary funkcjonalne zarówno Warszawy, jak i Łodzi (obszary wyznaczone m.in. na potrzeby OSI wsparcia dla sieci miast – węzłów policentryczności w tym samym dokumencie). Programując wsparcie dla obszarów funkcjonalnych Warszawy i Łodzi należy wziąć pod uwagę także ich odmienną charakterystykę społeczno-gospodarczą i rolę w systemie osadniczym kraju. Cechy te będą miały bezpośrednie przełożenie na zróżnicowanie wpływu CPK zarówno na oba te miasta, jak i gminy, które je otaczają. W związku z powyższym zwracam się o poparcie dla koncepcji OSI otoczenia CPK zawartej w ŚSRK oraz dbałość o zagwarantowanie wsparcia dla tego obszaru, które będzie adekwatne do przewidywanego wpływu CPK, oraz jego komplementarność ze wsparciem przewidzianym w Strategii CPK.		
957	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nowe jednostki osadnicze w sąsiedztwie CPK W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, który stanowi element Strategii CPK zaproponowano nowe osiedla, zlokalizowane przy proponowanej do wybudowania nowej infrastrukturze kolejowej (np. Chlebnia, Jaktorów, Kopiska). Problem w tym, że nie ma żadnej gwarancji, że infrastruktura ta docelowo powstanie. Dotyczy to zarówno łącznic w ramach węzła CPK komunikujących centralną magistralę kolejową (CMK) ze stacją w obrębie lotniska, jak i nowy korytarz Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD). Ta ostatnia kwestia budzi największe wątpliwości, ze względu na jej potencjalnie ogromną kosztochłonność i brak przesądzeń co do inwestora oraz finansowania tego przedsięwzięcia. Co więcej, w strategii wskazano alternatywne korytarze wydłużenia WKD i przy obu zlokalizowano nowe jednostki osadnicze – co jest tym bardziej niezrozumiałe, że hipotetyczne wydłużenie WKD dotyczyłoby zapewne jednego konkretnego przebiegu. Takie podejście generuje ryzyko przeznaczenia relatywnie dużych powierzchniowo terenów pod zabudowę mieszkaniową bez realnego zapewnienia im obsługi transportem kolejowym. Kolejną pułapką koncepcyjną jest założenie, że ludzie mieszkający w tych ośrodkach będą pracownikami CPK i firm, które powstaną na jego bezpośrednim zapleczu. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że znakomita większość z tego rodzaju jednostek osadniczych będzie zasiedlona mieszkańcami zainteresowanymi dojazdami do Warszawy, a nie do CPK czy choćby Grodziska Mazowieckiego. Dlatego też, realizacja tego elementu Strategii CPK niesie zagrożenie intensyfikacji suburbanizacji w nowych kierunkach w obrębie metropolii warszawskiej. Zamiast koncentrowania zabudowy wzdłuż istniejących korytarzy, w obrębie których obsługa komunikacyjna jest znana, a jej potencjał rozwojowy możliwy do sparametryzowania, mogą pojawić się osiedla zlokalizowane w tzw. szczerym polu – poza korytarzami komunikacyjnymi, bez podstawowego zabezpieczenia w infrastrukturę społeczną i usługową. Wskazane jest, aby w pierwszej kolejności określony został docelowy kształt infrastruktury transportowej wraz z kierunkami obsługi i możliwą częstotliwością. Dopiero w kolejnym kroku powinno się określić lokalizację nowych ośrodków osadniczych w tych miejscach, które będą mieć zagwarantowaną obsługę wysokowydajnym transportem publicznym dla głównych kierunków podróży. W przypadku braku realizacji lub opóźnienia w budowie nowych linii kolejowych takie ośrodki (o ile w ogóle istnieje sens ich umiejscowienia w zaproponowanych lokalizacjach) powinny posiadać połączenia np. w formie linii dowozowej do istniejącej infrastruktury, aby ograniczać wykorzystanie transportu indywidualnego w codziennych podróżach ich mieszkańców. Dodaj komentarz: Rozbudowa infrastruktury Warszawskiej Kolei Dojazdowej Istniejąca linia kolejowa WKD ma ograniczoną przepustowość. Dalsza rozbudowa układu poprzez dodanie dodatkowych połączeń lub przedłużenie linii od strony zachodniej może nie pozwolić na skonsumowanie oczekiwanych rezultatów funkcjonowania nowych powiązań. Z perspektywy Warszawy i prowadzenia ruchu istotne są działania na rzecz poprawy przepustowości linii poprzez przebudowę stacji czołowej Warszawa Śródmieście WKD. Mając na uwadze długość składów WKD, nawet po zrealizowaniu przebudowy stacji Śródmieście WKD ukierunkowanej na uruchamianie docelowo 8-10 par pociągów w godzinie – nadal nie będzie możliwości uzyskania skokowego wzrostu zdolności przewozowej tego systemu w zakresie powiązań do/z Warszawy. Zaproponowane w strategii wariantowe korytarze wydłużenia linii WKD w każdym przypadku będą wiązały się koniecznością przeprowadzenia infrastruktury przez tereny zabudowane, co będzie oznaczać szereg trudności technicznych, przekładających się na wysokie koszty związane z kolizjami z istniejącą infrastrukturą liniową. Samo	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wyjście z Grodziska Mazowieckiego – chcąc uniknąć wyburzeń zabudowy mieszkaniowej, usługowej i oświatowej – wymagać będzie prawdopodobnie kilkukilometrowego tunelu. Jest to inwestycja porównywalna z budową metra w Warszawie, z tym że skrajnia infrastruktury WKD jest większa niż metra, więc tunel musiałby mieć większą średnicę. Aktualne wymogi dla projektowania linii kolejowych oznaczają ponadto szereg komplikacji dotyczących warunków technicznych, takich jak skrzyżowania z drogami, odległości od torów, czy też zagospodarowanie terenów przyległych. Na terenach zabudowanych przekłada się to na wysokie koszty budowy nowych linii. Nie sposób pominąć kwestii społecznych – potencjalnie duża inwazyjność przedsięwzięcia wywoła zapewne szereg protestów. Jednocześnie w zapisach strategii brakuje określenia najważniejszych kwestii – inwestora, organizatora przewozów oraz informacji od przewoźnika o możliwościach obsługi. Wydłużenie linii WKD oznacza dla Województwa Mazowieckiego i WKD konieczność pozyskania nowego taboru, zwiększenia rekompensaty, a także budowę nowego zaplecza utrzymaniowego. Nie można tego przedsięwzięcia sprowadzać wyłącznie do warstwy infrastrukturalnej. Pojawia się też pytanie, czy samo założenie wydłużenia WKD jest celowe z punktu widzenia pierwotnej idei – zapewnienia dowozu do CPK pracowników lotniska. Mając na uwadze specyficzną strukturę społeczną ośrodków otaczających linię WKD (Podkowa Leśna, Komorów, Brwinów, Miłanówek), gdzie dominuje zabudowa willowa i rezydencjonalna oraz ukształtowana struktura funkcjonalno-przestrzenna, istnieje poważna wątpliwość, czy z tego pasma będzie pochodzić masowej wielkości baza pracowników lotniska i jego bezpośredniego zaplecza (ochrona, serwis, personel obsługi bagażu, kasjerzy/kasjerki, pracownicy hoteli itd.). Z kolei w przypadku miast takich jak Pruszków czy Grodzisk Mazowiecki – korzystniej od linii WKD umiejscowiona jest w nich infrastruktura PKP PLK. Dlatego proponuję, aby zamiast idei wydłużania WKD, wskazać (po ich uprzednim właściwym zdefiniowaniu) korytarze obsługi wysokowydajnym transportem zbiorowym, uwzględniając opcję rozbudowy infrastruktury drogowej np. o buspasy. Nie musi to oczywiście oznaczać wykluczenia idei rozbudowy połączenia WKD, ale pozwala na zabezpieczenie się na wypadek, gdyby wydłużenie WKD okazało się niewykonalne technicznie (w ramach określonej racjonalności budowlanej) lub nie uzyskałoby oczekiwanej efektywności ekonomicznej uzasadniającej finansowanie tej inwestycji.		
958	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nowa droga klasy A/S w kierunku Warszawy Proponowany nowy ślad drogi ekspresowej do lotniska wyprowadzony z węzła Konotopa lub jego okolic (o ile to w ogóle jest realizacyjnie możliwe), na terenie Duchnic ma kolizyjny przebieg z projektowaną linią kolei dużych prędkości. Będzie to wymagać uzyskania bezkolizyjności w formule przebiegu niemal równoległego, a co za tym idzie – przekładać się to będzie na wysokie koszty realizacji. Proponuję przeprowadzenie ponownej analizy tego przebiegu lub oznaczenie go na tym etapie w formie bardziej orientacyjnej z adnotacją, że ostateczny przebieg będzie ustalony po dokonaniu dodatkowych analiz. W szczególności należy uwzględnić możliwość wykorzystania budowy nowego przebiegu drogi A/S pomiędzy lotniskiem a Warszawą w większym stopniu do odciążenia drogi krajowej 92. W obecnym przebiegu prowadzi ona ruch bezpośrednio przez Błonie i Ożarów Mazowiecki. Korzystniejszy dla tych miejscowości wydaje się północny względem nich przebieg tej drogi, który jednocześnie przy dodatkowych inwestycjach Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich mógłby nawet pozwolić na zmniejszenie natężenia ruchu na obecnej drodze wojewódzkiej nr 580 w Starych Babicach. Działania te pozwoliłyby jednocześnie na zupełnie inne podejście do zagospodarowania centrów wymienionych miejscowości czy ich połączeń z Warszawą komunikacją publiczną. Przeniesienie trasy zgodnie z powyższą propozycją daje szansę na włączenie jej w węzle Mory z takim jego ukształtowaniem, by preferowanym kierunkiem była trasa S8 (podobnie jak na A2 jest jej kontynuacja S2). W takiej sytuacji korzyść z dokonanego pierwotnie podziału potoków już w rejonie Lotniska nie byłaby tracona. Należy także zwrócić uwagę na to, że zarówno przebieg planowanej drogi ekspresowej, jak i harmonogram jej realizacji musi być ściśle skoordynowany z pracami projektowymi i realizacyjnymi dotyczącymi autostradowej obwodnicy metropolii warszawskiej, które leżą w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
959	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Kwestia stacji Warszawa Gotąbki W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (obszary o istotnym znaczeniu) nie są oznaczone wszystkie punkty postojów handlowych pociągów, np. stacja Warszawa Gotąbki na granicy Warszawy oraz powiatu warszawskiego zachodniego. Prawdopodobnie będzie ona pełniła kluczową rolę dla obsługi komunikacyjnej strefy aktywności gospodarczej graniczącej z nią od strony północnej. Proponuję oznaczenie na mapie przystanków osobowych i stacji kolejowych wraz z określeniem czy będą na nich realizowane postoje pociągami regionalnymi czy też również dalekobieżnymi, tam gdzie jest to planowane.	NIE	Wskazana stacja leży poza zasięgiem OIZ.
960	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Drogi gminne nie są dostosowane do przyjęcia takich ciężkich sprzętów dodatkowo infrastruktura nie jest w chwili obecnej przepustowa a co dopiero gdy będzie dodatkowa liczba sprzętu drogowego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
961	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Działka o FID 193626 ID_DZIALKI 140505_2.0002.668 - przeznaczenie działki usługowo-mieszkaniowe od 30 lat z znajduje się na działce usługa, jest na niej 300 m. kw . budynek usługowy i 300 m. kw. budynek mieszkalny FID 184992 ID_DZIALKI 140505_2.0002.664 przeznaczenie działki usługowo-mieszkaniowe	NIE	Uwaga niezrozumiała

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		jedno siedlisko z działką 668 i jest również budynek usługowy FID 181081 ID_DZIALKI 140505_2.0002.667/2 przeznaczenie działki usługowo-mieszkaniowe jedno siedlisko z działką 668 i 664 FID 212453 ID_DZIALKI 140505_2.0002.671 przeznaczenie działki mieszkaniow0 - usługowa teren blisko CPK zaplecze mieszkalno, usługowe (usługi drobne nieuciążliwe) FID 190758 ID_DZIALKI 140505_2.0002.623 teren - zaplecze mieszkalno, usługowe dla CPK		
962	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	prosze o potwierdzenie czy planowane działania związane z rozwojem obszaru otoczenia CPK obejmą swoim zasięgiem działki należące do Spółki nr: 6/3 - obręb 0005 - jednostka rejestrowa G6; 140504_4 Grodzisk Mazowiecki 201/6 - obręb 0004- jednostka rejestrowa G195; 140504_5 Chrzanów Duży 196/5 - obręb 0004- jednostka rejestrowa G195; 140504_5 Chrzanow Duży Z poważaniem Bogusław Tracz - Facility Manager	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
963	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	FID 216897 ID_DZIALKI 140505_2.0002.619 teren mieszkaniowo - usługowy zalecenie mieszkaniowo usługowe dla CPK w otoczeniu działek mieszkalnych, jeden kompleks z działkami 620, 623,617/2 FID 190757 ID_DZIALKI 140505_2.0002.620 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowa zalecenie mieszkaniowo usługowe dla CPK w otoczeniu działek mieszkalnych, jeden kompleks z działkami 619, 623, 617/2 FID 182044 ID_DZIALKI 140505_2.0002.617/2 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowa zalecenie mieszkaniowo usługowe dla CPK w otoczeniu działek mieszkalnych, jeden kompleks z działkami 619, 623, 620 FID 190758 ID_DZIALKI 140505_2.0002.623 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowa zalecenie mieszkaniowo usługowe dla CPK w otoczeniu działek mieszkalnych, jeden kompleks z działkami 619, 617/2, 620	NIE	Uwaga niezrozumiała
964	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dzień dobry, Wnioskuje o objęcie działki nr 4/2 obręb 0005 Chylice Kolonia strefą planistyczna o nazwie "strefa usługowa". Powyższy wniosek argumentuję w następujący sposób: 1. Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej w obszarze o istotnym znaczeniu przewiduje strefę usługową w bliskim sąsiedztwie mojej nieruchomości. Proszę o zwiększenie tej strefy o moją nieruchomość. 2. Przewidywany wzrost ilości mieszkańców spowoduje zwiększone zapotrzebowanie na usługi w sąsiedztwie mojej działki. 3. Jestem zainteresowany prowadzeniem działalności usługowej w tym obszarze.	NIE	Działka położona poza OIZ.
965	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowosci chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		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. 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 radykalną 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.		
966	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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. 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 radykalną 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.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
967	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		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. 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 ciche 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 radykalną 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.		
968	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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. 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 ciche 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 radykalną 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.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
969	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. Należy stanowczo podkreślić, że zgodnie z obowiązującymi studiami uwarunkowań, miejscowymi planami	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zagospodarowania przestrzennego gmin oraz zapisami dotyczącymi Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, tereny planowanej trasy są przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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. 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 jednorodziną i jest obecnie miejscem intensywnej zabudowy. Wybudowanie trasy o randze drogi wojewódzkiej oznacza radykalną 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.		
970	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanow mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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. 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 jednorodziną i jest obecnie miejscem intensywnej zabudowy. Wybudowanie trasy o randze drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia: stały hałas generowany przez pojazdy (także ciężarowe), zwiększone zanieczyszczenie	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		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.		
971	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanów mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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. 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 ciche i spokojny charakter tych okolic. W szczególności północna część Milanówka została podzielona na małe działki gotowe pod zabudowę jednorodziną i jest obecnie miejscem intensywnej zabudowy. Wybudowanie trasy o randze drogi wojewódzkiej oznacza radykalną 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.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
972	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sprzeciwiam budowie północnej obwodnicy Milanówka, która według projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) miałaby przebiegać przez teren miejscowości chrzanów mały. Plany budowy obwodnicy nie zostały ujęte w dokumentach planistycznych ani aktach prawnych dotyczących CPK. 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 przeznaczone pod funkcje zielone i rolne. Istniejące dokumenty planistyczne jednoznacznie wykluczają możliwość poprowadzenia w tym miejscu drogi. 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. 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.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		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 ciche 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 radykalną 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.		
973	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	FID 208109 ID_DZIALKI 140505_2.0002.657 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowy część większego kompleksu terenu mieszkaniowo-usługowy 659,661,662 FID 199408 ID_DZIALKI 140505_2.0002.659 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowy część większego kompleksu terenu mieszkaniowo-usługowy 657,661,662 FID 199408 ID_DZIALKI 140505_2.0002.659 FID 177485 ID_DZIALKI 140505_2.0002.661 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowy część większego kompleksu terenu mieszkaniowo-usługowy 657,659,662 FID 230088 ID_DZIALKI 140505_2.0002.662 przeznaczenie mieszkaniowo-usługowy część większego kompleksu terenu mieszkaniowo-usługowy 657,661,659	NIE	Uwaga niezrozumiała.
974	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez Sade Budy, Grądy, Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
975	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Szanowni Państwo, Mój komentarz / wniosek dotyczy zaznaczonego na mapie orientacyjnego wariantu przebiegu drogi rangi wojewódzkiej, na północ od Milanówka i Grodziska Mazowieckiego, a na południe od autostrady A2, przechodzący przez tereny wsi Chrzanów Mały w kierunku Chlebni. Aktualny przebieg drogi przechodzi przez nowo wybudowane osiedla oraz starą zabudowę, w związku z tym ja i wielu mieszkańców jest przeciwnych realizacji tego wariantu drogi. Zwłaszcza, że przez ostatnie lata byliśmy zapewniani przez gminę że CPK w żaden sposób nie będzie dotykał infrastruktury Chrzanowa Małego. Już na tej mapie widać, że wariant drogi przechodzi bezpośrednio przez tereny gęsto zamieszkane oraz zielone tereny chronione. Zmieni to sielski /wiejski charakter tego miejsca nieodwracalnie. Wpłynie negatywnie na ciągi komunikacyjne zwierząt, oraz zmieni naturalny korytarz powietrzny jaki mamy dzięki otwartej przestrzeni w Chrzanowie Małym. Są to bardzo istotne rzeczy, jako że Chrzanów Mały leży pomiędzy miastami Grodzisk Mazowiecki oraz Milanówek. Takie przestrzenie są potrzebne nie tylko mieszkańcom Chrzanowa, ale również tym miastom, które są obciążone znacznie większą ilością sztucznych powierzchni i utrudnioną cyrkulacją powietrza. Na mapie nie widać nowego osiedla przy ulicy Cukierkowej, gdzie mieszkam. Przeprowadzenie drogi w tym wariantie spowoduje utratę komfortu zamieszkania dla większości populacji wsi - poprzez hałas i zanieczyszczenie. Szczególnie dotknięte będą osoby mieszkające najbliżej, w tym ja, jako że mieszkam przy ul. Cukierkowej. Z powodu realizacji tej drogi wszyscy mieszkańcy musieliby ponosić koszty zwiększonego ruchu samochodowego w okolicy, korki byłyby większe, zwłaszcza na już często zakorkowanym węźle autostradowym na wysokości Grodziska Mazowieckiego. Kolejnym minusem jest fakt, że po realizacji wariantu część mieszkańców zostałaby odcięta od istniejącej infrastruktury. Większy sens ma wybudowanie węzła autostradowego w Brwinowie, co udrożni już mocno obciążony ruch w naszej okolicy i na węźle na wysokości Grodziska Mazowieckiego. Należy również zaznaczyć, że wcześniej nie było żadnych informacji o planowanych w tym rejonie inwestycjach, na czym swoje plany zagospodarowania (zabudowa jednorodzinna w większości wsi!) opierała gmina Grodzisk Mazowiecki oraz ludzie - tacy jak ja, którzy zdecydowali się tu zamieszkać. Alternatywą jest poprowadzenie ruchu wzdłuż autostrady lub po drugiej stronie autostrady, gdzie i tak ma powstać kolej. Poprowadzenie drogi przez środek wsi oraz zwiększenie ruchu ciężkiego jest bardzo krzywdzące dla lokalnej społeczności. Lepiej byłoby zmodernizować/ dodać alternatywny ciąg komunikacyjny wzdłuż autostrady lub	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planowanej kolei. Skoro i tak zaplanowane są tam budowy i zmiany infrastruktury, po co dodatkowo zanieczyszczać hałasem i spalinami całą okolicę o unikalnym charakterze. Zwłaszcza mając na uwadze że Gmina Brwinów potrzebuje węzła z autostradą. Reasumując, poprowadzenie ruchu ciężkiego przez Chrzanów Mały będzie mieć negatywne skutki zarówno dla mieszkańców wsi, jak i miejscowej fauny i flory a także pośrednio obniżając komfort większych miejscowości w okolicy. Otwarte przestrzenie są coraz rzadszym a bardzo cennym elementem wobec zurbanizowanych terenów i pozwalają zachować ideę zrównoważonego rozwoju.		
976	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Na str. 28 Strategia odnosi się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku w jaki sposób wnioskowana działka powinna być wykorzystana – mianowicie lokowanie działalności gospodarczej (oczywiście w sposób, który nie wybierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze, nie wnioskuje się o strefę przemysłową, ani o strefę mieszkaniową, ale o strefę usług, która nie będzie wywierać negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko. Elementem środowiska w tej okolicy jest już planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wody i tereny bezpośrednio do niego przyległe, zatem ustanowienie sposobu zagospodarowania usługowego jest na wnioskowanej działce jak najbardziej stosowne. Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
977	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. BONITACJA Str. 57 Strategii przewiduje, że do realizacji celu służy między innymi taki kierunek, jak ochrona kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej i zachowaniu charakteru rolniczego krajobrazu. Zauważyć należy, że na terenie wnioskowanej działki nie występują gleby o kompleksach najwyższej przydatności rolniczej. Wprost przeciwnie, są to gleby o najniższej przydatności rolniczej. Wnioskowana działka to przede wszystkim tereny V i VI klasy bonitacyjnej. Na działce nie ma gleb klasy, I, II i III czyli o największej przydatności rolniczej. Dodatkowo, planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 praktycznie nie przewiduje charakteru rolniczego krajobrazu, co jest właściwym, słusznym i oczywistym celem wprowadzania stref OIZ w ogóle. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiadać będzie władztwo planistyczne na terenach poza strefami OIZ, w związku z czym posiadać będzie możliwość ustalenia stref rolniczych poza OIZami. MEDIA Od strony wschodniej, w drodze gminnej znajdują się już media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna, gazociąg. Dodatkowo przez wnioskowaną działkę przechodzi linia energetyczna wysokiego napięcia, co jest bardzo ważnym atutem który można wykorzystać. OIZ 7 przewiduje również wykorzystanie terenu sąsiedniej działki (ze strony północno zachodniej od wnioskowanej) jako „U”. Z racji swego przeznaczenia do tego terenu („U”) docelowo będzie musiało nastąpić doprowadzenie mediów, co z dużą pewnością nastąpi poprzez wnioskowaną działkę. Zatem teren wnioskowanej działki na chwilę obecną posiada już możliwości zabezpieczenia mediów. KOMUNIKACJA Teren działki obecnie jest dobrze skomunikowany drogami gminnymi. Do działki dochodzą 2 drogi gminne od drogi powiatowej. Drogi te połączone są dodatkowo drogą gminną od strony północnej wnioskowanej działki. Od strony wschodniej do obwodnicy dochodzi droga gminna, będąca jednocześnie granicą wschodnią OIZ 7 CHLEBNIA. Zatem komunikacja tego terenu nie może być lepsza. Istniejący plan zagospodarowania przestrzennego poza OIZ 7 od strony wschodniej a strefa powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Od strony zachodniej wnioskowanej działki gmina Grodzisk Mazowiecki planuje wykonanie dużego zbiornika wodnego, który stanowi naturalny ciąg powiązań przyrodniczo krajobrazowych z wykorzystaniem rzeki Mrowna. Jest to duży teren o znacznej szerokości. W związku z powyższym potraktowanie wnioskowanej działki jako część terenu powiązań przyrodniczo krajobrazowych jest nieuzasadnione. Poza granicami OIZ 7 od strony wschodniej Gmina Grodzisk Mazowiecki posiada uchwalony plan zagospodarowania przestrzennego, przewidujący funkcję mieszkaniowo usługową. Wnioskowana działka powinna dopełniać funkcję wynikającą z planu zagospodarowania przestrzennego, zamiast stanowić poszerzenie i tak bardzo dużego korytarza powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Mając na uwadze rozwój terenów wokół CPK, szkoda jest tak dobrze skomunikowanego i wyposażonego w media terenu na wykorzystanie go jako tereny zieleni. Należy wziąć pod uwagę, że od strony południowej wnioskowanej działki znajduje się obwodnica Grodziska Mazowieckiego, co dodatkowo przemawia za ustanowieniem strefy U lub ZPU na wnioskowanej działce.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
978	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. Na stronie 67 możemy przeczytać, że: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa. Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii co do tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisu obecnego studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, który przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską i minimalną powierzchnię biologicznie czynną: 70%.		
979	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgodnie z opinią Gminy Grodzisk Mazowiecki: Strefa ZPU (usługowa z dużym udziałem zieleni) powinna być na poziomie min 50% powierzchni biologicznie czynnej. Strefa ZP powinna posiadać rekomendowaną wysokość zabudowy (liczba kondygnacji naziemnych) do 1 (jednej) kondygnacji oraz PCB (powierzchnia biologicznie czynna) min. 70% Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
980	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W OIZ 7 Chlebnia, we wschodniej (wysuniętej części) wnioskuję o zmianę koloru i oznaczenia ZP, na kolor i oznaczenie U lub kolor i oznaczenie ZPU. Wnioskuję o usunięcie połączenia drogowego od granicy gminy Grodzisk Mazowiecki z granicą gminy Milanówek do skrzyżowania z obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chlebnia.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
981	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	1. Wnoszę sprzeciw wobec projektu wybudowania drogi łączącej drogę 579 z drogą 719 po północnej stronie Milanówka. 2. Jako połączenie z Milanówka do lotniska CPK wnioskuję o wybudowanie węzła drogowego Brwinów na autostradzie A1. 3. Wnoszę o połączenie drogi 719 z węzłem Brwinów i budowę wiaduktu nad torami kolejowymi (trasa Warszawa-Kraków) z zachowaniem ciągów ekologicznych po obu stronach torów kolejowych. 4. Wnoszę o wykonanie ekspertyzy poziomu hałasu i podanie sumarycznego poziomu hałasu generowanego przez CPK i lotnisko Okęcie. 5. Wnoszę o wykonanie bariery dźwięku wzdłuż autostrady A1 w postaci wałów ziemnych z nasadzeniami drzew i krzewów na wysokości Milanówka. 6. Wnoszę o zachowanie koryta rzeki Rokinicy w stanie naturalnym jako bariery dźwięku i korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
982	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	1. Wnoszę sprzeciw wobec projektu wybudowania drogi łączącej drogę 579 z drogą 719 po północnej stronie Milanówka. 2. Wnioskuję o wybudowanie węzła drogowego na autostradzie A1 w Brwinowie jako połączenie z Milanówka do CPK. 3. Wnoszę o połączenie drogi 719 z węzłem Brwinów i budowę wiaduktu nad torami kolejowymi Warszawa-Kraków z zachowaniem ciągów ekologicznych po obu stronach torów kolejowych. 4. Wnoszę o wykonanie ekspertyzy natężenia hałasu i podanie sumarycznego poziomu hałasu generowanego przez CPK i lotnisko Okęcie. 5. Wnoszę o wykonanie bariery dźwięku wzdłuż autostrady A1 na wysokości Milanówka w postaci wałów ziemnych z nasadzeniami drzew i krzewów, 6. Wnoszę o zachowanie koryta rzeki Rokitnicy w stanie naturalnym jako bariery dźwięku i korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
983	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry, jestem właścicielem działek ew. nr 215/19, 215/20 i 215/21 położonych w Starych Faszczycach w gminie Błonie. Zgodnie z mapą stanowiącą załącznik nr 1 do Strategii Rozwoju Otoczenia CPK, proponuje się orientacyjny przebieg nowej drogi klasy A/S przy moich działkach, które są już zabudowane pięknymi domami wolnostojącymi. Bardzo proszę o zmianę lokalizacji, w tym miejscu przebiega bardzo ważne skrzyżowanie lokalnych dróg w kierunku Bieniewic, gdzie jest szkoła podstawowa oraz w kierunku centrum Błonie. Wyrażam sprzeciw i bardzo proszę o zmianę, zerknijcie, mniejsze szkody będą jak ta droga będzie przechodzić przez Park (dz. 217/5 i 217/9), tam jest mniej zabudowań. Jeszcze raz bardzo proszę o Państwa uwagę, pobudowałem na moich działkach piękne domy, które są przedmiotem sprzedaży. Zainwestowałem cały majątek, i teraz przeżywam dramat związany z tą lokalizacją. Bardzo proszę zmianę, możecie to zrobić, bez szkody, to nie jest Kolej Dużych Prędkości, gdzie każde odchylenie ma znaczenie. Z góry dziękuję za poświęcenie mojej sprawie uwagi, to, naprawdę, dla mnie bardzo ważne.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
984	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry, proszę o zmianę przebiegu nowej drogi A/S w rejonie wsi Stare Faszczycy w gminie Błonie. Proponowana lokalizacja trasy przebiega obok skrzyżowania, które ma być modernizowane, ma tam powstać rondo i przystanki autobusowe. Proszę o zmianę lokalizacji tak, aby nie niszczyć życia i majątku mieszkańców.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
985	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zwracamy się z wyraźnym sprzeciwem wobec proponowanego przebiegu istotnych korytarzy i węzłów drogowych przez miejscowość Kraśnicza Wola. Poniżej przedstawiam argumentację przemawiającą za koniecznością wytyczenia innego przebiegu spornego pasma drogowego. 1. Naruszenie ładu przestrzennego Planowane pasmo ingeruje w zwartą zabudowę wsi, prowadząc do fragmentacji osadnictwa i wymuszonej relokacji mieszkańców. 2. Degradacja środowiska i krajobrazu kulturowego Planowane korytarze komunikacyjne przebiegają w sąsiedztwie Rezerwatu „Stawy Kraśnicza Wola” oraz obszaru Natura 2000 „Stawy Jaktorów i Kraśnicza Wola”, zagrażając cennym siedliskom przyrodniczym i gatunkom chronionym, takim jak kumak nizinny, bocian biały czy żuraw. Naruszeniu mogą ulec także tradycyjne elementy krajobrazu, jak zabytkowe stodoły będące schronieniem dla nietoperzy. 3. Uderzenie w lokalną gospodarkę rolną Przecięcie gruntów przez pasmo korytarzy skutkuje fragmentacją pól, spadkiem wartości ziemi i utratą ciągłości produkcji. To zagrożenie dla ekonomicznego bezpieczeństwa rolników i ryzyko marginalizacji terenów wiejskich. 4. Osłabienie więzi społecznych i dobrostanu mieszkańców Przymusowe przesiedlenia, hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje doprowadzą do pogorszenia warunków życia, wzrostu stresu i utraty tożsamości lokalnej społeczności. 5. Nieskuteczność transportowa i alternatywne rozwiązania Pasma kończy się przy mało przepustowej obwodnicy (ul. Bałtycka) i nie poprawia realnie dostępu do CPK. Istnieją już funkcjonujące lub planowane rozwiązania: węzeł Grodzisk Mazowiecki, nowy węzeł A2, lokalna infrastruktura drogowa. Jeśli dodatkowa trasa jest konieczna, powinna biec równoległe do A2, poza obszarami zamieszkałymi. 6. Sprzeczność z duchem Strategii CPK Strategia kładzie nacisk na rozwój kolei i zrównoważony transport. Inwestycje w infrastrukturę publiczną i transport szynowy mają znacznie większy potencjał ograniczenia emisji CO₂ i poprawy dostępności niż budowa nowych korytarzy drogowych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
986	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zwracamy się z wyraźnym sprzeciwem wobec proponowanego przebiegu istotnych korytarzy i węzłów drogowych przez miejscowość Kraśnicza Wola. Poniżej przedstawiam argumentację przemawiającą za koniecznością wytyczenia innego przebiegu spornego pasma drogowego. 1. Naruszenie ładu przestrzennego Planowane pasmo ingeruje w zwartą zabudowę wsi, prowadząc do fragmentacji osadnictwa i wymuszonej relokacji mieszkańców. 2. Degradacja środowiska i krajobrazu kulturowego Planowane korytarze komunikacyjne przebiegają w sąsiedztwie Rezerwatu „Stawy Kraśnicza Wola” oraz obszaru Natura 2000 „Stawy Jaktorów i Kraśnicza Wola”, zagrażając cennym siedliskom przyrodniczym i gatunkom chronionym, takim jak kumak nizinny, bocian biały czy żuraw. Naruszeniu mogą ulec także tradycyjne elementy krajobrazu, jak zabytkowe stodoły będące schronieniem dla nietoperzy. 3. Uderzenie w lokalną gospodarkę rolną Przecięcie gruntów przez pasmo korytarzy skutkuje fragmentacją pól, spadkiem wartości ziemi i utratą ciągłości produkcji. To zagrożenie dla ekonomicznego bezpieczeństwa rolników i ryzyko marginalizacji terenów wiejskich. 4. Osłabienie więzi społecznych i dobrostanu mieszkańców Przymusowe przesiedlenia, hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje doprowadzą do pogorszenia warunków życia, wzrostu stresu i utraty tożsamości lokalnej społeczności. 5. Nieskuteczność transportowa i alternatywne rozwiązania Pasma kończy się przy mało przepustowej obwodnicy (ul. Bałtycka) i nie poprawia realnie dostępu do CPK. Istnieją już funkcjonujące lub planowane rozwiązania: węzeł Grodzisk Mazowiecki, nowy węzeł A2, lokalna infrastruktura drogowa. Jeśli dodatkowa trasa jest konieczna, powinna biec równoległe do A2, poza obszarami zamieszkałymi. 6. Sprzeczność z duchem Strategii CPK Strategia kładzie nacisk na rozwój kolei i zrównoważony transport. Inwestycje w infrastrukturę publiczną i transport szynowy mają znacznie większy potencjał ograniczenia emisji CO₂ i poprawy dostępności niż budowa nowych korytarzy drogowych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
987	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Zwracamy się z wyraźnym sprzeciwem wobec proponowanego przebiegu istotnych korytarzy i węzłów drogowych przez miejscowość Kraśnicza Wola. Poniżej przedstawiam argumentację przemawiającą za koniecznością wytyczenia innego przebiegu spornego pasma drogowego. 1. Naruszenie ładu przestrzennego Planowane pasmo ingeruje w zwartą zabudowę wsi, prowadząc do fragmentacji osadnictwa i wymuszonej relokacji mieszkańców. 2. Degradacja środowiska i krajobrazu kulturowego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Planowane korytarze komunikacyjne przebiegają w sąsiedztwie Rezerwatu „Stawy Kraśnicza Wola” oraz obszaru Natura 2000 „Stawy Jaktorów i Kraśnicza Wola”, zagrażając cennym siedliskom przyrodniczym i gatunkom chronionym, takim jak kumak nizinny, bocian biały czy żuraw. Naruszeniu mogą ulec także tradycyjne elementy krajobrazu, jak zabytkowe stodoły będące schronieniem dla nietoperzy. 3. Uderzenie w lokalną gospodarkę rolną Przecięcie gruntów przez pasmo korytarzy skutkuje fragmentacją pól, spadkiem wartości ziemi i utratą ciągłości produkcji. To zagrożenie dla ekonomicznego bezpieczeństwa rolników i ryzyko marginalizacji terenów wiejskich. 4. Osłabienie więzi społecznych i dobrostanu mieszkańców Przymusowe przesiedlenia, hałas, zanieczyszczenie powietrza i wibracje doprowadzą do pogorszenia warunków życia, wzrostu stresu i utraty tożsamości lokalnej społeczności. 5. Nieskuteczność transportowa i alternatywne rozwiązania Pasma kończy się przy mało przepustowej obwodnicy (ul. Bałtycka) i nie poprawia realnie dostępu do CPK. Istnieją już funkcjonujące lub planowane rozwiązania: węzeł Grodzisk Mazowiecki, nowy węzeł A2, lokalna infrastruktura drogowa. Jeśli dodatkowa trasa jest konieczna, powinna biec równolegle do A2, poza obszarami zamieszkałymi. 6. Sprzeczność z duchem Strategii CPK Strategia kładzie nacisk na rozwój kolei i zrównoważony transport. Inwestycje w infrastrukturę publiczną i transport szynowy mają znacznie większy potencjał ograniczenia emisji CO₂ i poprawy dostępności niż budowa nowych korytarzy drogowych.		
988	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dziątka nr ew. 6/5 ob. SHRO Szymanów 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy zieleni naturalnej (ZN) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). Poprowadzenie bocznicy bliżej zachodniej granicy działki, w kierunku działki o nr. ewid. 4 w obrębie SHRO Strugi. 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Strefa ZN uniemożliwia jakiekolwiek zagospodarowanie inwestycyjne, pomimo lokalizacji w obrębie planowanego układu gospodarczego 2) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 3) Utworzenie jednolitej i niepodzielonej strefy aktywności gospodarczej zwiększy jej potencjał inwestycyjny 4) Bliskość bocznicy kolejowej pozytywnie wpłynie na rozwój całego terenu 5) Umożliwienie spójnego i funkcjonalnego zagospodarowania terenu 6) Ułatwienie efektywniejszego wykorzystania całej powierzchni działki pod inwestycje 3. Uzasadnieni szczegółowe: 1) Wskazana działka znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działka ta została objęta m.in. funkcją ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego Wnioskodawczyni wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrze terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1		
989	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 1/7 SHRO Kawęczyn 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy otwartej (ZNE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). Przesunięcie korytarza bocznicy na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, przy granicy z działką o nr ew. 1/5 w obrębie SHRO Kawęczyn. Zmiana przeznaczenia ze strefy otwartej (ZNE) na strefę dopuszczającą budowę infrastruktury energetycznej, lub usunięcie informacji o planowanej na działce infrastrukturze energetycznej z załączników mapowych do Projektu. 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, sąsiadującej z działką od strony wschodniej, zbliży ją do planowanej bocznicy kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3) Zwiększenie powierzchni między planowaną linią kolejową a bocznicą kolejową, umożliwiające skuteczniejsze prowadzenie na tym terenie działalności gospodarczej 4) Ułatwienie efektywniejszego wykorzystania całej powierzchni działki pod inwestycje 5) Umożliwienie realnego wykorzystania terenu pod budowę farm PV 6) Obecne przeznaczenie działki w strefie ZNE formalnie wyklucza realizację większości typów infrastruktury elektroenergetycznej. 7) Zapewnienie wewnętrznej spójności Strategii między załącznikiem graficznym a planowaną strefą planistyczną 3. Uzasadnieni szczegółowe:	NIE	Działka nr 1/5 położona jest poza OIZ.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1) Wskazana działka znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działka ta została objęta m.in. funkcją ZNE. 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZNE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego Spółka wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrza terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiana działka jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. 7) W przypadku działki nr ew. 1/7 w obr. SHRO Kawęczyn, występuje sprzeczność pomiędzy funkcją przypisaną jej w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, a treścią załączników graficznych projektu Strategii. Działka ta została bowiem oznaczona jako strefa ZNE – czyli zieleni otwarta, której podstawową funkcją mają być łąki i tereny niezabudowane, a której zapisy wprost zakazują realizacji obiektów budowlanych, z wyjątkiem instalacji i obiektów związanych z farmami PV. 8) Tymczasem w Załączniku do Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – Obszary o istotnym znaczeniu – działka ta wskazana została również jako miejsce planowanej infrastruktury elektroenergetycznej. 9) Z takiego zapisu wynika poważna wątpliwość interpretacyjna: czy dopuszcza się tu wyłącznie instalacje fotowoltaiczne, jak wskazuje definicja ZNE, czy również inne formy infrastruktury elektroenergetycznej, których lokalizacja nie wynika już z treści definicji zawartej w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, a z Załącznika do Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – Obszary o istotnym znaczeniu. 10) Brak spójności i jednoznaczności w załącznikach do projektu Strategii prowadzi do niepewności prawnej i praktycznych trudności na etapie realizacyjnym. Może to również skutkować zablokowaniem lokalizacji kluczowej infrastruktury, jeśli okaże się, że na podstawie obowiązujących zapisów nie można będzie legalnie zrealizować tam żadnych innych instalacji poza farmami PV, mimo, że założenia Strategii sugerują coś zupełnie innego. 11) W związku z powyższym konieczne jest doprecyzowanie przeznaczenia działki poprzez: (i) wyraźne wskazanie w		

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		treści Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, czy dopuszcza się na tym terenie wyłącznie instalacje PV, czy również inne instalacje elektroenergetyczne, oraz (ii) dopasowanie klasyfikacji planistycznej – np. przez oznaczenie tego terenu jako strefy infrastruktury (I) lub strefy aktywności gospodarczej, albo usunięcie z Załącznika do Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – Obszary o istotnym znaczeniu informacji dotyczącej lokalizacji na ww. Działce infrastruktury elektroenergetycznej Z uwagi na powyższe, Spółka wnosi jak w części 1.		
990	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 1/8 oraz 4/22 SHRO Kawęczyn. 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy otwartej (ZNE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu. 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P znajdującej się na wschód od działki, zbliży ją do planowanej linii kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny. 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęta funkcją ZNE. 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZNE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego Spółka wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrza terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiana działka jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. Z uwagi na powyższe, Spółka wnosi jak w części 1.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
991	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 2/1 i 2/2 SHRO Szymanów 1. Wniosek:	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Zmiana przeznaczenia ze strefy zieleni naturalnej (ZN) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P znajdującej się na północny wschód od działek, zbliży ją do planowanej linii kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęte m.in. funkcją ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego Wnioskodawczyni wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrza terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Z uwagi na powyższe, wnosimy jak w części 1.		
992	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 3/12 ob. SHRO Szymanów oraz nr ew. 2, 4, 12, Szymanów 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy zieleni naturalnej (ZN) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Strefa aktywności gospodarczej została wystarczająco oddzielona od zabudowy mieszkaniowej, więc nie ma potrzeby tworzenia tak obszernej strefy buforowej 2) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 3) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3. Uzasadnieni szczegółowe: 1) W południowej części OIZ Szymanów-Elżbietów dostrzegalna jest logiczna i uzasadniona próba oddzielenia planowanych na obszarze wsi Szymanów stref wielofunkcyjnych, obejmujących zabudowę mieszkaniową (M1, M2), oraz usługowych (U), od terenów aktywności gospodarczej (P) znajdujących się na północ od tej miejscowości. Z perspektywy ładu przestrzennego oraz minimalizowania konfliktów funkcjonalnych, takie rozgraniczenie jest zasadne i pożądane – umożliwia bezpieczne współistnienie różnych funkcji i chroni obszary zamieszkania przed nadmiernymi uciążliwościami. 2) Niemniej, w zaprezentowanym układzie rozdzielenie to zostało przeprowadzone w sposób nadmierny i nieproporcjonalny. Strefy zieleni naturalnej (ZN), które pełnią rolę buforu pomiędzy strefami mieszkaniowymi a gospodarczymi, zajmują więcej powierzchni niż sama strefa mieszkaniowa, co prowadzi do utraty cennych terenów inwestycyjnych, zaburza strukturę osadniczą i ogranicza potencjał rozwoju przestrzeni mieszkaniowej oraz strefy przemysłowej. 3) Rozdzielenie obszarów o odmiennych przeznaczeniach nie powinno oznaczać tworzenia barier przestrzennych, które same stają się dominującym elementem układu. Obecny bufor zielony, zamiast łagodzić przejścia między obszarami, stanowi twarde i zbyt szerokie rozdzielenie, które izoluje strefę wielofunkcyjną od pozostałej części OIZ. 4) Zarówno z punktu widzenia efektywności wykorzystania przestrzeni, jak i spójności planistycznej, wystarczające byłoby zastosowanie znacznie węższego pasa zieleni izolacyjnej, odpowiednio ukształtowanego krajobrazowo, który spełniałby funkcję ochronną – bez konieczności zajmowania rozległych powierzchni, które mogłyby być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową lub przemysłową. 5) W związku z powyższym wnoszę o rozszerzenie strefy aktywności gospodarczej (P), znajdującej się na północ od omawianego obszaru, w stronę południową do rzeki Pisi. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1	NIE	Z uwagi na cenne walory środowiskowe oraz zagrożenie podtopieniem wskazana działka znalazła się w strefie ZN - strefa zieleni naturalnej i korytarzy ekologicznych.
993	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. 7. Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
994	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. 7. Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
995	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. 7. Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
996	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
997	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	• Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. • Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. • Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. • Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) • Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		- Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. - Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. - Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
998	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. - Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. - Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. - Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) - Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. - Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. - Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. - Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
999	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. - Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. - Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. - Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. - Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. - Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. - Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. - Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1000	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy,Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. - Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. - Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego - Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa –Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. - Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. - Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. - Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. - Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1001	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	- Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. - Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. - Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 4. Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa –Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmózonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. 7. Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.		
1002	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy,Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg mapy to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego 4. Wnioskuje aby ulicę Kaską w Budach Starych zostawić tylko do ruchu lokalnego natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa –Skierniewice na terenie Żyrardowa. Inwestycja ta była wielokrotnie obiecywana mieszkańcom. 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmózonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo – rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wnioskuje o wybudowanie torów kolejowych CMK i poprowadzenie tą drogą kolejową transportu na budowę lotniska. 7. Wnioskuje o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 8. Wnioskuje aby transport budowlany do CPK został poprowadzony koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a drogi gminne i lokalne zostały z niego wykluczone.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1003	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Cały obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej wielofunkcyjnej	NIE	Racjonalna gospodarka przestrzenna wymaga realizacji zróżnicowanych funkcji.
1004	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Cały obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	NIE	Racjonalna gospodarka przestrzenna wymaga realizacji zróżnicowanych funkcji.
1005	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej.	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1006	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej.	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1007	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1008	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1009	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1010	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1011	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Jako mieszkańcy okolic ulic Dobrej i Generała Maczka w miejscowości Jaktorów-Kolonia wnioskujemy o: - ochronę przed hałasem z planowanych: odnogi linii kolejowej przecinającej wg strategii ulicę Dobrą oraz przedłużenia CMK - utrzymania przejazdu (pod planowanymi torami kolejowymi) w ciągu ulic: Dobrej, Generała Skokowskiego i Piotra Wysockiego - oddalenie planowanych linii kolejowych od istniejącej zabudowy mieszkaniowej jak najdalej to możliwe	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1012	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.		
1013	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1014	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1015	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1016	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.		
1017	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1018	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1019	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1020	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.		
1021	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1022	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1023	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1024	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany).	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.		
1025	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1026	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1027	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1028	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.		
1029	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na mapie. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. 4. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). 5. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 6. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. 7. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych tj.: rondo, wiadukt, tunel. 8. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne, lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1030	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 17 ob. SHRO Szymanów, nr ew. 40/1, 63, 80, 81, 82, 89, 90/1 ob. Kawęczyn 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy otwartej (ZNE) lub ze strefy rolnej rezerwy rozwojowych i produkcji energii (ZE), na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu. 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, zbliży go do planowanej linii kolejowej i zwiększy jego potencjał inwestycyjny. 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęte m.in. funkcją ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii)i ZNE (strefa otwarta). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZE i ZNE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakiegokolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego wnioskodawca wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrze terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1		
1031	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 152/2, 154, oraz 155 ob. Dębówka 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy rolnej rezerwy rozwojowych i produkcji energii (ZE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) Przesunięcie korytarza bocznicy na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, w stronę działek o nr ew. 78/2, 80, oraz 81/4 ob. Dębówka. 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, znajdującej się na wschód od działki, zbliży ją do planowanej bocznicy kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3) Zwiększenie powierzchni między planowaną linią kolejową a bocznicą kolejową, umożliwiające skuteczniejsze prowadzenie na tym terenie działalności gospodarczej 4) Ułatwienie efektywniejszego wykorzystania całej powierzchni działek pod inwestycje 5) Umożliwienie realnego wykorzystania terenu pod budowę farm PV 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęte m.in. funkcją ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa.	NIE	Teren stanowi rezerwę pod planowaną stacją towarową. Z uwagi na istniejące osadnictwo w zachodniej części wskazanego obszaru nie ma możliwości zmiany lokalizacji planowanej stacji.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje - charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy, poprowadzonej niemal centralnie przez środek tych działek, w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego wnioskodawca wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrze terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1		
1032	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Bardzo dobry projekt, potrzebny Polsce i bardzo słaba lokalizacja - w terenie zasiedlonym przez tysiące osób, które zrezygnowały z życia w mieście z całym urokiem jego zurbanizowania. Równolegle teren bardzo ważny rolniczo, jedna z ostatnich enklaw wielohektarowych prywatnych gospodarstw rolnych, dobre gatunkowo ziemie, gospodarstwa rodzinne, polski kapitał, polscy producenci. Jednocześnie teren podmokły, wymagający stałej retencji - przy już występujące stale suszy hydrologicznej, będzie wymagał z jednej strony heroicznej pracy aby utrzymać port i otoczenie na terenie suchym, z drugiej strony oznacza to osuszanie całego regiony, problemy z wodą ludzi tam mieszkających, rolnictwa i dzikiej przyrody.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1033	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Teren bogaty przyrodniczo liczne występującymi gatunkami chronionymi oraz zagrożonymi. W 2010 roku powstała ekspertyza przyrodnicza Stawy Jaktorowskie i jego otoczenie, w której wskazano wyraźnie, że ten teren powinien być objętych ochroną prawną w ramach programu Natura 2000 z uwagi na zasoby przyrpdnicze. Dodaj komentarz: Zgodnie z opracowaniem Ostoje ptaków o znaczeniu międzynarodowym w Polsce na terenie gminy Jaktorów i Grodzisk Mazowiecki w ramach Międzynarodowego Programu Ostoi Ptaków IBA (Important Bird Areas), została wyznaczona ostoja Stawy Jaktorów i Kraśnica Wola (o kodzie PL 164). Program koordynowany jest przez organizację Bird Life International. W ostoi stwierdzono gniazdowanie 12 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz 3 spośród wpisanych do „Polskiej czerwonej księgi zwierząt”, która realizuje się głównie poprzez ochronę siedlisk. Omawiany obszar wyróżnia się jako miejsce koncentracji w okresie przelotów gęsi białoczelnej i zbożowej, ponadto odnotowano znaczącą liczebność siewki złotej – 3000 os. (Jaktorów) + 4000 os. (Kraśnica Wola) oraz czajki, łączne koncentracje ptaków wodno-błotnych w okresie migracji przekraczają 20 000 os. Lokalizacja lotniska na szlaku migracyjnym ptaków z północy na południe to gwarancja stałych kolizji z ptakami, a docelowo bardzo duże ryzyko katastrofy lotniczej. Na świecie jest to argument koronny do zmiany lokalizacji lotniska. Dodaj komentarz: Stawy w Jaktorowie to największe stawy nie tylko w gminie Jaktorów, ale i w okolicach Warszawy w	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		tej odległości. Charakteryzują się wyróżniającym, odmiennym typem krajobrazu na tle obszaru gminy jako jedyne tak duże zbiorniki wód stojących. Krajobraz ten wraz z możliwością prowadzenia obserwacji przyrodniczych i utrwalania ich na fotografiach przyciąga niemałą grupę zainteresowanych, czym przyczynia się do możliwości rozwoju turystyki przyrodniczej. Stały monitoring awifauny potwierdza ponadprzeciętne znaczenie terenu stawów i jego sąsiedztwa dla ochrony rzadkich i ginących gatunków ptaków.		
1034	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na lokalizację CPK w gminie Baranów - to dewastacja życia tysięcy osób, zniszczenie prężnie działających wielohektarowych gospodarstw rolnych i dobrej gatunkowo ziemi rolnej; to również dewastacja unikatowych zasób przyrodniczych, które powinny być chronione i jako takie udostępnione zasoby naturalne społeczeństwu. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez gminy Baranów i Jaktorów oraz zlokalizowane tam przystanek kolejowe. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na dewastację życia mieszkańców nieruchomości i terenów sąsiadujących z budową CPK - wzmożony ruch samochodów ciężarowych i sprzętu ciężkiego, hałas, zanieczyszczenie powietrza. To nie jest rozwój, to jest dewastacja.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1035	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 171, 177, 190, 192, 193, 197, 198 ob. Dębówka, nr ew. 2 ob. Gaj 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy otwartej (ZNE) lub ze strefy rolnej rezerwy rozwojowych i produkcji energii (ZE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 2) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, zbliży go do planowanej bocznicy kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęte m.in. funkcją ZE (strefa rolna rezerwy rozwojowych i produkcji energii) oraz ZNE (strefa otwarta). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje – charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakikolwiek inny sposób. 5) Wobec powyższego wnioskodawca wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrza terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno	NIE	Część terenu stanowi rezerwę pod planowaną stację towarową. Z uwagi na istniejące osadnictwo w zachodniej części wskazanego obszaru nie ma możliwości zmiany lokalizacji planowanej stacji. Inna część terenu to przebieg linii kolejowych węzła CPK znajdujący się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		boczniczy kolejowej, jak i lotniska CPK. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1		
1036	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Działka nr ew. 6/2, 7, 8, 9, 10, 11 oraz 12 ob. Gaj 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M1) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P) 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Planowana strefa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i przyszłych stref przemysłowych, co naraża mieszkańców na hałas, drgania i inne uciążliwości. 2) Lokalizacja zabudowy mieszkaniowej w tym miejscu stwarza ryzyko trwałego konfliktu społecznego i ograniczeń operacyjnych dla kolei oraz działalności gospodarczej. 3) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, zbliży ją do planowanej linii kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny. 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Zgodnie z zasadami racjonalnego zagospodarowania przestrzeni, funkcje mieszkaniowe powinny być lokalizowane z dala od źródeł hałasu, drgań i uciążliwości transportowych, a tym bardziej – od infrastruktury kolejowej. Planowany w bezpośrednim sąsiedztwie tych działek przebieg linii kolejowej nie stanowi odpowiedniego sąsiedztwa dla zabudowy mieszkaniowej – nawet jednorodzinnej, o relatywnie niskim zagęszczeniu. 2) Wprowadzenie strefy M1 w takim miejscu stwarza ryzyko generowania trwałego konfliktu przestrzennego, prowadzącego do przyszłych roszczeń mieszkańców, ograniczeń operacyjnych dla transportu kolejowego i presji na ograniczanie działalności gospodarczej w sąsiedztwie. Zamiast tworzyć nową strefę, która może być potencjalnym zarzewiem konfliktu, należałoby wykorzystać ten teren, już z natury narażony na uciążliwości, na cele zgodne z otoczeniem, czyli na funkcję produkcyjno-magazynową (P), która nie tylko nie będzie kolidować z koleją, ale wręcz wykorzysta jej dostępność logistyczną jako atut. 3) Dodatkowo, obszar ten sąsiaduje z planowanymi strefami aktywności gospodarczej (P), co sprawia, że ich naturalne „przedłużenie” w stronę torów pozwoliłoby na ukształtowanie spójnego pasa działalności gospodarczej, zamiast nieczytelnego układu mieszanego. 4) W związku z powyższym, Wnioskodawca postuluje o zmianę przeznaczenia terenów oznaczonych jako strefa planistyczna M1 w sąsiedztwie planowanej infrastruktury kolejowej na strefę aktywności gospodarczej (P) – zgodnie z zasadami ładu przestrzennego oraz w trosce o unikanie konfliktów społecznych w przyszłości. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1	TAK	Uwaga uwzględniona
1037	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składam sprzeciw wobec budowy drogi łączącej ulicę Królewską na granicy Grodziska Mazowieckiego z Milanówkiem z węzłem obwodnicy zachodniej na wysokości miejscowości Chlebnia (na zał. graficznym modelu OIz oznaczona jako szara gruba kreska). W chwili obecnej na obszarach potencjalnego oddziaływania tej inwestycji znajduje się wiele osiedli, w tym moje mieszkanie w zabudowie szeregowej, przez które/obok którego, droga ta miałaby być realizowana. Na podstawie opublikowanych przez CPK informacji nie można w sposób jednoznaczny określić dokładnego położenia, wielkości czy choćby rangi owej drogi. Realizacja tej inwestycji drogowej będzie się wiązać z koniecznością wysiedlenia wielu rodzin, a dodatkowo poprzez swoje położenie będzie negatywnie oddziaływać na okolicznych mieszkańców choćby poprzez hałas i zanieczyszczenia związane ze zwiększonym natężeniem ruchu drogowego w bliskim sąsiedztwie. W związku z tym wszystkie nieruchomości znajdujące się w pobliżu stracą dramatycznie na wartości. Dodatkowo chciałem zaprotestować przeciwko publikacji tak niejednoznacznie opisanych map dotyczących inwestycji związanych z CPK przebiegających przez teren powiatu grodziskiego. Takie działanie wprowadza niepotrzebne niepokoje wśród mieszkańców i jest podatne na wszelką dezinformację. Z poważaniem, Piotr Żyta, mieszkaniec osiedla 3 Maja 10 w Grodzisku Maz.	TAK	Zmieniono przebieg drogi.
1038	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W modelu tym przedstawiono drogę klasy wojewódzkiej biegnącej od obwodnicy Grodziska w Natolinie poprzez Chrzanów Mały aż do Milanówka. W Chrzanowie Małym w przebiegu tejże drogi stoi już wybudowana zabudowa domów jednorodzinnych która zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania była wybudowana z poszanowaniem przepisów. W planie zagospodarowania nie było żadnej mowy o takiej drodze zwłaszcza że droga ta według mapy biegnie prosto przez domy i podwórka już stojących zabudowań. Planowana budowa drogi w tak bliskiej	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		odległości od domów jednorodzinnych budzi poważne obawy natury środowiskowej, zdrowotnej i społecznej oraz niesie istotne skutki negatywne dla nas mieszkańców takich jak hałas komunikacyjny, zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi substancjami które w długotrwałym oddziaływaniu mają negatywny wpływ na układ oddechowy zwłaszcza u dzieci i osób starszych, ogólne pogorszenie jakości życia wynikający z bliskości tak dużej drogi jak również zagrożenie dla dzieci które miałyby bawić się na takim osiedlu w bliskości takiej drogi. Budowa takiej drogi może też prowadzić do zmian w lokalnym ekosystemie co w dłuższej perspektywie może zwiększać ryzyko podtopień oraz mieć realny wpływ na lasy, okoliczne łąki i inne naturalne tereny które często są korytarzami migracyjnymi i siedliskami dla dzikich zwierząt.		
1039	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W modelu tym przedstawiono drogę klasy wojewódzkiej biegnącej od obwodnicy Grodziska w Natolinie poprzez Chrzanów Mały aż do Milanówka. W Chrzanowie Małym w przebiegu tejże drogi stoi już wybudowana zabudowa domów jednorodzinnych która zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania była wybudowana z poszanowaniem przepisów. W planie zagospodarowania nie było żadnej mowy o takiej drodze zwłaszcza że droga ta według mapy biegnie prosto przez domy i podwórka już stojących zabudowań. Planowana budowa drogi w tak bliskiej odległości od domów jednorodzinnych budzi poważne obawy natury środowiskowej, zdrowotnej i społecznej oraz niesie istotne skutki negatywne dla nas mieszkańców takich jak hałas komunikacyjny, zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi substancjami które w długotrwałym oddziaływaniu mają negatywny wpływ na układ oddechowy zwłaszcza u dzieci i osób starszych, ogólne pogorszenie jakości życia wynikający z bliskości tak dużej drogi jak również zagrożenie dla dzieci które miałyby bawić się na takim osiedlu w bliskości takiej drogi. Budowa takiej drogi może też prowadzić do zmian w lokalnym ekosystemie co w dłuższej perspektywie może zwiększać ryzyko podtopień oraz mieć realny wpływ na lasy, okoliczne łąki i inne naturalne tereny które często są korytarzami migracyjnymi i siedliskami dla dzikich zwierząt.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1040	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dziatka nr ew. 29/2, 30, 31, 32, 33, 34 oraz 35/2 ob. Gaj 1. Wniosek: Zmiana przeznaczenia ze strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M1) lub strefy otwartej (ZNE) na strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa (P). 2. Uzasadnienie ogólne: 1) Planowana strefa znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i przyszłych stref przemysłowych, co naraża mieszkańców na hałas, drgania i inne uciążliwości 2) Lokalizacja zabudowy mieszkaniowej w tym miejscu stwarza ryzyko trwałego konfliktu społecznego i ograniczeń operacyjnych dla kolei oraz działalności gospodarczej 3) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, znajdującej się na wschód od działki, zbliży ją do planowanej linii kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 4) Zwiększenie łącznej powierzchni przeznaczonej na prowadzenie aktywności gospodarczej, zgodnie z założeniami Strategii oraz potencjałem terenu 5) Przeznaczenie tego terenu na aktywność gospodarczą pozwoli na logiczne przedłużenie strefy P, znajdującej się na wschód od działki, zbliży ją do planowanej linii kolejowej i zwiększy jej potencjał inwestycyjny 3. Uzasadnienie szczegółowe: 1) Wskazane działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno planowanej linii kolejowej, bocznicy kolejowej oraz stacji towarowej, która ma obsługiwać zaplecze logistyczno-przemysłowe całego obszaru lotniska CPK. Pomimo tego wyjątkowego położenia i potencjału, jaki wiąże się z dostępem do infrastruktury kolejowej, działki te zostały objęte m.in. funkcją ZNE (strefa otwarta) oraz strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M1). 2) Jedyną dopuszczalną zabudową w strefach ZNE będą instalacje i obiekty związane z farmami PV. Jednakże realizacja takich instalacji, z uwagi na przebieg planowanej bocznicy kolejowej przecinającej te strefy w sposób dezintegrujący przestrzeń, jest w praktyce niemożliwa. 3) Ocena potencjału tego terenu pod kątem budowy farmy fotowoltaicznej może być znacząco utrudniona z uwagi na jego przecięcie linią kolejową oraz lokalizację bocznicy kolejowej, która – ze względu na konieczność zapewnienia rezerw terenowych i infrastruktury towarzyszącej – może ograniczać możliwość zachowania ciągłości technologicznej niezbędnej do efektywnego rozplanowania instalacji PV. Wymagana powierzchnia, ekspozycja, strefy ochronne oraz dostęp do infrastruktury przyłączeniowej sprawiają, że nawet częściowe zagospodarowanie takich terenów pod farmy PV będzie w praktyce niewykonalne. 4) W rezultacie zapisy planistyczne dopuszczające budowę farm PV mają tu, jak się wydaje – charakter iluzoryczny – formalnie istnieją, ale faktycznie nie będą mogły zostać zrealizowane. Dodatkowo, przebieg planowanej bocznicy w istotny sposób ogranicza możliwość zagospodarowania tych terenów w jakiegokolwiek inny sposób.	TAK	Uwaga uwzględniona.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5) Wobec powyższego wnioskodawca wnosi, by korytarz bocznicy oraz planowana stacja towarowa zostały przesunięte na zachodnią granicę OIZ Szymanów-Elżbietów, co pozwoliłoby zachować większe i bardziej funkcjonalne wnętrze terenów pod zabudowę przemysłową lub logistyczną. Obecna lokalizacja bocznicy rozcina działki w sposób, który znacząco utrudnia sensowne projektowanie inwestycji po obu stronach, pozostawiając zbyt małą przestrzeń pomiędzy linią kolejową a bocznicą, by można było w pełni wykorzystać potencjał tych terenów. 6) Warto również podkreślić, że bezpośrednio na wschód od omawianego obszaru zaplanowano tereny pod działalność produkcyjno-magazynową (P). Naturalnym i uzasadnionym kierunkiem rozwoju byłoby więc „pociągnięcie” tej funkcji dalej, wzdłuż linii kolejowej i bocznicy, zamiast sztucznego jej odcinania poprzez strefy o zerowej funkcji użytkowej. Pozwoliłoby to stworzyć jeden, skoordynowany pas gospodarczy z bezpośrednim dostępem do kolei – rozwiązanie, które wpisuje się w cele Strategii dotyczące zintegrowanego rozwoju funkcji transportowych i gospodarczych. Innymi słowy, omawiane działki jak i działki sąsiednie powinny zostać zakwalifikowane jako obszary przeznaczone pod działalność produkcyjno-magazynową (P) do północnej granicy OIZ Szymanów-Elżbietów, co umożliwi pełne wykorzystanie potencjału terenów, znajdujących się w sąsiedztwie zarówno bocznicy kolejowej, jak i lotniska CPK. 7) W odniesieniu do części działek przeznaczonych na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną (M1) – zgodnie z zasadami racjonalnego zagospodarowania przestrzeni, funkcje mieszkaniowe powinny być lokalizowane z dala od źródeł hałasu, drgań i uciążliwości transportowych, a tym bardziej – od infrastruktury kolejowej. Planowany w bezpośrednim sąsiedztwie tych działek przebieg linii kolejowej nie stanowi odpowiedniego sąsiedztwa dla zabudowy mieszkaniowej – nawet jednorodzinnej, o relatywnie niskim zagęszczeniu. 8) Wprowadzenie strefy M1 w takim miejscu stwarza ryzyko generowania trwałego konfliktu przestrzennego, prowadzącego do przyszłych roszczeń mieszkańców, ograniczeń operacyjnych dla transportu kolejowego i presji na ograniczanie działalności gospodarczej w sąsiedztwie. Zamiast tworzyć nową strefę, która może być potencjalnym zarzewiem konfliktu, należałoby wykorzystać ten teren, już z natury narażony na uciążliwości, na cele zgodne z otoczeniem, czyli na funkcję produkcyjno-magazynową (P), która nie tylko nie będzie kolidować z koleją, ale wręcz wykorzysta jej dostępność logistyczną jako atut. 9) Dodatkowo, obszar ten sąsiaduje z planowanymi strefami aktywności gospodarczej (P), co sprawia, że ich naturalne „przedłużenie” w stronę torów pozwoliłoby na ukształtowanie spójnego pasa działalności gospodarczej, zamiast nieczytelnego układu mieszanego. 10) W związku z powyższym, Wnioskodawca postuluje o zmianę przeznaczenia terenów oznaczonych jako strefa planistyczna M1 w sąsiedztwie planowanej infrastruktury kolejowej na strefę aktywności gospodarczej (P) – zgodnie z zasadami ładu przestrzennego oraz w trosce o unikanie konfliktów społecznych w przyszłości. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w części 1.		
1041	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składam sprzeciw wobec budowy drogi łączącej ulicę Królewską na granicy Grodziska Mazowieckiego z Milanówkiem z węzłem obwodnicy zachodniej na wysokości miejscowości Chlebnia (na zał. graficznym modelu OIZ oznaczona jako szara gruba kreska). W chwili obecnej na obszarach potencjalnego oddziaływania tej inwestycji znajduje się wiele osiedli, w tym moje mieszkanie w zabudowie szeregowej, przez które/obok którego, droga ta miałaby być realizowana. Dokładna lokalizacja i zakres inwestycji jest mocno utrudniona z powodu mało szczegółowego rysunku, bez legendy oznaczeń graficznych przedstawionego przez CPK do konsultacji). Na podstawie opublikowanych przez CPK informacji nie można w sposób jednoznaczny określić dokładnego położenia, wielkości czy choćby rangi owej drogi. Realizacja tej inwestycji drogowej będzie się wiązać z koniecznością wysiedlenia wielu rodzin, a dodatkowo poprzez swoje położenie będzie negatywnie oddziaływać na okolicznych mieszkańców choćby poprzez hałas i zanieczyszczenia związane ze zwiększonym natężeniem ruchu drogowego w bliskim sąsiedztwie. Poza tym w pobliskim sąsiedztwie projektowanej drogi znajduje się teren chroniony - użytek ekologiczny. W związku z planowaną inwestycją nieruchomości znajdujące się w pobliżu tracą dramatycznie na wartości. Nie zgadzam się na budowę drogi poprowadzonej przez osiedle 3 Maja 10 w Grodzisku Mazowieckim, gdzie mieszkam wraz z rodziną ani na budowę ww. drogi w bliskim sąsiedztwie mojego domu.	TAK	Zmieniono przebieg drogi.
1042	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na budowanie węzła kolejowego w Gminie Jaktorów w obecnie planowanej postaci. Nie zgadzam się na transportowanie surowców na budowę lotniska drogami w gminie Jaktorów bez ich wcześniejszej rozbudowy i przystosowania do ogromnego obciążenia jakim jest taki transport. Nie zgadzam się na budowanie wielopiętrowych osiedli w gminie Jaktorów - w gminie obowiązuje zabudowa luźna, jednorodzinna, zakaz budowania choćby bliźniaków. Nie zgadzam się na likwidację przejazdu kolejowego w Międzyborowie. Nie zgadzam się na tak szeroki pas miejskiego pasma rozwojowego - obejmuje on tereny leśne i tereny cenne przyrodniczo. Już w chwili obecnej w gminie Jaktorów występują problemy z utrzymaniem ciśnienia w sieci wodociągowej - intensyfikacja osadnictwa i budowa osiedli jest niemożliwa - brak możliwości dostarczenia wystarczającej ilości wody pitnej.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1043	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składam sprzeciw wobec budowy drogi łączącej ulicę Królewską na granicy Grodziska Mazowieckiego z Milanówkiem z węzłem obwodnicy zachodniej na wysokości miejscowości Chlebnia (na zał. graficznym modelu OIZ oznaczona jako	TAK	Zmieniono przebieg drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		szara gruba kreska). W chwili obecnej na obszarach potencjalnego oddziaływania tej inwestycji znajduje się wiele osiedli, w tym moje mieszkanie w zabudowie szeregowej, przez które/obok którego, droga ta miałaby być realizowana. Dokładna lokalizacja i zakres inwestycji jest mocno utrudniona z powodu mało szczegółowego rysunku, bez legendy oznaczeń graficznych przedstawionego przez CPK do konsultacji). Na podstawie opublikowanych przez CPK informacji nie można w sposób jednoznaczny określić dokładnego położenia, wielkości czy choćby rangi owej drogi. Realizacja tej inwestycji drogowej będzie się wiązać z koniecznością wysiedlenia wielu rodzin, a dodatkowo poprzez swoje położenie będzie negatywnie oddziaływać na okolicznych mieszkańców choćby poprzez hałas i zanieczyszczenia związane ze zwiększonym natężeniem ruchu drogowego w bliskim sąsiedztwie. Poza tym w pobliskim sąsiedztwie projektowanej drogi znajduje się teren chroniony - użytek ekologiczny. W związku z planowaną inwestycją nieruchomości znajdujące się w pobliżu stracą dramatycznie na wartości. Nie zgadzam się na budowę drogi poprowadzonej przez osiedle 3 Maja 10 w Grodzisku Mazowieckim, gdzie mieszkam wraz z rodziną ani na budowę ww. drogi w bliskim sąsiedztwie mojego domu.		
1044	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Składam sprzeciw wobec budowy drogi łączącej ulicę Królewską na granicy Grodziska Mazowieckiego z Milanówkiem z węzłem obwodnicy zachodniej na wysokości miejscowości Chlebnia (na zał. graficznym modelu OIZ oznaczona jako szara gruba kreska). W chwili obecnej na obszarach potencjalnego oddziaływania tej inwestycji znajduje się wiele osiedli, w tym moje mieszkanie w zabudowie szeregowej, przez które/obok którego, droga ta miałaby być realizowana. Dokładna lokalizacja i zakres inwestycji jest mocno utrudniona z powodu mało szczegółowego rysunku, bez legendy oznaczeń graficznych przedstawionego przez CPK do konsultacji). Na podstawie opublikowanych przez CPK informacji nie można w sposób jednoznaczny określić dokładnego położenia, wielkości czy choćby rangi owej drogi. Realizacja tej inwestycji drogowej będzie się wiązać z koniecznością wysiedlenia wielu rodzin, a dodatkowo poprzez swoje położenie będzie negatywnie oddziaływać na okolicznych mieszkańców choćby poprzez hałas i zanieczyszczenia związane ze zwiększonym natężeniem ruchu drogowego w bliskim sąsiedztwie. Poza tym w pobliskim sąsiedztwie projektowanej drogi znajduje się teren chroniony - użytek ekologiczny. W związku z planowaną inwestycją nieruchomości znajdujące się w pobliżu stracą dramatycznie na wartości. Nie zgadzam się na budowę drogi poprowadzonej przez osiedle 3 Maja 10 w Grodzisku Mazowieckim, gdzie mieszkam wraz z rodziną ani na budowę ww. drogi w bliskim sąsiedztwie mojego domu.	TAK	Zmieniono przebieg drogi.
1045	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W przedstawionym modelu drogi zaplanowano przebieg trasy klasy wojewódzkiej prowadzącej od obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w Natolinie, przez Chrzanów Mały, aż do Milanówka. Należy jednak podkreślić, że na terenie Chrzanowa Małego, wzdłuż planowanego przebiegu tej drogi, znajduje się już istniejąca zabudowa jednorodzinna, która została wzniesiona zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Plan ten nie przewidywał w tym rejonie żadnej drogi o takim charakterze – co więcej, według załączonej mapy planowana trasa przecina istniejące domy oraz prywatne posesje, co jest całkowicie nieakceptowalne. Planowana inwestycja budzi poważne obawy natury środowiskowej, zdrowotnej i społecznej. Budowa drogi w odległości mniejszej niż 50 metrów od domów jednorodzinnych niesie ze sobą szereg negatywnych skutków dla mieszkańców, w tym: nadmierny hałas komunikacyjny, szczególnie uciążliwy w porach nocnych, zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi substancjami emitowanymi przez pojazdy (m.in. tlenki azotu, pyły zawieszone), które w długiej perspektywie oddziałują niekorzystnie na układ oddechowy, zwłaszcza u dzieci, osób starszych i chorych, istotne pogorszenie jakości życia mieszkańców ze względu na brak prywatności, ograniczenie możliwości wypoczynku, podniesiony poziom stresu oraz uciążliwość codziennego funkcjonowania w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, zagrożenie bezpieczeństwa dzieci, które dotąd mogły bezpiecznie bawić się w obrębie osiedla – budowa drogi o dużym natężeniu ruchu w tak bliskiej odległości stwarza realne ryzyko wypadków. Należy również zwrócić uwagę na możliwe negatywne konsekwencje dla środowiska naturalnego. Budowa drogi może prowadzić do przekształcenia lokalnych stosunków wodnych, co w dłuższej perspektywie zwiększa ryzyko podtopień. Ponadto ingerencja w tereny zielone – takie jak pobliskie lasy, łąki i zadrzewienia – narusza naturalne korytarze migracyjne oraz siedliska dzikich zwierząt, wpływając na równowagę ekologiczną całego obszaru. Z uwagi na powyższe argumenty, sprzeciwiamy się planowanemu przebiegowi drogi i apelujemy o jego ponowną analizę z uwzględnieniem dobra mieszkańców oraz ochrony środowiska.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1046	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W przedstawionym modelu drogi zaplanowano przebieg trasy klasy wojewódzkiej prowadzącej od obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w Natolinie, przez Chrzanów Mały, aż do Milanówka. Należy jednak podkreślić, że na	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		terenie Chrzanowa Małego, wzdłuż planowanego przebiegu tej drogi, znajduje się już istniejąca zabudowa jednorodzinna, która została wzniesiona zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Plan ten nie przewidywał w tym rejonie żadnej drogi o takim charakterze – co więcej, według załączonej mapy planowana trasa przecina istniejące domy oraz prywatne posesje, co jest całkowicie nieakceptowalne. Planowana inwestycja budzi poważne obawy natury środowiskowej, zdrowotnej i społecznej. Budowa drogi w odległości mniejszej niż 50 metrów od domów jednorodzinnych niesie ze sobą szereg negatywnych skutków dla mieszkańców, w tym: nadmierny hałas komunikacyjny, szczególnie uciążliwy w porach nocnych, zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi substancjami emitowanymi przez pojazdy (m.in. tlenki azotu, pyły zawieszone), które w długiej perspektywie oddziałują niekorzystnie na układ oddechowy, zwłaszcza u dzieci, osób starszych i chorych, istotne pogorszenie jakości życia mieszkańców ze względu na brak prywatności, ograniczenie możliwości wypoczynku, podniesiony poziom stresu oraz uciążliwość codziennego funkcjonowania w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, zagrożenie bezpieczeństwa dzieci, które dotąd mogły bezpiecznie bawić się w obrębie osiedla – budowa drogi o dużym natężeniu ruchu w tak bliskiej odległości stwarza realne ryzyko wypadków. Należy również zwrócić uwagę na możliwe negatywne konsekwencje dla środowiska naturalnego. Budowa drogi może prowadzić do przekształcenia lokalnych stosunków wodnych, co w dłuższej perspektywie zwiększa ryzyko podtopień. Ponadto ingerencja w tereny zielone – takie jak pobliskie lasy, łąki i zadrzewienia – narusza naturalne korytarze migracyjne oraz siedliska dzikich zwierząt, wpływając na równowagę ekologiczną całego obszaru. Z uwagi na powyższe argumenty, sprzeciwiamy się planowanemu przebiegowi drogi i apelujemy o jego ponowną analizę z uwzględnieniem dobra mieszkańców oraz ochrony środowiska.		ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1047	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jestem właścicielem działki 569/6 położonej w miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów. Wnoszę o zmniejszenie obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów. Teren ten zasiedla coraz większa liczba ludności i ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej wnoszę o likwidację tej strefy.	NIE	Uwaga jest zbyt szczegółowa względem ustaleń strategii.
1048	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem właścicielem działki 569/6 położonej w miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów. Wnoszę o zmniejszenie obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów. Teren ten zasiedla coraz większa liczba ludności i ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej wnoszę o likwidację tej strefy.	NIE	Uwaga jest zbyt szczegółowa względem ustaleń strategii.
1049	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów wnoszę o likwidację obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w w/w miejscowości. Ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej oraz wzrostu ilości osób stosowne byłoby usunięcie w/w strefy.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1050	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów wnoszę o likwidację obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w w/w miejscowości. Ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej oraz wzrostu ilości osób stosowne byłoby usunięcie w/w strefy.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1051	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Jako mieszkaniec miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów wnoszę o likwidację obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w w/w miejscowości. Ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej oraz wzrostu ilości osób stosowne byłoby usunięcie w/w strefy.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1052	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako mieszkaniec miejscowości Budy Grzybek, gm. Jaktorów wnoszę o likwidację obszaru strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w w/w miejscowości. Ze względu na rozwój otoczenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej oraz wzrostu ilości osób stosowne byłoby usunięcie w/w strefy.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1053	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o zmianę przeznaczenia działek w gminie Teresin , obręb ELŻBIETÓW (nr obrębu 0003) o oznaczeniach 197/4 oraz 197/3 z proponowanego ZNE (Strefa otwarta) na M1 (Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodziną). Uwagę tą uzasadniam sąsiedztwem wyżej wymienionych działek z drogą gminną o oznaczeniu 49, łączącą ulicę Szymanowską z traktem św. Jana Pawła II. Objęcie działek strefą otwartą (ZNE) spowoduje, że ich potencjał zostanie nieoptymalnie wykorzystany, co jest sprzeczne z potrzebami lokalnej społeczności oraz planami rozwoju gminy. Droga gminna stanowi istotny element infrastruktury, który sprzyja rozwojowi zabudowy mieszkaniowej. Umożliwia ona łatwy dostęp do komunikacji oraz innych udogodnień, co czyni te działki idealnym miejscem na budowę domów jednorodzinnych. Dodatkowo, przekształcenie tych działek w strefę mieszkaniową przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności okolicy, a także do zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na mieszkania w naszej gminie. Warto również zauważyć, że zabudowa mieszkaniowa w tym rejonie może przyczynić się do ożywienia lokalnej gospodarki oraz zwiększenia wpływów z podatków od nieruchomości.	CZĘŚCIOWO	Fragmenty działek wskazano jako tereny M1. Zachowano częściową strefę ZNE z uwagi na przebieg linii elektroenergetycznej na wskazanych działkach.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W związku z powyższym, wnioskuję o uwzględnienie mojej prośby i zmianę przeznaczenia działek na M1, co będzie korzystne zarówno dla mieszkańców, jak i dla rozwoju gminy		
1054	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proszę o zmianę przeznaczenia działek w gminie Teresin , obręb ELŻBIETÓW (nr obrębu 0003) o oznaczeniach 197/4 oraz 197/3 z proponowanego ZNE (Strefa otwarta) na M1 (Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodzinną). Uwagę tą uzasadniam sąsiedztwem wyżej wymienionych działek z drogą gminną o oznaczeniu 49, łączącą ulicę Szymanowską z traktem św. Jana Pawła II. Objęcie działek strefą otwartą (ZNE) spowoduje, że ich potencjał zostanie nieoptymalnie wykorzystany, co jest sprzeczne z potrzebami lokalnej społeczności oraz planami rozwoju gminy. Droga gminna stanowi istotny element infrastruktury, który sprzyja rozwojowi zabudowy mieszkaniowej. Umożliwia ona łatwy dostęp do komunikacji oraz innych udogodnień, co czyni te działki idealnym miejscem na budowę domów jednorodzinnych. Dodatkowo, przekształcenie tych działek w strefę mieszkaniową przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności okolicy, a także do zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na mieszkania w naszej gminie. Warto również zauważyć, że zabudowa mieszkaniowa w tym rejonie może przyczynić się do ożywienia lokalnej gospodarki oraz zwiększenia wpływów z podatków od nieruchomości. W związku z powyższym, wnioskuję o uwzględnienie mojej prośby i zmianę przeznaczenia działek na M1, co będzie korzystne zarówno dla mieszkańców, jak i dla rozwoju gminy	CZĘŚCIOWO	Fragmenty działek wskazano jako tereny M1. Zachowano częściową strefę ZNE z uwagi na przebieg linii elektroenergetycznej na wskazanych działkach.
1055	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Założenia budowy linii kolejowej przez miejscowość Henryszew/Feliksów nie są spójne z oczekiwaniami lokalnej społeczności. Na trasie planowanego przebiegu linii kolejowej wciągu ostatnich kilku lat powstało wiele jednorodzinnych budynków mieszkalnych. Jednym z celów rodzin decydujących się na przeprowadzkę w to malownicze miejsce, była ucieczka od zgiełku miasta. Przeprowadzka poza oczywistymi kosztami materialnymi, koniecznością wzięcia kredytów wiązała się również ze stresem emocjonalnym związanym budową domu, zmianą dotychczasowego otoczenia – sąsiedztwa, szkoły, przedszkola, pracy, ale również ze zwiększoną presją związaną z odpowiedzialnością za byt rodzin, przy stale rosnących kosztach kredytu w ostatnich latach. Odnosząc to do zapisów strategii na pierwszy plan wychodzi koszt (finansowy, emocjonalny, psychiczny) wyprowadzki tych rodzin spowodowany budową linii kolejowej. Koszt ten byłby niewspółmierny do korzyści sugerowanych w strategii. Kolejna kwestia to sugerowane wykluczanie komunikacyjne tej miejscowości. Jasnym jest, że w obecnej dobie jest to lotne hasło, ale zupełnie nieadekwatne do wskazanego terenu. Czas dojazdu do najbliższej stacji kolejowej (Międzyborów) z najdalszego punktu miejscowości Henryszew wynosi ok. 4 minuty, do Żyrardowa około 8 minut. . Przez całą miejscowość przejeżdża autobus szkolny rozwożący dzieci do placówek szkolnych. W miejscowości Henryszew kursuje autobus komunikacji miejskiej a właściciele dodatkowo posiadają własne środki transportu. Sugerowanie, że właśnie w tym miejscu potrzebna jest budowa stacji kolejowej jest pozbawiona podstaw. Budowa linii kolejowej oraz stacji z peronami w celu ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego nie ma żadnego odniesienia do rzeczywistości. Jest sztucznie wykreowaną potrzebą na poparcie nielogicznej, pozbawionej merytorycznego i społecznego uzasadnienia koncepcji. Mieszkańcy Henryszewa nie chcą i nigdy nie chcieli linii kolejowej w swojej miejscowości czego wyraz dawaliśmy w trakcie licznych protestów organizowanych przez lokalne społeczności. Także pisma kierowane do władz CPK i innych instytucji związanych z tym przedsięwzięciem były wyrazem sprzeciwu wobec próby niszczenia naszych domów, naszej miejscowości oraz prób dzielenia lokalnej społeczności. Ta sztucznie wykreowana potrzeba w myśl czysto marketingowej zasady – damy wam coś, wmawiając, że tego właśnie potrzebujecie – nigdy nie znajdzie uzasadnienia merytorycznego ani akceptacji w lokalnej społeczności..	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1056	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnioskuję o znacznie szersze i rzetelniejsze konsultacje społeczne odnośnie planowania rozwiązań sieci drogowej i kolejowej WKD w miejscowości Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki, ponieważ to, co dzieje się w tej kwestii do tej pory jest na bardzo niskim poziomie, jeżeli chodzi o komunikację CPK-mieszkańcy i wywołuje ogromny niepokój, a co za tym idzie, sprzeciw wobec prezentowanej strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK w lokalnej społeczności. Przedstawiona do konsultacji internetowych mapka "Model SFP OIZ" znacząco odbiega od pokazywanej na spotkaniach z mieszkańcami aplikacji "Model SFP SR CPK", stąd jako osoba bezpośrednio zainteresowana planowanym przebiegiem ciągów komunikacyjnych, na chwilę obecną nie wiem, do której z tych map mam się w owych konsultacjach ustosunkować, co powoduje moje negatywne nastawienie do jakichkolwiek planów z Państwa strony.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1057	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę sprzeciw odnośnie proponowanego przebiegu drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, poprowadzonego przez miejscowość Kraśnicza Wola. Proponowana droga dubluje się z już istniejącymi drogami. Ponadto planowana droga wojewódzka, o której mowa, ma na dwóch pokazywanych przez Państwa mapach (1 - mapa załączona do internetowych konsultacji "Model SFP OIZ", 2 - mapa prezentowana na spotkaniach z mieszkańcami "Model SFP SR CPK - Aplikacja") dwa różne warianty. Wariant z aplikacji (11.09.2024) wraz z odnogą drogi wojewódzkiej w Kraśnieczej Woli, biegnącą w kierunku miejscowości Chlebnia, przebiega przez zabudowane działki o nr 118/22, 118/28, 118/13, 118/17, 118/11 oraz działkę 118/14, której jestem właścicielką razem z mężem. Również ta droga w kierunku Chlebni ma już swój istniejący odpowiednik usytuowany 140 metrów od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		naszych domów. Kolejną kwestią budzącą mój sprzeciw jest określenie naszej oraz sąsiednich, zabudowanych nieruchomości jako strefy otwartej, gdzie zakazana jest zabudowa (strefa ZNE). Tymczasem nasze domy stoją tu już od kilku lat, zgodnie z wydanymi Warunkami Zabudowy, a kolejne są w procesie powstawania. Nasze nieruchomości są widoczne na planach geodezyjnych, nawet w Aplikacji "Model SFP SR CPK", stąd czujemy się tym bardziej zszokowani niewzięciem nas pod uwagę przy wyznaczaniu stref mieszkaniowych i nieoznaczeniem nas jako M1 lecz jako ZNE bez prawa do zamieszkania. Trzeci punkt mojego sprzeciwu to przebiegająca w bezpośrednim sąsiedztwie linia WKD. Została ona wytyczona tuż przy granicy z działkami o nr 118/10 i 118/11. Kiedy, w 2018 roku, nabywaliśmy nieruchomość gruntową w Kraśniczej Woli, gmina Grodzisk Mazowiecki nie znajdowała się w obszarze otoczenia CPK i została nim objęta dopiero w 2023r. Nie po to przeprowadzaliśmy się tak daleko od miasta, żeby za oknem mieć tak rozbudowaną i hałaśliwą infrastrukturę jak WKD czy też drogę wojewódzką. Jeżeli jakakolwiek infrastruktura obszaru otoczenia CPK ma przebiegać przez naszą miejscowość powinna przede wszystkim być poprowadzona możliwie najdalej od istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz wykorzystywać już istniejące drogi tak, aby nie wytyczać nowych kosztów naszych domów, podwórek, pól, łąk, lasów czy też terenów wspólnej rekreacji służących lokalnej społeczności, co niestety ma miejsce na obecnie prezentowanych nam przez Państwa planach, a na co nie wyrażamy zgody.		
1058	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Proszę o wprowadzenie w regulacjach CPK oraz wymaganiach dla pracowników obowiązującej na stałe polityki redukcji emisji hałasu obejmującej preferencje samolotowe i operacyjne dla samolotów cichszych, nowocześniejszych, które spełniają normy hałasowe i wykorzystują niskoszumowe technologie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1059	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Zaplanowanie konkretnych działań rekompensujących negatywny wpływ tej inwestycji na lokalne społeczeństwo.	TAK	SR CPK jest narzędziem pozwalającym m.in. na prowadzenie działań mających na celu rekompensowanie negatywnych czynników wynikających z budowy CPK i inwestycji towarzyszących.
1060	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Doprecyzowanie zapisów o normach hałasowych oraz wskazanie konieczności monitoringu na stałych punktach pomiarowych np. sołectwo Adamów-Żuków z publikacją wyników. Wnoszę o powołanie niezależnego zespołu ds. monitoringu hałasu i jakości powietrza.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1061	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o włączenie sołectwa Adamów-Żuków gm. Grodzisk Mazowiecki do Aerocity. Żuków jest położony przy węźle autostrady A2, węzeł Tłuste. Jest to doskonała przestrzeń dla inwestycji wokół przyszłego lotniska jak biura, magazyny. Pozostawienie tej przestrzeni jako tzw. białej plamy w obszarze otoczenia CPK jest niezrozumiałe z uwagi na projekt CPK, który jest zgodnie z przyjętym założeniem wielofunkcyjnym węzłem transportowym między Warszawą a Łodzią.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1062	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Dotyczy: działki nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, gmina Grodzisk Mazowiecki – wschodnia granica OIZ nr 7 „Chlebnia”. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”. W przypadku, gdyby ustanowienie strefy „U” okazało się niemożliwe, wnioskuję się o ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej strefy „ZP”. Na stronie 28 Strategii odniesiono się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku zagospodarowania, który dotyczy również wnioskowanej działki – wskazano bowiem na potrzebę lokowania działalności gospodarczej, oczywiście w sposób nieuwłaczający jakości życia mieszkańców oraz bez negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze. Mając to na uwadze, nie wnioskuję się o ustanowienie strefy przemysłowej ani mieszkaniowej, lecz o strefę usług („U”), która nie będzie oddziaływała negatywnie ani na jakość życia mieszkańców, ani na środowisko naturalne. Warto również podkreślić, że elementem środowiska w tej okolicy jest planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wodny oraz tereny bezpośrednio do niego przyległe. W związku z tym, przeznaczenie działki pod zabudowę usługową należy uznać za w pełni zasadne i zgodne z kierunkami zagospodarowania przestrzennego tego obszaru.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1063	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Dotyczy: działki nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, gmina Grodzisk Mazowiecki – wschodnia granica OIZ nr 7 „Chlebnia”. Wniosek: ustanowienie na ww. działce strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”. W przypadku, gdyby ustanowienie strefy „U” okazało się niemożliwe, wnioskuję się o ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej strefy „ZP”. Uzasadnienie wniosku	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Bonitacja gleb Na stronie 57 Strategii wskazano, że realizacja celów polityki przestrzennej obejmuje m.in. ochronę kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej oraz zachowanie charakteru rolniczego krajobrazu. Należy jednak podkreślić, że na terenie działki nr 212/3 nie występują gleby zaliczane do kompleksów o najwyższej przydatności rolniczej. Wręcz przeciwnie – są to gleby bonitacyjne klasy V i VI, czyli o najniższej przydatności rolniczej. Na działce nie występują gleby klas I, II ani III. Ponadto planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 nie zakłada zachowania charakteru rolniczego krajobrazu – i słusznie, gdyż taka jest istota funkcjonowania strefy OIZ. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiada władztwo planistyczne na terenach poza OIZ, gdzie może lokować tereny rolne, co pozwala zachować równowagę między rozwojem a ochroną zasobów. 2. Dostępność mediów Od wschodniej strony działki, wzdłuż drogi gminnej, dostępne są wszystkie podstawowe media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna oraz gaz. Dodatkowo przez teren działki przebiega linia energetyczna wysokiego napięcia – istotny atut przy planowaniu działalności usługowej. W sąsiedztwie (od strony północno-zachodniej) Strategia przewiduje strefę „U”, do której – z uwagi na funkcję – media będą musiały zostać doprowadzone. Najbardziej logiczną i efektywną trasą doprowadzenia mediów jest teren działki nr 212/3, co czyni ją kluczowym elementem infrastrukturalnym. 3. Komunikacja Działka jest bardzo dobrze skomunikowana. Prowadzą do niej dwie drogi gminne połączone z drogą powiatową, a od północy – dodatkowa droga gminna. Od strony wschodniej do działki przylega droga gminna dochodząca bezpośrednio do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, która stanowi jednocześnie wschodnią granicę OIZ nr 7 „Chlebnia”. Zatem dostępność komunikacyjna tego terenu jest znakomita i w pełni uzasadnia funkcję usługową lub usługowo-produkcyjną. 4. Powiązania przyrodniczo-krajobrazowe Od strony zachodniej działki planowany jest duży zbiornik wodny jako część ciągu ekologicznego rzeki Mrowna. Jest to szeroki i funkcjonalny teren, który zapewni ciągłość przyrodniczą w tym obszarze. Z kolei po wschodniej stronie działki, poza granicami OIZ 7, obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który przewiduje funkcję mieszkaniowo-usługową. W związku z tym wnioskowana działka nie powinna być traktowana jako część powiązań przyrodniczo-krajobrazowych – zarówno ze względu na otoczenie, jak i ze względu na istniejące i planowane przeznaczenie terenów sąsiednich. Przeznaczenie działki pod usługi będzie logicznym dopełnieniem istniejącej struktury przestrzennej, zamiast nieproporcjonalnego poszerzenia korytarza przyrodniczego. 5. Kontekst strategiczny Na stronie 28 Strategii wskazano, że zalecanym kierunkiem zagospodarowania terenów w tej okolicy jest lokowanie działalności gospodarczej, pod warunkiem że nie wpływa ona negatywnie na jakość życia mieszkańców i środowisko. Proponowana funkcja „U” (usługowa), a w drugiej kolejności „ZPU” (usługowo-produkcyjna), w pełni odpowiada tym wymaganiom – nie jest to ani funkcja przemysłowa, ani mieszkaniowa, lecz funkcja komplementarna, dopasowana do lokalnych uwarunkowań przestrzennych. Biorąc pod uwagę doskonałą dostępność komunikacyjną, dostępność infrastruktury technicznej, niską wartość rolniczą gleb oraz planowane otoczenie usługowe i zbiornik wodny – przeznaczenie działki nr 212/3 pod funkcję „U” lub „ZPU” jest w pełni zasadne.		
1064	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy: działki nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, gmina Grodzisk Mazowiecki — wschodnia granica OIZ nr 7 Chlebnia. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”. W przypadku, gdyby ustanowienie strefy „U” okazało się niemożliwe, wnioskuje się o ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej strefy „ZP”. Na stronie 67 Strategii można przeczytać, że: „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa.” Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii dotyczące tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisów obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, które przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską oraz minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 70%.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1065	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Dotyczy: działki nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, gmina Grodzisk Mazowiecki – wschodnia granica OIZ nr 7 „Chlebnia” Wniosek:	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Ustanowienie na ww. działce nr ewid. 212/3, obręb Chlebnia, strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub – w przypadku gdy ustanowienie strefy „U” okaże się niemożliwe – ustanowienie strefy „ZPU” w miejsce proponowanej strefy „ZP”. Uzasadnienie Zgodnie z opinią Gminy Grodzisk Mazowiecki: Strefa ZPU (usługowo-produkcyjna z dużym udziałem zieleni) powinna posiadać minimum 50% powierzchni biologicznie czynnej (PBC); Strefa ZP (zieleni urządzona) powinna posiadać rekomendowaną wysokość zabudowy do jednej kondygnacji naziemnej oraz co najmniej 70% powierzchni biologicznie czynnej. Wnioskowana działka spełnia parametry umożliwiające przeznaczenie jej na funkcję usługową („U”) lub – w drugiej kolejności – usługowo-produkcyjną („ZPU”), zachowując wysokie standardy ochrony środowiska i przestrzeni otwartej. Funkcja usługowa (lub ZPU) nie wywiera negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i może być zrealizowana z poszanowaniem przyjętych wytycznych środowiskowych.		
1066	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy: OIZ 7 Chlebnia – część wschodnia (wysunięta) Wniosek: Wnoskuję o: Zamianę oznaczenia strefy: Zmianę oznaczenia i koloru obszaru oznaczonego jako „ZP” (zieleni urządzona) na oznaczenie i kolor właściwe dla strefy: „U” (usługowa), lub – alternatywnie – „ZPU” (usługowo-produkcyjna z udziałem zieleni). Usunięcie planowanego połączenia drogowego: Usunięcie projektowanego połączenia drogowego prowadzącego od granicy gminy Grodzisk Mazowiecki z gminą Milanówek do skrzyżowania z obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chlebnia.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1067	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką Łdzębna Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola.Droga ta dubluje już istniejące drogi, a przebież dojazd do CPK będzie zapewniony autostradą A2. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000). Do tej pory nikt nie konsultował tych pomysłów z mieszkańcami, dotychczas Kraśnicza Wola miała być poza obszarem oddziaływania CPK. Proponowaną drogę można by było przesunąć bardziej na północ, bliżej autostrady A2, gdzie tereny są mało zurbanizowane.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1068	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Łdzębna Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli, w szczególności, że w proponowanym wariantcie wymaga to wysiedlenia kilkudziesięciu rodzin(wyburzenia wielu domów) oraz droga przebiegała by bardzo blisko domów. Proponowana droga pokrywa się z istniejącą siecią dróg.Nie chce OIZ na terenie sotectwa Kraśnicza Wola lub w pobliżu, ponieważ są tereny rolnicze z zabudową jrdnorodzinną i tak powinno pozostać. Proponową drogę można by było przesunąć bardziej na północ bliżej autostrady A2 gdzie tereny są mniej zurbanizowane. Mam pytanie czy na terenie działek:39/4 i 39/10 CPK planuje jakieś inwestycje?	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1069	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy OIZ Kopiska - 6-tego obszaru o istotnym znaczeniu. Prośba o wyłączenie naszej działki ze strefy otwartej 6-tego obszaru o istotnym znaczeniu - OIZ Kopiska lub utworzenie na niej strefy planistycznej z możliwością zabudowy. Nasza działka (jestem współwłaścicielem) nr 12/3 z obrębu 0011 w gminie Jaktorów znajduje się w najbardziej wysuniętej na wschód części tego obszaru. Cieszymy się bardzo z bliskości przystanku kolejki na Kopiskach (lepszy dojazd do pracy) ale strefa otwarta (planistycznie oznaczona - ZNE) wprowadzi całkowity zakaz zabudowy. Gmina Jaktorów już wyraziła wolę zmiany mpzp dla naszej działki z rolnego przeznaczenia (uchwała z 2007 roku) na tereny mieszkaniowe (ponieważ tak od dekad jest faktycznie użytkowana nieruchomości, zabudowana parterowym budynkiem wielorodzinnym nie mającego nic wspólnego z siedliskiem i produkcją rolną). Jeżeli działka zostanie objęta strefą otwartą 6-tego obszaru o szczególnym znaczeniu, Gmina będzie zobowiązana wpisać to do planu ogólnego.	NIE	Działka znajduje się poza obszarami OIZ.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Proszę nas zrozumieć, że trudno jest mieszkać w zurbanizowanym obszarze nie mogąc zbudować sobie nawet garażu blaszaka lub szopki na narzędzia. Obecne gradobicia spędzają nam sen z powiek z obawy przed zniszczeniem samochodu. A wystarczyłoby tylko przesunąć granicę strefy 6-tego obszaru o szerokość naszej działki (kilkadziesiąt metrów) na zachód i wszyscy byliby szczęśliwi. Jeszcze raz proszę o rozważnie nieobjęcia naszej działki strefą otartą 6-tego obszaru o szczególnym znaczeniu lub utworzenie na niej strefy planistycznej z możliwością zabudowy.		
1070	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dzień dobry, proszę o zmianę przebiegu projektowanej trasy A/S przez obszar gminy Błonie, głównie wieś Stare Faszczyce. Projektowana trasa przebiega przy skrzyżowaniu dróg powiatowej relacji Bieniewice-Radonice z drogą gminną z Konstantowa i Nowych Faszczych w kierunku centrum Błonia. Taki przebieg drogi odetnie wsie Żukówka, Stare Faszczyce, Nowe Faszczyce i Radonice od możliwości dojazdu do szkoły w Bieniewicach oraz utrudni dojazd do centrum Błonia. Usytuowanie tej drogi w proponowanej lokalizacji wyrządzi znaczące szkody społeczne. W tych lokalizacjach powstają nowe domy, rozwija się rynek deweloperski. Istnieje możliwość poprowadzenia tej drogi bardziej na południe pod wspomnianymi miejscowościami, całkowicie przez tereny rolne nad centrum logistycznym w Radonicach. To jest do zrobienia.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1071	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Uprzejmie proszę o wprowadzenie w regulacjach wewnętrznych CPK, a także w wymaganiach dla przewoźników obowiązującej na stałe polityki redukcji emisji hałasu obejmującej: - preferencje zlotowe i operacyjne dla samolotów cichszych i nowocześniejszych, a także spełniających nowoczesne normy hałasowe i wykorzystują niskoszumowe technologie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1072	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Wnioskuje o wprowadzenie w regulacjach wew. CPK i wymaganiach dla przewoźników obowiązującej na stałe polityki redukcji emisji hałasu obejmującej między innymi: preferencje slotowe i operacyjne dla samolotów, które spełniają nowoczesne normy hałasowe i wykorzystują niskoszumowe technologie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1073	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Zaplanowanie działań rekompensujących negatywny wpływ tej inwestycji na lokalne społeczeństwo - w tym mieszkańców Żukowa przez teren, którego przeciągać będzie KDP.	TAK	SR CPK jest narzędziem pozwalającym m.in. na prowadzenie działań mających na celu rekompensowanie negatywnych czynników wynikających z budowy CPK i inwestycji towarzyszących.
1074	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Planowanie działań rekompensujących negatywny wpływ inwestycji na lokalne społeczeństwo (mieszkańców) Żukowa, przez teren którego przebiegać będzie Kolej Dużej Prędkości.	TAK	SR CPK jest narzędziem pozwalającym m.in. na prowadzenie działań mających na celu rekompensowanie negatywnych czynników wynikających z budowy CPK i inwestycji towarzyszących.
1075	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wnioskuje o powołanie niezależnego zespołu ds. monitorowania hałasu i jakości powietrza oraz stacje pomiarowe.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1076	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Sprzeciwiam się proponowanemu przebiegowi drogi wojewódzkiej z Łzdebna Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, przeprowadzonej przez Kraśniczą Wolę. Proponowana przez państwa droga nakłada się już istniejącymi drogami. Ponadto droga wojewódzka, o której mowa, ma na dwóch pokazywanych przez państwa mapach (1-mapa załączona do internetowych konsultacji, 2 mapa z aplikacji) dwa różne warianty. Wariant z aplikacji wraz z droga wojewódzką biegnącą w kierunku Chlebni i przebiega przez działki: 118/28, 118/15, 118/13, 118/22, 118/14, oraz działkę 118/11 której wraz mężem jesteśmy właścicielami, i w większości są już zabudowane i zamieszkane. Również ta droga w kierunku Chlebni ma już swój istniejący odpowiednik usytuowany w odległości 140m od domów. Kolejna kwestią budzącą mój sprzeciw jest określenie naszej nieruchomości oraz sąsiednich jako strefy otwartej, gdzie zakazana jest zabudowa (strefa ZNE). Tymczasem nasze nieruchomości stoją od kilku lat, zgodnie z wydanymi Warunkami Zabudowy, a kolejne są na etapie realizacji. Nasze nieruchomości są widoczne na planach geodezyjnych, w Aplikacji "Model SFP SR,CPK". Z stąd czujemy się zszokowani, że nie wzięto nas pod uwagę przy wyznaczaniu stref mieszkaniowych i nie oznaczono nas mieszkańców jako M1 lecz jako ZNE bez prawa do zamieszkania. Trzecim punktem mojego sprzeciwu to przebiegająca bezpośrednio przy działce 118/11 linia WKD. Została ona wytyczona tuż przy granicy tej działki(118/11) . W roku 2018 zakupiliśmy nieruchomość gruntową w Kraśniczej Woli w gminie Grodzisk Mazowiecki . Nasza nieruchomość nie znajdowała się w obszarze otoczenia CPK, a została nim objęta dopiero 2023r. Nie po to przeprowadzaliśmy się z dziećmi daleko od miasta, spokojna cichą okolicę żeby tuż za płotem mieć rozbudowana infrastrukturę WKD czy też drogę wojewódzką.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1077	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Uprzejmie wnioskuje o włączenie sołectwa Adamów - Żuków (gmina Grodzisk Mazowiecki) do Aerocity. Żuków jest położony w najlepiej skomunikowanej części gminy Grodzisk Mazowiecki przy węźle autostradowym A2 (węzeł Tłuste). W obecnie obowiązującym studium zagospodarowania teren Żuków jest przewidziany pod aktywność gospodarczą (AG) oraz usługi (MU-1, MU-2). Jest to doskonała przestrzeń dla inwestycji wokół przyszłego lotniska, biura, magazynów, startupy. Mieszkańcy Żukowa są otwarci na zagospodarowanie przestrzeni zgodnie z przyjętą od dwudziestu lat strategią i kierunkiem rozwoju zawartym w dotychczasowych dokumentach planistycznych.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Pozostawienie tej przestrzeni jako “białej plamy” w obszarze CPK jest niezrozumiałe z uwagi na projekt CPK, który jest zgodnie z przyjętym założeniem wielofunkcyjnym węzłem transportowym między Warszawą a Łodzią		
1078	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuję o włączenie sołectwa Adamów-Żuków (gmina Grodzisk Mazowiecki) do Aerocity. Miejscowość Żuków jest najlepiej skomunikowaną częścią gminy Grodzisk Mazowiecki przy węźle autostrady A2 (węzeł Tłuste). W dotychczas obowiązującym stadium zagospodarowania, teren Żukowa jest przewidziany pod aktywność gospodarczą (AG) oraz usługi (MU-1, MU-2). Jest to doskonała przestrzeń dla inwestycji wokół przyszłego lotniska, jak np. biura czy magazyny. Mieszkańcy Żukowa są otwarci na zagospodarowanie przestrzeni zgodnie z przyjętą od lat strategią i kierunkiem rozwoju zawartą w dotychczasowych dokumentach planistycznych. Pozostawienie tej przestrzeni jako „białej plamy” w obszarze otoczenia CPK jest niezrozumiałe z uwagi na projekt CPK, który jest zgodnie z przyjętym założeniem wielofunkcyjnym węzłem transportowym między Warszawą a Łodzią.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1079	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. Dodaj komentarz: 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. Dodaj komentarz: 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. Dodaj komentarz: 8. Brak konsultacji społecznych Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1080	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1081	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1082	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1083	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1084	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1085	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1086	Rozdział 9 - System realizacji	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.		
1087	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1088	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1089	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Chrzanów Mały znajduje się tuż przy autostradzie, gdzie aktualnie zamontowane ekrany nie chronią mieszkańców przed hałasem. Zamiana drogi powiatowej na drogę wojewódzka uniemożliwia jakiegokolwiek funkcjonowanie mieszkancow w tym miejscu, gdyż będą zakleszczeni z jednej strony przez autostradę i hałas i wzmożony ruch i analogicznie z drugiej strony przez drogę wojewódzka ze smrodem spalin, hałasem i wzmożonym ruchem tirów. Przy drodze powiatowej znajdują się liczne posesje. Mieszkańcy nie będą mogli normalnie żyć i funkcjonować. W Chrzanowie Małym znajdują się tereny natura 2000 chronione gatunki ptactwa. Budowa drogi wojewódzkiej wpłynie negatywnie na ten ekosystem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1090	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy. Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1091	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy. Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1092	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicyBudowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1093	Rozdział 9 - System realizacji	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1094	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy. Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1095	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy. Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Mątego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1096	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Według mapy przebieg północnej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przecina wiele zamieszkałych domów we wsi Chrzanów Mały. Uważam, że należy wykorzystać istniejące już drogi do „usprawnienia” ruchu w tej okolicy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Budowa w takiej formie jaką została przedstawiona na mapie jest nie tylko krzywdzącą dla zamieszkujących tam ludzi ale również dla całego eko-systemu w okolicy Chrzanowa Matego.		
1097	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	jako mieszkaniec miejscowości Sade Budy ul Długa, gmina Jaktorów, nie zgadzam się na proponowany przebieg linii kolejowej łączącej Łódź z CPK. Zdecydowanie bardziej humanitarnym rozwiązaniem jest poprowadzenie tego połączenia z drugiej strony miasta Żyrardów przez tereny leśne należące do Skarbu Państwa	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1098	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	jako mieszkaniec miejscowości Sade Budy ul Długa, gmina Jaktorów, nie zgadzam się na proponowany przebieg linii kolejowej łączącej Łódź z CPK. Zdecydowanie bardziej humanitarnym rozwiązaniem jest poprowadzenie tego połączenia z drugiej strony miasta Żyrardów przez tereny leśne należące do Skarbu Państwa	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1099	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Proszę o wprowadzenie w regulacjach wewnętrznych CPK oraz wymaganiach dla przewoźników obowiązującej na stałe polityki redukcji emisji bagażu obejmującej m.in. preferencje do sportowe i operacyjne dla samolotów cichszych, nowocześniejszych, które spełniają nowoczesne normy hałasowe i wykorzystują niskoszumowr technologie.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1100	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Zaplanowanie konkretnych działań rekompensujących negatywny wpływ tej inwestycji na lokalne społeczności w tym mieszkańców Żukowa, przez teren którego przebiegać będzie KDP	TAK	SR CPK jest narzędziem pozwalającym m.in. na prowadzenie działań mających na celu rekompensowanie negatywnych czynników wynikających z budowy CPK i inwestycji towarzyszących.
1101	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Strategia rozwoju otoczenia CPK, ustawa o CPL czy wydane i znane mi rozporządzenie w żaden konkretny sposób nie określają sytuacji terenów przeznaczonych na rezerwę terenową CPK. Na mapie zaznaczone jako obszar rezerwy rozwojowej lotniska CPK (zgodny z planem generalnym). Poza czasową blokadą terenową (brak możliwości uzyskania WZ, pozwolenia na budowę itp.) nic nie wiadomo. Spółka CPK nie realizuje PDN na terenach poza terenem stricte przeznaczonych pod etap I, chyba, że jest to transakcja wiązana tj. część nieruchomości znajduje się na terenie etapu I i wtedy istnieje możliwość sprzedaży pozostałych terenów. Brak też jest informacji o możliwości ubiegania się o odszkodowania związane z blokadą. Spółka CPK w żaden sposób nie wspiera właścicieli nieruchomości objętych rezerwą i nie dąży do wyjaśnienia sytuacji całkowicie pomijając ten teren w strategii rozwoju. Sytuacja właścicieli, a w szczególności rolników pozostających w strefie rezerwy wprowadza niepewność i niepokój w życiu. Brak konkretów co do przyszłości ich terenów i źródła utrzymania jest niedopuszczalny w SR CPK. Zwracam się z prośbą o jasne sprecyzowanie sytuacji w SR CPK terenów objętych obszarem rezerwy rozwojowej lotniska CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1102	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Doprecyzowanie zapisów o normch hałasowych i wyniesienie odniesienia do standardów ICAO oraz wskazanie konieczności monitoringu na stałych punktach pomiarowych (np. sołectwo Adamów - Żuków) z publikacją wyników. Proponuję i wnioskuję powołanie niezależnego zespołu ds. monitoringu hałasu i jakości powietrza - stacje pomiarowe	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1103	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoskuję o włączenie sołectwa Adamów -Żuków gm Grodzisk Mazowiecki do Aerocity. Żuków jest położony w najlepiej skomunikowanej części gminy Grodzisk Mazowiecki przy węźle autostradowym A2(węzeł Tłuste). W dotychczas obowiązującym studium zagospodarowania terenu Żukowa jest przewidziany pod aktywność gospodarczą (AG) oraz usługi (MU-1, MU-2). Jest to doskonała przestrzeń dla inwestycji wokół przyszłego lotniska jak biura, magazyny, syrtupy. Mieszkańcy Żukowa są otwarci na zagospodarowanie przestrzeni zgodnie z przyjętą od dwudziestu lat strategią i kierunkiem rozwoju zawartym w dotychczasowych dokumentach planistycznych. Pozostawienie tej przestrzeni jako"białej plamy" w obszarze otoczenia CPK jest niezrozumiałe z uwagi na projekt CPK, który jest zgodnie z przyjętym założeniem wielofunkcyjnym węzłem transportowym między Warszawą a Łodzią.	NIE	Oznaczenie jest dostosowane do ustaleń w skali regionalnej.
1104	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Dotyczy działek: nr 59 do 63 oraz 92 do 97, miejscowość Stanisławów, gmina Baranów Wnosimy o rozszerzenie strefy: U – usługowej lub PU – produkcyjno-magazynowej na wskazanym obszarze. Uzasadnienie: Dogodna lokalizacja komunikacyjna – działki przylegają do dróg gminnych ul. Zielna i powiatowych, w pobliżu planowanych inwestycji CPK i planowanych stref produkcyjno-magazynowych. teren już obecnie narażony jest na hałas, co ogranicza jego przydatność dla funkcji mieszkaniowych. Brak efektywności – obecne przeznaczenie nie zapewnia ochrony akustycznej. Potencjał inwestycyjny – zmiana przeznaczenia umożliwi rozwój działalności gospodarczej.	CZĘŚCIOWO	Dla części działek wskazano funkcję U, dla części zachowano funkcję ZPU.
1105	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OŚ) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradą A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1106	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1107	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1108	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1109	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień łąkowych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1110	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS) Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1111	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny wiadukt przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Dodaj komentarz: Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1112	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Proponuję przesunięcie planowanej drogi wojewódzkiej w północnej części Milanówka bliżej przebiegu autostrady A2 lub jej poprowadzenie równoległe do niej, co pozwoli ograniczyć negatywne skutki społeczne, środowiskowe oraz krajobrazowe inwestycji. Obecna propozycja trasy przeczy zasadom zrównoważonego rozwoju i stoi w sprzeczności z obowiązującymi dokumentami planistycznymi Miasta Milanówka oraz sąsiednich gmin. Argumenty przemawiające za zmianą przebiegu trasy: - planowana droga w obecnym kształcie przecina obszary o ustalonej funkcji mieszkalnej, gdzie wydano decyzje o warunkach zabudowy, - generuje ryzyko pogorszenia jakości życia mieszkańców – hałas, emisje, utrata terenów zielonych i wartości krajobrazowych, - nie była konsultowana społecznie z mieszkańcami terenów, przez które przebiega – wbrew zasadom transparentności procesu inwestycyjnego, - istnieje alternatywny, rozsądny przebieg drogi, zaakceptowany przez lokalne społeczności oraz władze gmin: Milanówek i Brwinów	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1113	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	"Piszę to jako mieszkanka, która kocha naszą gminę za to, jaka jest – spokojna, zielona, wiejska, z rozproszoną zabudową i dużą przestrzenią do życia. Nie po to uciekliśmy z miasta, żeby teraz ktoś próbował nam to miasto tutaj urządzić! Te sześciopiętrowe bloki, które wpisujecie w plany, są nie do przyjęcia. To nie jest Jaktorów, to nie są Stare Budy ani Sade Budy. My tu mamy domy z ogrodami, drzewa, łąki, pola – i tak chcemy żyć. Nie chcemy patrzeć na beton, żyć w cieniu bloków, wśród korków, hałasu i betonu. Nasza gmina to nie przedmieścia Warszawy, to nie nowa dzielnica – to miejsce z duszą, z przestrzenią, z zielenią. Ludzie przeprowadzają się tu właśnie dlatego – bo tu jeszcze można odetchnąć, mieć kawałek ziemi, spokój, ciszę, kontakt z naturą. Jeśli zabetonujecie nas blokami i usługami na każdym kroku, to zniszczycie wszystko, co w tej gminie najcenniejsze. Domagamy się ochrony naszych miejscowości – Międzyborowa, Jaktorowa, Starych i Sadych Bud, Bud Michałowskich, Bud Zosin – przed urbanizacją. Chcemy, żeby te tereny były dalej przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną, a nie wysokie bloki. Usługi? Tak, ale przy głównych drogach, tam gdzie pasują – a nie między naszymi domami i ogrodami. Nie zgadzam się na przekształcanie naszej wsi w miasto. Tu mieszkają ludzie, którzy wybrali to miejsce właśnie dlatego, że to nie jest Warszawa. Nie przenoście nam Warszawy do Międzyborowa! Szanujcie to." Dodaj komentarz: "1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. " Dodaj komentarz: Międzyborów - Ukształtowanie terenu sprzyjało osadnictwu – najstarsze jego ślady to cmentarzysko wczesnośredniowieczne z VI-VII w. n.e. Osada Międzyborów zaczęła się jednak rozwijać dopiero na przełomie XIX i XX w. w związku z powstaniem i rozbudową wielkiej fabryki włókienniczej w Rudzie Guzowskiej – późniejszym Żyrardowie. Międzyborów powstał wokół leśnego osiedla zwanego Czarnym Borkiem. Właścicielem tych terenów był hrabia Potocki. W roku 1908 sprzedał je małżeństwu Zyskin Nie niszczyć historii i Polski !!! stanowczy sprzeciw dla CPK		
1114	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1115	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1116	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "		
1117	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1118	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1119	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. "	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1120	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się ze strategią funkcjonalno przestrzenną CPK pozostawiającą jako tereny rolne w pasie między drogą wiodącą przez miejscowość Karolina a ulicą Błońską. Jest to obszar nad którym będą przelatywać samoloty podczas startowania i lądowania. Nie będzie można uprawiać tam zbóż ani hodować zwierząt. Oznacza to brak możliwości wykorzystania tych terenów i "ubezwłasnowolnienie" właścicieli działek. Tereny te powinny być przeznaczone jako inwestycyjne.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1121	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jestem właścicielem kilkunastu hektarów w miejscowości Karolina i nie rozumiem dlaczego w strategii rozwoju CPK przeznaczają Państwo te ziemie na działalność rolną. Obszar ten jest bardzo dobrze skomunikowany z A2 - 6 km do zjazdu w Tłustem. W sąsiedztwie znajdują się tereny planowane jako inwestycyjne. Jest tutaj planowana nowa droga AS w stronę Warszawy. Ułożenie pasów startowych w kierunku wschód zachód wskazuje na korzyźtarze powietrzne dla	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		samolotów przebiegające nad tą okolicą co uniemożliwia efektywnego wykorzystania tych terenów rolniczo. Wnioskuje o uwzględnienie w strategii terenów w obrębie Karolina jako terenów inwestycyjnych		
1122	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Trasa klasy A/S w kierunku Warszawy nie powinna istnieć. Trzeba poszerzyć autostradę A2 do 8 pasów a nie budować nową równoległą do niej drogę tej samej klasy. Nikt nie konsultował planowanej drogi klasy A/S z gminami przez które ma przechodzić - więcej gminy nie współtworzyły przebiegu tej drogi. Obecny model strukturalny - mapa nie ukazuje wszystkich nowych budynków mieszkalnych zamieszkałych już w Starych Faszczycach np o numerach 52 A, 52B, 52c i wielu wielu innych w pobliżu . Naruszono prawo gminy miały współtworzyć projekt otoczenia CPK a tą drogę wytyczył sobie niewiadomo kto. Nikt się do tego dzieła nie przyznaje	NIE	Nie ma technicznej możliwości rozbudowy autostrady A2 do ośmiu pasów ruchu.
1123	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Autostrada a 2 rozbudowana powinna być do 8 pasów, a nie nowa droga klasy a /s nie powinna powstać.	NIE	Nie ma technicznej możliwości rozbudowy autostrady A2 do ośmiu pasów ruchu.
1124	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK powinna w większym stopniu wykorzystywać obszary zlokalizowane w okolicy planowanego lotniska jako tereny inwestycyjne. Uciążliwość lotniska, szczególnie w pasie ruchu samolotów, nie pozwoli na rozbudowywanie strefy mieszkaniowej. Również wykorzystanie rolnicze będzie ograniczone. Jedynym sposobem na rozwój gminy Baranów i jej mieszkańców jest przeznaczenie tych ziem na tereny inwestycyjne. Mieszkańcy gminy Baranów najbardziej ucierpieli z powodu zmian jakie pociąga za sobą tak duża inwestycja jak CPK, nie należy ich dodatkowo karać ograniczając wykorzystanie ich ziem tylko jako rolne bez prawa do zabudowy.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1125	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o uwzględnienie w strategii rozwoju obszarów otoczenia CPK pasa ziemi w obrębie Karolina od miejscowości Dorocin, poprzez Karolinę aż do Starych Faszyc jako terenów inwestycyjnych. Tereny te leżą w pasie komunikacyjnym od strony autostrady A2 w kierunku lotniska i są naturalnym przedłużeniem obszaru inwestycyjnego zlokalizowanego przy samym lotnisku	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
1126	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proszę o zmianę strategii sposobu zagospodarowania na działce 212/3 obręb Chlebnia, gmina Grodzisk Mazowiecki ze strefy zieleni urządzonej na strefę usługową z dużym udziałem zieleni.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1127	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proszę o zmianę strategii sposobu zagospodarowania na działce 212/3 obręb Chlebnia, gmina Grodzisk ze strefy zieleni urządzonej na strefę usługową z dużym udziałem zieleni.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1128	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	dotyczy zagospodarwoania gruntow we wsi Karolina zgłaszam wniosek o przeznaczenie tych gruntów pod działalność usługową. wzięwszy pod uwagę fakt, że są one zlokalizowane w obszarze bezpośrednio przyległym do terenów planowanego portu - lotniska - ich wykorzystanie np pod uprawy roln czy hodowlę zwierząt będzie niemożliwe.Dodaj komentarz: dotyczy zagospodarwoania gruntow we wsi Karolina zgłaszam wniosek o przeznaczenie tych gruntów pod działalność usługową. wzięwszy pod uwagę fakt, że są one zlokalizowane w obszarze bezpośrednio przyległym do terenów planowanego portu - lotniska - ich wykorzystanie np pod uprawy roln czy hodowlę zwierząt będzie niemożliwe	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
1129	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Strategia rozwoju obszaru. Wieś Karolina gmina Baranów . Za racjonalne uważam zaplanowanie w tym obszarze terenów pod przyszłe usługi towarzyszące CPK. Pozwoli to Na rozwój portu w przyszłości. Inne przeznaczenie tego terenu np pod działalność rolna np uprawa zbóż ze względu na potencjalne zanieczyszczenia powietrza będzie niemożliwa do praowadzenia.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1130	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Na str. 28 Strategia odnosi się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku w jaki sposób wnioskowana działka powinna być wykorzystana – mianowicie lokowanie działalności gospodarczej (oczywiście w sposób, który nie wybierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze, nie wnioskuje się o strefę przemysłową, ani o strefę mieszkaniową, ale o strefę usług, która nie będzie wywierać negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko. Elementem środowiska w tej okolicy jest już planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wody i tereny bezpośrednio do niego przyległe, zatem ustanowienie sposobu zagospodarowania usługowego jest na wnioskowanej działce jak najbardziej stosowne. Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1131	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	otyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. BONITACJA Str. 57 Strategii przewiduje, że do realizacji celu służy między innymi taki kierunek, jak ochrona kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej i zachowaniu charakteru rolniczego krajobrazu. Zauważyć należy, że na terenie wnioskowanej działki nie występują gleby o kompleksach najwyższej przydatności rolniczej. Wprost przeciwnie, są to gleby o najniższej przydatności rolniczej. Wnioskowana działka to przede wszystkim tereny V i VI klasy bonitacyjnej. Na działce nie ma gleb klasy, I, II i III czyli o największej przydatności rolniczej. Dodatkowo, planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 praktycznie nie przewiduje charakteru rolniczego krajobrazu, co jest właściwym, słusznym i oczywistym celem wprowadzania stref OIZ w ogóle. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiadać będzie władztwo planistyczne na terenach poza strefami OIZ, w związku z czym posiadać będzie możliwość ustalenia stref rolniczych poza OIZami. MEDIA Od strony wschodniej, w drodze gminnej znajdują się już media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna, gazociąg. Dodatkowo przez wnioskowaną działkę przechodzi linia energetyczna wysokiego napięcia, co jest bardzo ważnym atutem który można wykorzystać. OIZ 7 przewiduje również wykorzystanie terenu sąsiedniej działki (ze strony północno zachodniej od wnioskowanej) jako „U”. Z racji swego przeznaczenia do tego terenu („U”) docelowo będzie musiało nastąpić doprowadzenie mediów, co z dużą pewnością nastąpi poprzez wnioskowaną działkę. Zatem teren wnioskowanej działki na chwilę obecną posiada już możliwości zabezpieczenia mediów. KOMUNIKACJA Teren działki obecnie jest dobrze skomunikowany drogami gminnymi. Do działki dochodzą 2 drogi gminne od drogi powiatowej. Drogi te połączone są dodatkowo drogą gminną od strony północnej wnioskowanej działki. Od strony wschodniej do obwodnicy dochodzi droga gminna, będąca jednocześnie granicą wschodnią OIZ 7 CHLEBNIA. Zatem komunikacja tego terenu nie może być lepsza. Istniejący plan zagospodarowania przestrzennego poza OIZ 7 od strony wschodniej a strefa powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Od strony zachodniej wnioskowanej działki gmina Grodzisk Mazowiecki planuje wykonanie dużego zbiornika wodnego, który stanowi naturalny ciąg powiązań przyrodniczo krajobrazowych z wykorzystaniem rzeki Mrowna. Jest to duży teren o znacznej szerokości. W związku z powyższym potraktowanie wnioskowanej działki jako część terenu powiązań przyrodniczo krajobrazowych jest nieuzasadnione. Poza granicami OIZ 7 od strony wschodniej Gmina Grodzisk Mazowiecki posiada uchwalony plan zagospodarowania przestrzennego, przewidujący funkcję mieszkaniowo usługową. Wnioskowana działka powinna dopełniać funkcję wynikającą z planu zagospodarowania przestrzennego, zamiast stanowić poszerzenie i tak bardzo dużego korytarza powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Mając na uwadze rozwój terenów wokół CPK, szkoda jest tak dobrze skomunikowanego i wyposażonego w media terenu na wykorzystanie go jako tereny zieleni. Należy wziąć pod uwagę, że od strony południowej wnioskowanej działki znajduje się obwodnica Grodziska Mazowieckiego, co dodatkowo przemawia za ustanowieniem strefy U lub ZPU na wnioskowanej działce.		
1132	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. Na stronie 67 możemy przeczytać, że: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa. Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii co do tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisu obecnego studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, który przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską i minimalną powierzchnię biologicznie czynną: 70%.		
1133	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Strategia rozwoju otoczenia CPK bardzo wybiurczo wskazuje strefy rozwoju pod kątem osadnictwa i inwestycji. Są to głównie południowy wschód i południowy zachód Obszaru otoczenia CPK. Tereny wschodnie i północne są głównie pozostawione jako rolne. Droga krajowa nr 92 jest po A2 drugą najważniejszą nitką komunikacyjną i pozostawienie obszarów pomiędzy drogą krajową nr 92 a planowaną linią kolejową do lotniska (nad trasą A2) jako rolne jest poważnym błędem ograniczającym rozwój tych terenów. W strategii obręby Karolina, Bieniewice, Stare Faszyce powinny zostać zapisane jako tereny inwestycyjne	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1134	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	zgłaszam uwagę/propozycję do koncepcji dotyczy wsi Karilina uważam za zasadne ustalenie przeznaczenia gruntów tej wsi jako strefa aktywności gospodarczej. Grunty tej wsi graniczą bezpośredni z planowanym CPK i ze wszechmiar wydaje się racjonalne przeznaczenie tego terenu np. pod usługi związane z obsługą CPK. Tereny te znajdują się również w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza rozwojowego funkcji logistycznej	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1135	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1136	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1137	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1138	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1139	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1140	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1141	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1142	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1143	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1144	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1145	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1146	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1147	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpołnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OoŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OoŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1148	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1149	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1150	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OoŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OoŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1151	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1152	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1153	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1154	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1155	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1156	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1157	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1158	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1159	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień łąkowych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1160	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1161	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1162	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1163	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OoŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OoŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1164	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1165	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1166	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1167	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojazd dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1168	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1169	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1170	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1171	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1172	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1173	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1174	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1175	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1176	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	ozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1177	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1178	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1179	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1180	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Isolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1181	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1182	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1183	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1184	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1185	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1186	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojazd dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1187	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1188	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1189	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1190	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1191	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1192	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1193	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OoŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OoŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1194	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1195	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1196	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1197	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1198	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojazd dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1199	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1200	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1201	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Błonie 05-870. Ludzie pomyślcie, że to małe miasteczko, ma tylko dwa wyjazdy z miasta, w tym jeden przecięty przejazdem PKP z rogatkami. . Już teraz na tych wyjazdach się stoi w ogromnych korkach. Zamiast planować drogi na istniejących już drogach, Planujcie je bokiem miasta i wsi, np. na okolicznych polach, z daleka od zabudowy mieszkalnej.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1202	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1203	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojazd dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1204	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1205	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1206	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1207	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1208	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1209	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1210	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1211	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1212	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1213	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1214	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1215	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1216	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1217	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1218	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1219	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1220	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1221	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1222	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1223	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień łąkowych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1224	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1225	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1226	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Mam uwagę do przebiegu drogi wojewódzkiej (obwodnicy Błobia) na odcinku od przecięcia drogi 92 przez Dębowie, Branki, Bronisławów w stronę CPK. Obecną trasą przebiega przez gęsto zabudowa także z nowymi domami. Są miejsca obok gdzie występują pola i brak zabudowań, gdzie można by przeprowadzić tą trasę	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1227	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1228	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1229	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1230	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1231	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1232	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Dodaj komentarz: proszę zwrócić uwagę aby planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1233	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	1.Planowana jest w przyszłości wielka zmiana - jej wyróżnikiem ma się stać intensywna sieć transportowa i logistyczna z centralnym węzłem kolejowo-drogowo- lotniczym. Wiąże się to zatem z powstaniem coraz większego hałasu, zwiększonym zapotrzebowaniem na nowe drogi dojazdowe co w dalszej przyszłości wiąże się z coraz większym natężeniem ciężkiego sprzętu, transportu i zamianie lokalnego otoczenia w strefę przemysłową w dalszej perspektywie czasowej i zamianie lokalnego środowiska z przyrodniczo - rolnych terenów na przemysłowe. 2. Jak sam zapis wskazuje obszar ten ma się stać jednym z dwóch głównych biegunów rozwoju kraju oraz Europy. To narzędzie polityki Państwa do ukształtowania nowego regionu funkcjonalnego , co w przyszłości z terenów wiejskich utworzy nieuchronnie kolejne wielkie aglomeracje, i całkowicie zmieni obszar kraju. 3. Niestety spoglądając na mapę z wynikami analizy wielokryterialnej centralna część polski zostać ma przekształcona w centrum logistyczno -transportowe, co jak wiadomo wiąże się mocno z uprzemysłowieniem danej części regionu. Nie wyrażamy na to zgody.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1234	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	1. Realizacja przekształcenia świata. Rozwój infrastruktury przemysłowej nie wpływa na realizację celów ochrony zdrowia. To że spółka dofinansowuje szpitale, szkoły kościoły nie wpływa na jakość zdrowia mieszkańców. Zwiększona częstotliwość spali samochodowych i lotniczych nie wpływa na poprawę jakości powietrza. 2. Wzrost gospodarczy i coraz większa miejsc pracy nie jest tożsama z przeciwdziałaniem zmianom klimatycznym. Zwiększona ilość teren zurbanizowanych nie wpływa na poprawę jakości klimatu, ochronę wód i lasów. 3. Przekształcenie krajobrazu wg niskoemisyjnej Europy to nic innego jak powstanie całej sieci urbanistycznej i brak ochrony środowiska naturalnego. 4. Kolejny punkt przyspieszenie wprowadzenia rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego wiąże się z kolejnymi krokami cyfryzacji wszelkich usług i wykluczeniem osób które nie chcą wdrażać pełnych systemów cyfrowych. 5. Wprowadzenie Europejskiego Zielonego Ładu NIE 6. Zmiana Żyrardowa , inwestycje OZE, mowa jest o wdrażaniu rozwiązań technologicznych i oragnizacyjnych podnoszących konkurencyjność przedsiębiorstw rolnych a przecież inwestycja ta mocno przetrzebia gospodarstwa rolne, ni jaki się ma jedno do drugiego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1235	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Nie zgadzam się na nowe linie kolejowe biegnące przez miejscowości Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów oraz przystanek kolejowy OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie, bo utrudni to lokalne życie mieszkańców. Wnioskuje o wybudowanie nowego tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić dla ruchu lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tury kolejowe linii Warszawa - Skierniewice na terenie Żyrardowa. Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą-kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1236	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Na przedstawionej mapie według opisu wpisana jest przesyłowa sieć elektroenergetyczna 200 i 400 KW która jest na tyle nieczytelnie zaznaczona iż niezwykle ciężko jest odkryć jej lokalizację i odnieść się do niej. Z wielu badań naukowych wynika że takie natężenie nie jest bez wpływu na człowieka. 2. Według mapy zablokowali Państwo możliwość wykonania jakichkolwiek prac budowlanych na terenach jakie wcześniej były zabudowane lub nadal są a według mapy opracowanej widnieją jako tereny uzupełnienie strefy powiązań przyrodniczo krajobrazowych. W związku z powyższym nie zgadzam się z taką sytuacją, ponieważ nikt nie będzie przenosił z takich miejsc budynków mieszkalnych na strefę uprzednio ziemi rolnej a dziś po części uznanej przez kogoś siedzącego za biurkiem za strefę infrastruktury mieszkalnej, gdzie duże działki rolne zostały podzielone na część gdzie może być infrastruktura mieszkalna a w reszcie nie nie uwzględniając już istniejących budynków. To skandal! Ponadto część ziem rolnych uznana jest jako obszar chronionego krajobrazu , czy zatem ma to oznaczać że nie można z nich będzie korzystać i dalej wykorzystywać jako obszary upraw dla osób które z tego żyją a nie będą mogły wykorzystywać dalej swej ziemi jako źródła dochodów i utrzymania? 3. Po powiększeniu mapy można zobaczyć przez jakie działki przechodzą planowane nowe linie kolejowe. Niestety w niektórych przypadkach według nowej mapy przechodzą te linie przez zupełnie inne działki. O czym ma to zatem świadczyć? Czy jednak plany są o wiele większym zakresie? Bo na przedstawionych mapach wychodzi to zupełnie inaczej niż poprzednio. 4. Pojawiają się nowe drogi, które wcześniej nie były omawiane. 5. omawiane w punkcie 2 działki rolne zostały dotknięte ziemie w dalekiej lokalizacji od obszaru inwestycji CPK. 6. Poprzednia spokojna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna została dotknięta nazwą : miejskie pasma rozwojowe. Sądzą że mieszkańcy którzy się tam przeprowadzili uciekali do spokojnego miejsca z miasta a nie chcieli mieć miasta u siebie, co już z góry zostało im wyznaczone. 7. podobny precedens dotyczy obszarów leśnych które według przedstawionej mapy mają być objęte planem miejskich pasm rozwojowych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1237	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zgłaszam zastrzeżenie do planowanej budowy drogi łączącej drogę nr 719 (ul. Królewska) z drogą powiatową w Chlebni (droga dojazdowa do węzła autostrady). Takie połączenie stwarza ryzyko zwiększonego ruchu przez wieś Chlebnia, a co za tym idzie zwiększa wszelkie zagrożenia z tym związane, takie jak: hałas, ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1238	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Sprzeciwiamy się przechodzeniu planowanej drogi przez osiedle domów jednorodzinnych przy ulicy Cukierkowej w Chrzanowie Małym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1239	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami. Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi w celu zrealizowania strategii. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawa spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim , która została rozłożona na raty. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.	TAK	Wskazane działki znajdują się w strefie M1, zmieniono również przebieg drogi,
1240	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o przeznaczenie terenu działek nr ew. 62/13 oraz 63/2 obręb 0018 Kraśnicza Wola położonych we wsi Kraśnicza Wola w gminie Grodzisk Mazowiecki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami. Ponadto zwracam uwagę na możliwość poszerzenia istniejącej już drogi w celu zrealizowania strategii. Jestem współwłaścicielem wskazanych działek na podstawie orzeczenia postanowienia Sądu Rejonowego w Grodzisku Mazowieckim z dnia 16.12.2021 r. stwierdzające prawa spadkowe. Z tytułu podatku od spadków i darowizn wraz z siostrą od 2023 roku przez kolejne lata płacimy zaległość podatkową do Urzędu Skarbowego w Grodzisku Mazowieckim , która została rozłożona na raty. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, że możemy stracić posiadłości, za które płacimy i będziemy spłacać w kolejnych latach podatek.	TAK	Uwaga uwzględniona.
1241	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1242	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1243	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1244	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz vibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1245	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1246	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Jako osoba mieszkająca w Kraśniczej Woli na działce nr ew. 62/2 wnoszę o przeznaczenie terenu działki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnica Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami	TAK	Wskazane działki znajdują się w strefie M1, zmieniono również przebieg drogi,
1247	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Jako osoba mieszkająca w Kraśniczej Woli na działce nr ew. 62/2 wnoszę o przeznaczenie terenu działki na strefę wielofunkcyjną wzmocnienia funkcji miejskich (M1). Zwracam się z prośbą również o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnica Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami	TAK	Wskazane działki znajdują się w strefie M1, zmieniono również przebieg drogi,
1248	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1249	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1250	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1251	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpołnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1252	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1253	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1254	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1255	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1256	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Mieszkam w Kraśniczej Woli i wnoszę o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami	TAK	zmieniono przebieg drogi
1257	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Mieszkam w Kraśniczej Woli i wnoszę o przesunięcie projektowanej drogi od Obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w kierunku węzła w Izdebnie Kościelnym, która przechodzi przez teren wsi Kraśnicza Wola w sposób niekolidujący ze wskazanym działkami	TAK	zmieniono przebieg drogi
1258	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Uwaga Miasta Łódź do projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044 W ramach konsultacji społecznych projektu „Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044” wnioskujemy o ustanowienie dodatkowego Obszaru Strategicznej Interwencji (OSI) na terenie Łodzi wraz z Łódzkim Obszarem Metropolitalnym (ŁOM) oraz Warszawy i jej obszaru metropolitalnego oraz ujęcie w Strategii inwestycji o znaczeniu strategicznym dla ustanowionego OSI. Uzasadnienie: Budowa CPK oraz połączeń Kolei Dużych Prędkości stanie się środkiem do rozwoju i integracji centralnej aglomeracji kraju (duopolis Warszawa - Łódź), będącej zarówno metropolią o skali globalnej, jak i krajowym centrum decyzyjnym, wiodącym ośrodkiem politycznym, administracyjnym, gospodarczym, kulturalnym i naukowym - miejscem istotnej części podróży służbowych, biznesowych czy turystycznych. Dlatego CPK powinien stanowić dodatkowy impuls rozwojowy zarówno dla Łodzi wraz z ŁOM, jak i obszaru metropolitalnego stolicy i samej Warszawy. Skala makroregionalna wpisuje się w obszar określonej i wyrażonej przestrzennie problematyki rozwoju duopolis Warszawy i Łodzi. Łódź wraz z jej obszarem funkcjonalnym - ŁOM, który zamieszkuje ponad milion mieszkańców, jest kluczowym w centralnej Polsce ośrodkiem gospodarczym. Doświadczenie w branży logistycznej oraz dynamicznie rozwijający się sektor nowoczesnych usług dla biznesu czyni zeń fundamentalnego, obok stolicy, partnera dla powiązań gospodarczych z CPK, zdolnego do przyciągania inwestycji, rozwijania innowacji oraz budowania sieci współpracy. Łódź jest również silnym ośrodkiem akademickim. Liczba i jakość absolwentów oraz potencjał naukowy łódzkich uczelni będą stanowić źródło wykwalifikowanych kadr, komplementarny do zasobów kadrowych stolicy. Elastyczność zatrudnienia i pracy to jeden z największych atutów relacji bipolarnych miast (z tej przewagi korzysta np. mBank, posiadający siedziby w obu miastach). Miasta mają również różny potencjał w zakresie turystyki, kultury, nauki, które to dziedziny warto połączyć i rozwijać, by stworzyć szerszą ofertę i uzyskać efekt synergii. Połączone siły, np. w promocji regionalnej turystyki Łodzi i Warszawy, z pewnością spowodowałyby większe zainteresowanie turystów. Łódź powinna stać się kluczowym hubem kongresowo-wystawienniczym (budowa centrum kongresowego), korzystającym z komplementarności działań ze stołeczną Warszawą i współpracy w dostarczaniu wysokiej jakości usług. Projekty infrastrukturalne, m.in. rozwój sieci dróg (dojazd do Centrum Kliniczno-Dydaktycznego czy terminala intermodalnego Łódź - Olechów) oraz kolei, wraz z włączeniem ich w szkielet połączeń między największymi metropoliami Europy Środkowej (przedłużenie KDP „Y” do Pragi i Berlina, połączenie Łodzi z Centralną Magistralą Kolejową do Krakowa i tzw. Centralną Magistralą Kolejową - Północ do Gdańska), to bezpośrednie wzmocnienie duopolis i jeden z jego głównych filarów rozwojowych. Z uwagi na przyszłe zmiany, w szczególności realizację inwestycji związanych z Programem CPK, obszar ten ma szansę stać się jednym z głównych biegunów rozwoju kraju oraz Europy. Warunkiem rozwoju efektywnie funkcjonującego duopolis o zróżnicowanych funkcjach i atrakcyjnej ofercie dla mieszkańców jest zaplanowanie i realizacja działań samorządowych, dla których musi być dedykowane wsparcie finansowe, dyskontujące uwarunkowania związane z CPK. Powyższe stanowi spójną wizję, której powinno zostać podporządkowane wsparcie w zakresie realizacji projektów komplementarnych przez samorządy samodzielnie lub we współpracy z jednostkami organizacyjnymi podległymi administracji centralnej. Pozwoliłoby to zapewnić poprawę krajowej, a także międzynarodowej dostępności transportowej. Za inwestycjami ułatwiającymi komunikację podążają wszelkie inwestycje gospodarcze w obszarach, których rozwój warunkowany jest bliskością sieci transportowych dużych ośrodków miejskich, jakimi są Warszawa i Łódź. Pochodną działań poprawiających dostępność komunikacyjną w skali krajowej i międzynarodowej (KDP, CPK, połączenia z CMK) oraz umiejętności tworzenia synergii rozwojowych z Warszawą będzie wzmocnienie	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		metropolitalnych funkcji Łodzi i jej obszaru funkcjonalnego w wymiarze krajowym i międzynarodowym oraz pomoc w rozwiązywaniu problemów transformacyjnych w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym.		
1259	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na nowa linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1260	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1261	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa - Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1262	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1263	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnioskuję o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo -rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK Dodaj komentarz: Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt, tunel.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1264	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1265	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1266	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej Dodaj komentarz: Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1267	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej Dodaj komentarz: Obszar wsi Budy Grzybek bezwzględnie należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1268	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Obszar wsi Budy Grzybek należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowe Dodaj komentarz: Obszar wsi Budy Grzybek należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowe	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1269	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Obszar wsi Budy Grzybek należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej Dodaj komentarz: Obszar wsi Budy Grzybek należy objąć w Strategii strefą wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowe	CZĘŚCIOWO	Strategia dopuszcza zabudowę mieszkaniową na część obszaru.
1270	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1271	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1272	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1273	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1274	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1275	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1276	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1277	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1278	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dzień dobry, Mieszkam w gminie Błonie, miejscowość Stare Faszczyce i jestem.mocnk zaniepokojona poniższymi planami, proszę o uwzględnienie i odp na pytania: Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Jakże konkretnie planowane są tu rozwiązania? Czy planowana obwodnica wschodnio północna Błonia będzie miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie? Jak konkretnie zostanie ta kwestia rozwiązana? Dziękuję.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1279	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Przy docelowym planowaniu drogi o randze wojewódzkiej, opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu" należy pamiętać, że obecnie "zamrkowany" przebiego to jakby przecięcie zabudowy istniejącego od ponad 50 lat osiedla domków jednorodzinnych. Należy planować (jeśli trzeba) są poza obszarem zabudowanym. Dodaj komentarz: Przy oznaczonej na mapie tzw. wschodnio - północnej obwodnicy Błonia należy pamiętać, aby unikać obszarów już zurbanizowanych ale przede wszystkim należy zapewnić odpowiednią ilość zjazdów do Gminy dla ruchu lokalnego.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1280	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji:	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojeżdżenie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1281	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1282	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1283	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1284	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1285	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, ostabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1286	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1287	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1288	Wprowadzenie	UCHWAŁA Nr 12/2025 Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Warszawa z dnia 13 czerwca 2025 roku w sprawie: przyjęcia stanowiska dot. projektu „Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044” (Strategia CPK) Działając na podstawie § 21 ust. 7 Statutu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”, Zarząd Stowarzyszenia uchwala, co następuje: § 1 Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” przyjmuje stanowisko w sprawie projektu „Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044” (Strategia CPK), opublikowanego w ramach konsultacji społecznych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Stanowisko stanowi załącznik do niniejszej uchwały. § 2 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia. Prezes Stowarzyszenia „METROPOLIA WARSZAWA” Michał Olszewski Dodaj komentarz: Załącznik do Uchwały nr 12/2025	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Warszawa Stanowisko Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Warszawa w sprawie projektu „Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044” (Strategia CPK) Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa, mając na uwadze dobro wszystkich mieszkańców metropolii warszawskiej, wyraża swoje stanowisko dotyczące projektu „Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044” (Strategia CPK). 1. Wpływ budowy oraz funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego na obszar wykraczający poza „bezpośredni” obszar otoczenia CPK Centralny Port Komunikacyjny stanowi jedno z największych zamierzeń infrastrukturalnych. Jego realizacja będzie miała istotny wpływ na układ komunikacyjny Polski, a także na potencjał gospodarczy, mobilność społeczeństwa oraz dostępność międzynarodową kraju. Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa dostrzega znaczenie tej inwestycji dla rozwoju systemu transportowego o zasięgu krajowym i europejskim, w tym potencjał dla integracji transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, który przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej metropolii warszawskiej i mobilności jej mieszkańców. Inwestycja ma również duże znaczenie gospodarcze, w tym powstanie nowych miejsc pracy czy rozwój szeroko rozumianych usług cargo. W skład Obszaru Otoczenia CPK wchodzi 18 gmin, z czego 11 należy do metropolii warszawskiej. Dlatego zwracamy uwagę, że realizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego, koncentrując się w zachodnim pasie aglomeracji, może przyczynić się do nasilenia nierównowagi rozwojowej w obrębie metropolii – w szczególności w gminach położonych na wschód od Warszawy, które nie są bezpośrednio objęte planami inwestycyjnymi. Dlatego chcemy zaznaczyć, że strefa oddziaływania CPK jest zdecydowanie szersza niż tylko obszar otoczenia wskazany w obecnie konsultowanej Strategii CPK (zarówno po zachodniej, ale i po wschodniej stronie Warszawy). Przewidywany wzrost liczby mieszkańców, związany z budową CPK, w gminach nie leżących w obszarze bezpośredniego oddziaływania inwestycji CPK, spowoduje m.in. wzrost zapotrzebowania na usługi społeczne, na które gminy nie są przygotowane finansowo. Powyższe wskazuje, że w samym dokumencie brakuje pogłębionej i całościowej analizy dotyczącej wpływu realizacji i działalności operacyjnej CPK na szerszy obszar geograficzny, w tym w szczególności m.st. Warszawę oraz całą metropolię warszawską. Analiza powinna objąć m.in. wpływ na zagadnienia związane z mobilnością (w tym jaką infrastruktura docelowo powstanie i kto będzie ponosił koszty jej rozbudowy), dostępem do mieszkań, relokacji miejsc pracy itp. 2. Strategia obszaru otoczenia CPK a Obszar Strategicznej Interwencji otoczenia CPK w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju Interwencja dla szerszego obszaru wpływu CPK powinna być zaprogramowana w ramach Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2035 (ŚSRK). W ramach ŚSRK OSI otoczenia CPK został zaplanowany jako obszar dwustrefowy. Pierwsza strefa to bezpośrednie otoczenie CPK, objęte strategią CPK. Druga strefa – ma być większa i obejmować Warszawę i Łódź, zgodnie z koncepcją „bipola Warszawa-Łódź” ze Strategii rozwoju Polski Centralnej z 2015 roku (ciągle obowiązującej). Elementem niezbędnym komplementarnego podejścia musi być także spójność delimitacji obszaru wsparcia. W ramach drugiej strefy OSI wyznaczonego na potrzeby ŚSRK należy wziąć pod uwagę całe miejskie obszary funkcjonalne zarówno Warszawy, jak i Łodzi (obszary wyznaczone m.in. na potrzeby OSI wsparcia dla sieci miast – węzłów policentryczności w tym samym dokumencie). Programując wsparcie dla obszarów funkcjonalnych Warszawy i Łodzi należy wziąć pod uwagę także ich odmienną charakterystykę społeczno-gospodarczą i rolę w systemie osadniczym kraju. Cechy te będą miały bezpośrednie przełożenie na zróżnicowanie wpływu CPK zarówno na oba te miasta, jak i gminy, które je otaczają. W związku z powyższym zwracamy się o poparcie dla koncepcji OSI otoczenia CPK zawartej w ŚSRK oraz dbałość o zagwarantowanie wsparcia dla tego obszaru, które będzie adekwatne do przewidywanego wpływu CPK, oraz jego komplementarność ze wsparciem przewidzianym w Strategii CPK.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		3. Inwestycje transportowe i drogowe oraz ich wpływ na metropolitalną sieć transportową W korytarzu transportowym wychodzącym z Warszawy w stronę Łodzi już obecnie panuje duże obciążenie komunikacyjne, dlatego zdajemy sobie sprawę z konieczności rozbudowy infrastruktury transportowej. Istotne jest podkreślenie w Strategii CPK, że będzie ona dokonywana w ścisłej współpracy oraz z uwzględnieniem potrzeb JST, na terenie których będą realizowane inwestycje. Wynika to m.in. z poniższych wyzwań dotyczących planowanych inwestycji transportowych: a) Uważamy, że podstawą mobilności mieszkańców powinien być szkielet połączeń kolejowych lokalnych i regionalnych jedynie uzupełniony o siatkę połączeń drogowych. Jednak zaproponowane w strategii wariantowe korytarze wydłużenia linii WKD w każdym przypadku będą wiązały się z koniecznością przeprowadzenia infrastruktury przez tereny zabudowane, co będzie oznaczać szereg trudności technicznych, przekładających się na wysokie koszty związane z kolizjami z istniejącą infrastrukturą liniową. Aktualne wymogi dla projektowania linii kolejowych oznaczają ponadto szereg komplikacji dotyczących warunków technicznych, takich jak skrzyżowania z drogami, odległości od torów, czy też zagospodarowanie terenów przyległych. Dlatego zwracamy uwagę, na kwestie społeczne – potencjalnie duża inwazyjność przedsięwzięcia wywoła zapewne szereg protestów, stąd konieczne jest prowadzenie szeroko zakrojonych akcji informacyjno-konsultacyjnych. b) W przypadku Warszawy kluczowe jest odpowiednie skomunikowanie transportem szynowym CPK z centrum Warszawy, które będzie dostępne od pierwszych dni funkcjonowania lotniska. To wiąże się m.in. z przebudową stacji czołowej Warszawa Śródmieście WKD w celu zwiększenia przepustowości linii – o ile zostanie podjęta decyzja o wydłużeniu linii WKD do lotniska. Mając na uwadze długość składów WKD, nawet po zrealizowaniu przebudowy stacji Śródmieście WKD ukierunkowanej na uruchamianie docelowo 8-10 par pociągów w godzinie – nadal nie będzie możliwości uzyskania skokowego wzrostu zdolności przewozowej tego systemu w zakresie powiązań do/z Warszawy. c) Proponujemy ponownie przeanalizować celowość wydłużenia WKD z punktu widzenia zapewnienia dowozu do CPK pracowników lotniska. Mając na uwadze specyficzną strukturę społeczną ośrodków otaczających linię WKD (Podkowa Leśna, Komorów, Brwinów, Milanówek), gdzie dominuje zabudowa willowa i rezydencjonalna oraz ukształtowana struktura funkcjonalno-przestrzenna, istnieje poważna wątpliwość, czy z tego pasma będzie dojeżdżać istotna liczba pracowników lotniska i jego bezpośredniego zaplecza (ochrona, serwis, personel obsługi bagażu, kasjerzy/kasjerki, pracownicy hoteli, itd.). Z kolei w przypadku miast takich jak Pruszków, czy Grodzisk Mazowiecki – korzystniej od linii WKD umiejscowiona jest w nich infrastruktura PKP PLK. d) Opis rozbudowy WKD w Strategii CPK pozostawia wiele niewiadomych, które są istotne dla JST metropolii warszawskiej. W szczególności dotyczy to kosztów rozbudowy i braku informacji, kto ma być głównym inwestorem, jak również obawa przed wzrostem hałasu ze względu na zwiększenie ruchu pociągów (czy będzie się on odbywał w nocy?). e) W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (obszary o istotnym znaczeniu) nie są oznaczone wszystkie punkty postojów handlowych pociągów, np. stacja Warszawa Gołębki na granicy Warszawy oraz powiatu warszawskiego zachodniego. Prawdopodobnie będzie ona pełniła kluczową rolę dla obsługi komunikacyjnej strefy aktywności gospodarczej graniczącej z nią od strony północnej. Proponujemy oznaczenie na mapie przystanków osobowych i stacji kolejowych wraz z określeniem czy będą na nich realizowane postoje pociągami regionalnymi czy też również dalekobieżnymi, tam gdzie jest to planowane. f) Proponowane inwestycje w znaczący sposób wpływają na organizację i funkcjonowanie sieci transportowej w metropolii warszawskiej. Dlatego podkreślamy, że ze względu na spójność metropolii warszawskiej, jak również możliwość pozyskania pracowników lub powiązania usług z CPK, konieczne jest wzmocnienie skomunikowania wewnątrz całej metropolii warszawskiej, co pozwoli zwiększyć efekt impulsu rozwojowego, jakim będzie budowa lotniska w Baranowie. Dlatego apelujemy o przeprowadzenie szerokiej analizy, w jaki sposób planowane inwestycje wpłyną na funkcjonowanie sieci transportowej i jak za ich pomocą zwiększyć jej wydolność. Przykładowo, warto wziąć pod uwagę możliwość rozwoju linii kolejowych regionalnych po ringu wokół Warszawy, a nie tylko w kierunku linii Warszawa-Łódź, co zwiększy dostępności portu CPK dla mieszkańców części południowo-zachodniej, jak i południowo-wschodniej części Warszawy. g) Chcemy podkreślić również, że w Strategii CPK brakuje szczegółowej informacji na temat tego, kto będzie zarządzał		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		i utrzymywał powstałą infrastrukturą transportową, np. rozbudowaną WKD. Z uwagi na fakt, że po rozbudowie infrastruktura ta będzie pełnić kluczową funkcję w zapewnianiu dostępności transportowej do CPK, postulujemy, aby jej utrzymanie było finansowane z poziomu krajowego. To samo dotyczy nowopowstałych na potrzeby CPK dróg, których zarządcą powinien być podmiot Skarbu Państwa. h) Ze względu na przewidywane zwiększenie ruchu konieczne jest zaplanowanie i budowa obwodnic lub innych rozwiązań zapobiegających zwiększeniu intensywności ruchu kołowego w obecnym układzie komunikacyjnym - jest to kluczowy aspekt z punktu widzenia funkcjonowania terenów przyległych do CPK. Dotyczy to również gmin, które nie są objęte Strategią CPK, ale będą pod silną presją komunikacyjną oraz inwestycyjną (np. Gmina Stare Babice, która postuluje o ujęcie planowanej inwestycji 580 BIS, alternatywnej drogi wojewódzkiej nr 580 wraz z połączeniem kolejowym, w kosztach inwestycji budowy Centralnego Portu Lotniczego, która to inwestycja zabezpieczy interes transportowy większej liczby gmin). i) Problemem jest brak szczegółowych informacji nt. planowanych inwestycji, towarzyszących budowie CPK, m.in. dróg, które będą realizowane przez GDDKiA czy wspomnianej rozbudowie WKD. Wobec faktu zablokowania dużej części terenów, których właściciele nie są w stanie rozporządzać nimi w sposób swobodny, istotne jest, aby zrealizować harmonogram prac umożliwiając jak najszybsze rozstrzygnięcie przyszłych funkcji poszczególnych obszarów i dopuszczenie do ich dalszego wykorzystywania. Transparentna realizacja harmonogramu umożliwi mieszkańcom podejmowanie decyzji w odniesieniu do ich własności. j) Kolejną kwestią jest nowa droga klasy A/S w kierunku Warszawy. Proponowany nowy ślad drogi ekspresowej do lotniska wyprowadzony z węzła Konotopa lub jego okolic (o ile to w ogóle jest realizacyjnie możliwe), na terenie Duchnic ma kolizyjny przebieg z projektowaną linią kolei dużych prędkości, co będzie wymagać uzyskania bezkolizyjności w formule przebiegu niemal równoległego, a co za tym idzie – przekładać się to będzie na wysokie koszty realizacji. Proponujemy przeprowadzenie ponownej analizy tego przebiegu lub oznaczenie go na tym etapie w formie bardziej orientacyjnej z adnotacją, że ostateczny przebieg będzie ustalony po dokonaniu dodatkowych analiz. k) Postulujemy wykorzystanie w większym stopniu zamiaru budowy nowego przebiegu drogi A/S łączącej CPK z Warszawą do odciążenia obecnej drogi krajowej 92, która w obecnym przebiegu bezpośrednio prowadzi ruch przez Błonie i Ożarów Mazowiecki. Korzystniejszy dla tych miejscowości wydaje się północny względem nich przebieg tej drogi, który jednocześnie przy dodatkowych inwestycjach MZDW mógłby nawet pozwolić na zmniejszenie natężenia ruchu na obecnej 580 w Starych Babicach. Działania pozwoliłyby jednocześnie na zupełnie inne podejście do zagospodarowania centrów wymienionych miejscowości czy ich połączeń z Warszawą w zakresie komunikacji publicznej. l) Zwracamy uwagę, że dyskusyjne jest włączenie nowej trasy jak i obecnej A2 do tego samego węzła (węzeł Konotopa), przy założeniu, że nowy przebieg drogi klasy A/S ma rozłożyć ruch na realizacji Lotnisko-Warszawa. Przeniesienie trasy jak w punkcie powyżej daje szansę na włączenie jej w węzle Mory z takim jego ukształtowaniem, by preferowanym kierunkiem była trasa S8 (podobnie jak na A2 jest jej kontynuacja S2). W takiej sytuacji korzyść z dokonanego pierwotnie podziału potoków już w rejonie Lotniska nie byłaby tracona. m) Zwracamy uwagę na konieczność wpisania do Strategii CPK konsultowania wszystkich inwestycji z samorządami lokalnymi na każdym etapie, tak aby zapewnić spójność między planowanymi inwestycjami a istniejącą siecią dróg lokalnych. 4. Nowe jednostki osadnicze w sąsiedztwie CPK W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, który stanowi element Strategii CPK zaproponowano nowe osiedla, zlokalizowane przy proponowanej do wybudowania nowej infrastrukturze kolejowej (np. Chlebnia, Jaktorów, Kopiska). Problem w tym, że nie ma żadnej gwarancji, że infrastruktura ta docelowo powstanie. Dotyczy to zarówno łącznic w ramach węzła CPK komunikujących centralną magistralę kolejową (CMK) ze stacją w obrębie lotniska, jak i nowy korytarz Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD). Ta ostatnia kwestia budzi największe wątpliwości, ze względu na jej potencjalnie ogromną kosztochłonność i brak przesądzeń co do inwestora oraz finansowania tego przedsięwzięcia. Co więcej, w strategii wskazano alternatywne korytarze wydłużenia WKD i przy obu zlokalizowano nowe jednostki osadnicze – co jest tym bardziej niezrozumiałe, że hipotetyczne wydłużenie WKD dotyczyłoby zapewne jednego konkretnego przebiegu. Takie podejście generuje ryzyko		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przeznaczenia relatywnie dużych powierzchniowo terenów pod zabudowę mieszkaniową bez realnego zapewnienia im obsługi transportem kolejowym. Kolejną pułapką koncepcyjną jest założenie, że ludzie mieszkający w tych ośrodkach będą pracownikami CPK i firm, które powstaną na jego bezpośrednim zapleczu. Istnieje prawdopodobieństwo, że znakomita większość z tego rodzaju jednostek osadniczych będzie zasiedlona mieszkańcami zainteresowanymi dojazdami do Warszawy, a nie do CPK czy choćby Grodziska Mazowieckiego. Dlatego też, realizacja tego elementu Strategii CPK niesie zagrożenie intensyfikacji suburbanizacji w nowych kierunkach w obrębie metropolii warszawskiej. Zamiast koncentrowania zabudowy wzdłuż istniejących korytarzy, w obrębie których obsługa komunikacyjna jest znana, a jej potencjał rozwojowy możliwy do sparametryzowania, mogą pojawić się osiedla zlokalizowane w tzw. szczerym polu – poza korytarzami komunikacyjnymi, bez podstawowego zabezpieczenia w infrastrukturę społeczną i usługową. Wskazane jest, aby w pierwszej kolejności określony został docelowy kształt infrastruktury transportowej wraz z kierunkami obsługi i możliwą częstotliwością. Dopiero w kolejnym kroku powinno się określić lokalizację nowych ośrodków osadniczych w tych miejscach, które będą mieć zagwarantowaną obsługę wysokowydajnym transportem publicznym dla głównych kierunków podróży. W przypadku braku realizacji lub opóźnienia w budowie nowych linii kolejowych takie ośrodki (o ile w ogóle istnieje sens ich umiejscowienia w zaproponowanych lokalizacjach) powinny posiadać połączenia np. w formie linii dowozowej do istniejącej infrastruktury, aby ograniczać wykorzystanie transportu indywidualnego w codziennych podróżach ich mieszkańców. 5. Uwzględnienie różnorodnego charakteru JST Proponujemy, żeby w docelowym dokumencie zaznaczono, że w obszarze otoczenia CPK są gminy, które wymagają indywidualnego podejścia do kwestii ewentualnych dofinansowań czy porozumień wskazanych w Strategii CPK. Powinny one być uzależnione od potrzeb i wskaźników odpowiednio dobranych do konkretnych sytuacji (np. Podkowa Leśna ma inne priorytety rozwojowe w stosunku do większości okolicznych gmin, tak samo Michałowice jako swój długoterminowy priorytet uznają swoją kameralność). 6. Przyszłość Lotniska Chopina i Lotniska Modlin Niepokój budzi również brak jakichkolwiek rekomendacji dotyczących dalszych losów dwóch lotnisk Okęcie i Modlina, zarówno ze względów planistycznych, jak i gospodarczych. Sama strategia CPK siłą rzeczy nie zawiera zapisów dotyczących przyszłości Lotniska Chopina, co wynika z tego, że leży ono poza obszarem objętym dokumentem. Jest to jednak jedna z kwestii istotnych z punktu widzenia m.st. Warszawy, która do tej pory nie jest jednoznacznie określona w szczegółach merytorycznych ani czasowych. Z jednej strony, zgodnie z zapowiedziami zarządcy i właściciela lotniska (spółki Polskie Porty Lotnicze) planuje się inwestycje mające na celu zwiększenie możliwości portu w zakresie obsługi pasażerów, co pozwoli na jego dalszy rozwój w perspektywie co najmniej kolejnej dekady. Z drugiej strony, dokumenty diagnostyczne oraz plany wykonawcze dot. realizacji CPK zakładają przeniesienie ruchu pasażerskiego z Okęcia do CPK jako warunek jego rentowności. Zgodnie z przyjętą już przez obecny rząd, uchwałą Rady Ministrów z 31 grudnia 2024 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030 „Uruchomienie Lotniska CPK jest równoznaczne z koniecznością przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina do Lotniska CPK, w celu zapewnienia rentowności projektu oraz możliwości pozyskania komercyjnego finansowania dłużnego. Jest to jedno z podstawowych założeń stojących u podstaw realizacji projektu”. Odrębną kwestią pozostają pozostałe funkcje Lotniska Chopina (obsługa VIP-ów, funkcje wojskowe i cargo), które według naszej aktualnej wiedzy mają tam pozostać. Oznacza to, że zagospodarowanie co najmniej części terenu dzisiejszego Lotniska Chopina pozostanie bez zmian. Obszar, który zostanie uwolniony w związku z przeniesieniem ruchu komercyjnego do CPK, musi zostać zaplanowany jako funkcjonalna część miasta. Konieczne jest przeprowadzenie analizy, jak na tych terenach powinna być		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		kształtowana wielofunkcyjna tkanka miejska, np. z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej, usług społecznych (np. infrastruktura sportowo-kulturalna typu hala sportowa, miasteczko olimpijskie), działalności gospodarczej (np. w formie parku technologicznego, centrum wystawienniczo-kongresowe, działalność B+R) oraz terenów zieleni i błękitno-zielonej infrastruktury. Niezależnie od decyzji dotyczącej skali uwalnianych terenów oraz docelowej daty wygaszenia ruchu pasażerskiego, konieczne jest zintensyfikowanie współpracy między poziomem krajowym a m.st. Warszawą dotyczącej przyszłości tego terenu. Podobnie, warto by przedstawić podejście poziomu krajowego do funkcjonowania Lotniska Modlin, które jest istotnym czynnikiem rozwojowym sąsiadujących z nim gmin. Dla naszych samorządów ważne jest utrzymanie obecnego zakresu działania lotniska. Zatem istotne jest potwierdzenie utrzymania jego statusu. I konieczne jest zintensyfikowanie współpracy między poziomem krajowym a władzami Województwa Mazowieckiego i zainteresowanymi samorządami lokalnymi. 7. Wpływ CPK na bezpieczeństwo W naszym przekonaniu Strategia CPK nie porusza też w dostateczny sposób kwestii szeroko rozumianego bezpieczeństwa związanego z potencjalną intensyfikacją ruchu drogowego, zwiększenia liczby mieszkańców i turystów. Obecność tak znaczącego obiektu może potencjalnie zwiększyć ryzyko wystąpienia zagrożeń, wynikających z działań hybrydowych czy terrorystycznych. 8. Wpływ CPK na środowisko Inwestycja ta to również istotne obciążenie dla środowiska m.in. poprzez: • wzrost poziomu hałasu (projekt strategii niewystarczająco dużo miejsca poświęca kwestiom ochrony przed hałasem obecnych mieszkańców oraz terenów cennych przyrodniczo); • wzrost zanieczyszczeń powietrza, • przekształcenia terenów rolniczych i leśnych, • oddziaływanie na zasoby wód podziemnych - zwierciadło wody podziemnej w ostatnich latach znacznie się obniżyło, a tak duża inwestycja prawdopodobnie pogłębi trend (w Strategii CPK brakuje działań mających na celu zapobieganiu takiemu problemowi). Dlatego warto nadmienić, że poza chronionymi obszarami na podstawie ustawy o ochronie przyrody, warto zwrócić uwagę na potrzebę zachowania, a nawet tworzenia nowych miejsc, obszarów, enklaw przyrodniczych, które będą mogły choć w części zrekompensować utracone korzyści. 9. Ramy Finansowania CPK Naszą obawę budzi niepełne określenie systemu finansowania. Ramy Finansowania CPK wskazują na koszty w wysokości 10,2 mld zł w latach 2025-2034, a jednocześnie w dokumencie wskazano, że w pierwszej 10-letniej perspektywie (2025-2034) wysokość programu osiągnie 3 mld zł. Ponadto za źródło finansowana SR CPK uznano budżet Programu Wieloletniego CPK oraz budżety JST wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK (mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych). Czy należy rozumieć, że różnicę w finansowania dla tych inwestycji mają pokryć samorządy gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK? 10. Dostosowanie dokumentów ponadlokalnych i lokalnych do Strategii CPK Chcemy też zwrócić uwagę, że ustawowa konieczność dostosowania w ciągu dwóch lat strategii regionalnej, ponadlokalnej i lokalnych oraz planów ogólnych i miejscowych niesie bardzo duże wyzwanie organizacyjne i		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		finansowe dla naszych JST metropolii warszawskiej. Podkreślamy, że inwestycje o tak dużej skali muszą być realizowane z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, partnerstwa oraz odpowiedzialności społecznej i środowiskowej. Ze swojej strony Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa deklaruje pełną gotowość we współpracy zarówno nad opiniowanym dokumentem, jak i konsultacjami przewidzianych do realizacji inwestycji, zlokalizowanych na terenie metropolii warszawskiej. Stowarzyszenie "Metropolia Warszawa" Prezes Zarządu Michał Olszewski		
1289	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1290	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1291	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpołnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1292	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1293	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1294	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1295	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1296	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1297	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	1. Brak w tej części Strategii informacji, że w otoczeniu CPK znajdują się miasta - ogrody. Milanówek, Podkowa Leśna i Brwinów tworzą tzw. Trójmiasto ogrodów	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Kwestionujemy uznanie w Strategii, że napływ nowych mieszkańców, to pozytywny aspekt CPK. W małych miejscowościach takich jak miasto - ogród Milanówek może to mieć negatywny wpływ. Napływ nowych mieszkańców oznacza wzrost potrzeb i roszczeń (budowa nowych szkół, obiektów, parkingów) oraz może oznaczać zaburzenie równowagi ekologiczno - przestrzennej, wzrost hałasu, spalin, antropopresji. W mieście - ogrodzie ma to duże znaczenie. Strategia generalizuje wiele zagadnień i nie poddaje ich analizie dostosowanej do konkretnego miejsca. W Strategii brak odniesień do ogromnego zróżnicowania obszaru wokół CPK i potrzeby większej indywidualizacji zaleceń czy rozwiązań. 3. Walory kulturowe i turystyka - Strategia rozpoznaje obiekty dziedzictwa kulturowego w otoczeniu Grodziska Mazowieckiego. Nie dostrzega i nie wymienia dziedzictwa kulturowego miasta - ogrodu Milanówka wpisanego prawie w całości do rejestru zabytków. Brak odniesień w pierwszym rozdziale do istnienia Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i form ochrony przyrody takich jak użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo - krajobrazowe, pomniki przyrody, w czym przoduje Milanówek - a to bardzo ważny aspekt min. turystyki, o której wspomina ten rozdział. 4. Strategia wydaje się nie w pełni rozpoznaje wartości miast - ogrodów i negatywny wpływ CPK.		
1298	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Strategia decyduje o strefie powiązań funkcjonalno - przestrzennych obszaru oddziaływania CPK. Stworzyła lub raczej NARZUCIŁA swego rodzaju model, który silnie będzie oddziaływał na życie ludzi, zwierzęta, na przyrodę, na przestrzeń, na cenne zasoby i także zdrowie. Podstawowe założenie tego modelu to wspieranie funkcji osadniczych i miejskich, tam gdzie jest lub będzie dostęp do transportu szynowego. Zatem obszary blisko stacji kolejowych mają podlegać intensywnej urbanizacji. Wydaje się to być błędne rozwojowe założenie, które zniszczy życie wielu ludziom, którzy wybrali ciche i słabiej zurbanizowane tereny jako miejsce docelowe swojego życia. Strategia jak i koncepcja CPK jest spojrzeniem jednostronnym, nie konsultowanym z nikim przed swoim powstaniem. 2. Strategia narzuca rozumienie ROZWOJU sprzeczne z poglądami i oczekiwaniami wielu osób. Strategia wybiera TYKO jeden kierunek rozwoju przedstawiając go jako rzekomą szansę, tak jakby rozbudowa funkcji osadniczych oraz "betonowanie" świata było powszechnie uznanym ideałem XXI wieku. Jest to sprzeczne z oczekiwaniami i życzeniami wielu mieszkańców oraz z wartościami, którymi do niedawna chlubiła się Polska - jak np. ochrona przyrody. Jest to sprzeczne także z ideą i założeniami miast - ogrodów. Strategia kładąc nacisk na rozwój funkcji osadniczych, otwiera drogę do zniszczenia charakteru miejscowości takich jak Milanówek i pogorszenia jakości życia. Zbudowanie nowej infrastruktury nie poprawi jakości życia, jeśli ciche spokojne miasteczko utraci swój kameralny charakter. 3. Strategia stanowi bardzo ogólnikowy dokument, który WYTYCZA pewne kierunki nie biorąc pod uwagę ani sposobu ich realizacji, ani konsekwencji podczas realizacji i po realizacji. Strategia np. mówi o wzmożeniu funkcji osadniczych, lecz nie precyzuje rodzaju zabudowy i konsekwencji jej powstania. Pomijany jest aspekt tożsamości miejscowości, jej charakteru, odmiennych lokalnych możliwości i ograniczeń, oczekiwań mieszkańców. Narzuca kierunek: zabudowa/rozbudowa, w tym wolnych terenów otwartych, bez analizy jak to wpłynie na jakość życia obecnych mieszkańców, na strukturę przestrzenno - przyrodniczą i bezpieczeństwo ekologiczne danego miejsca a w konsekwencji całego kraju. Rozumienie rozwoju i postępu w obecnych czasach zmienia oblicze. Koncepcja CPK jest jej zaprzeczeniem. 4. Strategia sugeruje ingerencję w cenne niezurbanizowane obszary stanowiące istotę zielonych podwarszawskich miejscowości, w tym Milanówka. Strategia min. wskazuje parametry dotyczące zagospodarowania przestrzennego, które uznajemy za KARYGODNE, NIEDOPUSZCZALNE, NISZCZYCIELSKIE, ANTYPRZYRODNICZE i niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Strategia wyznacza następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne: • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji śródmiejskich, • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji miejskich, • aktywności gospodarczej, • rolna stanowiąca rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej, • rolna, • powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, • uzupełniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz 12 obszarów o istotnym znaczeniu, gdzie Strategia dyktuje parametry powierzchni biologicznie czynnej w sposób sprzeczny z istniejącymi wytycznymi, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, kierunkami rozwoju miejscowości, zasadami ochrony przyrody i środowiska w tym regionie. Wartość 100% powierzchni biologicznie czynnej nie istnieje w Strategii. Nie ma ochrony lasów, cennych terenów przyrodniczych, form ochrony przyrody. Strategia wyznacza bardzo niski procent powierzchni biologicznie czynnej, np. w zabudowie jednorodzinnej tylko 50% !!! podczas gdy powinno być minimum 70%. Nie bierze pod uwagę wymogów ochrony konserwatorskiej i przyrodniczej w miejscowościach takich jak Milanówek, który jest zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków. Ponadto Strategia łączy funkcje, które powinny być oddzielne: mieszkalne z usługowymi, co zmienia diametralnie charakter obszaru i otoczenia CPK. Nawet strefa ZN - zieleni naturalnej nie ma w Strategii zapisów chroniących w 100% jej powierzchnię biologicznie czynną!!! Bez pytania Strategia zmienia siłowo świat. Jakim prawem? 5. Wnosimy o wpisanie ochrony terenów leśnych (Ls) w formie 100% powierzchni biologicznie czynnej, ochronę obszarowych form ochrony przyrody, nie mieszanie funkcji oraz dostrzeżenie faktu, że nawet jeśli dany obszar nie jest objęty tak restrykcyjnymi formami ochrony (min. konserwatorska) jak Milanówek, to skutki jego zagospodarowania i tak zostaną przeniesione na sąsiednie tereny/obszary/miejscowości. 6. Strategia nie zauważa historii miejscowości, ich tożsamości i elementów składowych tych tożsamości. Pojęcie POWIERZCHNI biologicznie czynnej obecnie niestety zgodnie z niechlubnymi nowelizacjami prawa dotyczy także powierzchni sztucznie utworzonych, np. na dachach budynków, a to oznacza, że wskaźniki np. 50% lub 30% zawarte w Strategii mogą oznaczać o połowę mniejsze wartości na gruncie rodzimym - betonozę. Wnosimy o maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych z zaznaczeniem: na gruncie rodzimym, w tym na terenie Milanówka na działkach budowlanych min. 70% i min. 80 % w strefie ochrony konserwatorskiej a tereny cenne przyrodniczo, rolne, leśne, podmokłe wolne od zabudowy - 100% powierzchni biologicznie czynnej. 7. Wnosimy o ochronę dolin rzecznych, w tym rzeki Rokitnicy. 8. Zalecenia Strategii i propozycje oderwane są od zasad ochrony przyrody, krajobrazu, wód podziemnych, środowiska. 9. Strategia mówi o elementach sieci krajobrazowo - przyrodniczej o zróżnicowanym charakterze – takich tereny otwarte, łąkowe, doliny rzeczne, obszary zadrzewione i zalesione, potwierdzając, że powinny one tworzyć w skali ponadlokalnej spójną strukturę sieciowo -węzłową o ciągłym charakterze niszcząc przy tym znaczną ich część. Jednocześnie identyfikuje tzw. obszary wzmocnień w ww. zakresie, lecz ogranicza się tylko do stwierdzenia: "We wskazanych obszarach wzmocnień rekomenduje się zachowanie ciągłości powiązań i wprowadzenie ograniczenia zabudowy lub zachowanie znaczących parametrów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej." Użyte słowa: "rekomenduje się" zamiast jednoznacznych kategoriycznych określeń nie mają żadnej mocy sprawczej. Strategii nie zależy ani na ochronie ww. obszarów ani na jej zapewnieniu! 10. Obszar otoczenia CPK ma stanowić "obszar rezerw rozwojowych regionu dla funkcji związanych z aktywnością gospodarczą, przepływem ludzi i towarów". Z założenie to nie uwzględnia lokalnych kierunków rozwoju miejscowości, zwłaszcza miast - ogrodów i gmin wiejsko - miejskich. Przypomina politykę scentralizowanego zarządzania z minionej epoki. Totalny brak zindywidualizowania, odgórnie narzucony model rozwojowy sprzeczny z potrzebami zarówno poszczególnych mieszkańców jak i całego kraju a za to nastawiony na "obsługę" idei czysto komercyjnego przedsięwzięcia, jakim jest CPK. Kto i kiedy pytał społeczeństwo, a zwłaszcza mieszkańców obszaru CPK i jego otoczenia o ich priorytety, oczekiwania, potrzeby? Została w zamian przygotowana STRATEGIA na bazie odgórnych założeń i zaleceń - bez rzetelnego badania regionu, jego uwarunkowań społeczno - gospodarczych, przyrodniczych, przestrzennych i wcześniejszego zebrania wniosków mieszkających tu ludzi i zarządzających samorządów. Poddanie na tak późnym etapie STRATEGII konsultacjom społecznym bez możliwości wypowiedzi przed jej stworzeniem wydaje się być niewłaściwe. Można także stwierdzić, że mieszkańcy zostali OSZUKANI przez polityków. Pan Maciej Lasek wzmagał swoją aktywność "lotniskową" przed wyborami samorządowymi i parlamentarnymi. Wizytował min. Milanówek przekonując o zagrożeniach, hałasowych, jakie niesie ze sobą budowa CPK. W przededniu wyborów parlamentarnych deklarował i obiecywał, że po dojściu do władzy Jego opcji politycznej lotniska nie będzie. Na co się zdały te obietnice? Przedstawiciel naszego stowarzyszenia rozmawiał z - wówczas posłem - p. M. Laskiem i usłyszał tę właśnie obietnicę. Czy zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia? Wkrótce po wygranych wyborach i otrzymaniu obecnej funkcji p. Maciej Lasek zmienił zdanie. Jak można tak szybko i tak drastycznie zmienić zdanie? WSTYD Po prostu WSTYD!		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		11. Strategia wydaje się być formą narzuconą odgórnie. Przez lata ją poprzedzające nie dano nikomu szans wypowiedzi. Obecnie konsultacje wydają się być fikcyjne, gdyż oczekują refleksji i wniosków na temat dokumentu odgórnie stworzonego bez żadnej konsultacyjnej bazy wyjściowej. Jesteśmy zmuszeni do "opiniowania" TYLKO elementów dokumentu, który powstał na bazie narzuconych przesłanek i założeń, które są niepodważalne, a powinny być w 100% zweryfikowane, gdyż stanowią życzeniowy model myślowy, służący uzasadnieniu tezy, tj. powstaniu CPK. W Strategii jest cały szereg pustych ogólnikowych haseł, jakby pisanych wedle modelu teoretycznego. 12. W kwestii ochrony ziemi rolnej STRATEGIA jest dokumentem o wysokim poziomie hipokryzji. Stwierdza, że mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów (rolnych) możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej, charakterystycznych dla regionu Mazowsza Zachodniego. Lokalizacja CPK na obszarze ziemi rolnej o wysokiej klasie, która powinna być rezerwą krajową wydaje się być historycznym błędem, który może przynieść wielorakie negatywne przez nikogo nie brane pod uwagę konsekwencje. 13. Strategia nie zajmuje się ważnym tematem degradacji środowiska naturalnego, układów przestrzenno - przyrodniczych na potrzeby lotniska ani tematem dzikich ZWIERZĄT, ich zniszczonych siedlisk - nie do zrekompensowania!!! - oraz przymusową migracją dzikich zwierząt z ich terenów bytowania i żerowania zajętych na potrzeby CPK. Dokąd mają przemieścić się tysiące dzikich zwierząt z tego terenu (sarny, łosie, dziki, ptaki krajobrazu rolniczego)? Ogromna połać terenu, na którym bytują setki i tysiące zwierząt, zostanie im odebrana. Powstaną nowe konflikty na linii człowiek - zwierzęta. To nie jest zrównoważony rozwój kraju, to antropocentryzm w swojej najbardziej egoistycznej formie. 14. Milanówek jest spokojnym miasteczkiem, gdzie wyznacznikiem komfortu życia jest zieleń i oddalenie od wielkomiejskiego hałasu. Milanówek jest miastem - ogrodem w znacznej części wpisanym do rejestru zabytków i objętym Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Lotnisko powstałe w pobliżu Milanówka wygeneruje nie tylko hałas związany z lotami samolotów, ale i także zmiany wynikające z potrzeby budowy szeroko rozumianego zaplecza lotniskowego, co zmieni charakter naszej miejscowości. Strategia nie bierze tych aspektów pod uwagę. 15. Strategia nie analizuje sposobu organizacji lotów i wpływu skutków inwestycji min. na Milanówek. W związku z dominującym kierunkiem wiatrów W/NW (zachodni/północno-zachodni) lądowanie na lotnisku przy takim kierunku wiatrów odbywać się będzie "pod wiatr", tym samym zwiększony będzie hałas lotniczy, przekroczone dopuszczalne decybele oraz zatrucie środowiska Milanówka. Strategia jest ogólnikowa i pomija kluczowe zagadnienia, które powinny być konsultowane z mieszkańcami i gminami obszaru oddziaływania CPK. 16. Strategia zezwala na naruszanie prawa własności i swobody zagospodarowania własnych nieruchomości przez mieszkańców. Wynika z niej także utrata suwerenności w zakresie decydowania o zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych gmin, w tym tak wrażliwej jednostki przestrzenno - organizacyjnej jak miasto - ogród Milanówek. 17. Sytuacja pandemii (COVID) pokazała, co dzieje się w czasach kryzysu i zagrożenia zdrowotnego z ruchem powietrznym i funkcjonowaniem lotnisk oraz z tzw. RENTOWNOŚCIĄ danego przedsięwzięcia. Poza tym wojna na Ukrainie i inne konflikty z użyciem broni nakazują zmianę spojrzenia na inwestycję, jej ewentualne korzyści, straty lub generowanie zagrożeń. Gigantyczne lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą staje się nie tylko miejscem ogromnego "tranzytu"/przemieszczania" się ludzi i towarów, ale i celem strategicznym podczas ewentualnych konfliktów. Strategia tego nie analizuje, mimo iż są to kwestie bezpieczeństwa. 18. STRATEGIA w swojej ogólnikowej treści stoi w sprzeczności z nieco bardziej skonkretyzowanymi zapisami wydanej i będącej w trybie zaskarżenia decyzji środowiskowej Decyzja środowiskowa min. przewiduje konieczność przebudowy istniejących dróg lokalnych do parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych. W konsekwencji zniszczone zostaną zielone pobocza dróg, zwiększy się procent powierzchni nieprzepuszczalnych dla wody i powierzchni utwardzonych dróg. W konsekwencji przebudowy dróg lokalnych oraz powstania nowych dróg zmieni się charakter okolicy oraz warunki środowiskowe. Drogi lokalne stanowią będą nowe lub zwiększone bariery architektoniczne i niebezpieczeństwo dla wędrujących np. nocą zwierząt. Nastąpi fragmentacja środowiska naturalnego. 19. Strategia nie identyfikuje i nie inwentaryzuje wszystkich korytarzy ekologicznych i miejsc przemieszczania się zwierząt w odniesieniu do istniejącego lub planowanego systemu dróg. Ogólnikowe zapisy nie ochronią korytarzy ekologicznych tak ważnych lokalnie i ponadlokalnie. W ramach ochrony przed hałasem, np. budowy ekranów		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		akustycznych stanowić będą przeszkody architektoniczne dla zwierząt. Przed budową dróg oraz elementów towarzyszącej infrastruktury przeciwhałasowej powinny być zidentyfikowane duże i małe przejścia dla zwierząt przy współpracy nie tylko przyrodników ale i lokalnej społeczności, która najlepiej zna swój teren. W Strategii nie ma ani słowa o konsekwencjach budowy sieci dróg oraz o ochronie akustycznej w postaci ekranów i konieczności zapewnienia stosownych przejść dla zwierząt na koszt CPK (podziemnych, naziemnych, napowietrznych). 20. Zagadnienie zmian gruntowo - wodnych nie jest omawiane przez Strategię, mimo iż konsekwencją budowy CPK i wymuszonych przez CPK zmian przestrzennych będzie ogromny pobór wody przy jednoczesnym zmniejszeniu możliwości jej odnowy w wyniku min. wycięcia drzew, melioracji, zabetonowania ogromnych obszarów zielonych, likwidacji powierzchni biologicznie czynnej, osuszenia gleby, stworzenie nowych źródeł zanieczyszczeń. WODA stanowi źródło życia. Obecnie na terenie Milanówka i Grodziska Mazowieckiego odkryto jej skażenie chemiczne. W Milanówku istnieją niedobory wody. Strategia nie omawia wpływu inwestycji na zasoby wodne regionu i nie podaje skali jej eksploatacji. Inwestycja komercyjna zabierze wodę, której jest brak. 21. Zaskarżana decyzja środowiskowa RDOŚ - jakże odmienna w swojej treści od Strategii - wskazuje na ogrom zniszczeń przyrodniczych, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie oszacowanych i nieocenionych w pełni przez raport oddziaływania na środowisko. To wszystko w małym kraju, który szczyci się ochroną przyrody wypracowaną latami przez znamienitych przyrodników, społeczników i fachowców. 22. Inwestycja w zaproponowanym kształcie i miejscu to niszczenie naszego wspólnego dobra. 23. Inwestycja zniszczy wartościowe przyrodniczo tereny, bioróżnorodność i procesy przyrodnicze. Inwestycja będzie negatywnie oddziaływać na cenne przyrodniczo obszary takie jak np. unikatowe stawy w Kraśniczej Woli, ich otoczenie oraz Stawy Jaktorowskie. Wnosimy o ustanowienie na terenie stawów w Kraśniczej Woli i wokół nich użytku ekologicznego. 24. Budowa CPK i jego eksploatacja (zarówno pod kątem ruchu lotniczego jak i lądowego) wygeneruje ogromny hałas, który obecnie tutaj nie istnieje. Hałas stanowi zagrożenie także dla zwierząt. Tematyka zwierząt dzikich i ich dobrostanu jest pominięta przez Strategię. 25. Sprzeciwiamy się utracie powierzchni biologicznie czynnej na rzecz lotniska, w tym powstaniu powierzchni nieprzepuszczalnych w zlewni Pisi Gągoliny, przełożeniu Koryta Dopływu z Nowego Orszewa oraz przebudowie Koryta Dopływu spod Aleksandrowa, jak i wszelkim zmianom reżimu hydrologicznego zlewni Dopływu spod Aleksandrowa. 26. Sprzeciwiamy się niszczeniu siedlisk płazów i gadów, szlaków migracyjnych zwierząt, stanowisk cennych bezkręgowców, jak np. modraszek telejus w Dolinie Pisi Tucznej. 27. Ziemia rolna zawsze była pod ochroną w Polsce. Budowane ma być nowe wielkie lotnisko na cennych gruntach rolnych, podczas gdy istnieją inne tereny zdegradowane lub posiadające już lotnisko a otoczone gruntami rolnymi niskich klas i terenami Skarbu Państwa nie wymagające wysiedleń mieszkańców, tak ogromnych strat przyrodniczych i pozbawienie nas i przyszłych pokoleń zaplecza rolniczego, bezpieczeństwa ekologicznego i niezależności produkcyjnej w zakresie płodów rolnych. 28. W Strategii brak czytelnych informacji na temat hałasu oraz jego kumulacji. 29. W Strategii brak jest analiz dotyczących startów i lądowań oraz wysokości przelotu samolotów nad Milanówkiem. Obecnie - co nie zdążyło się wcześniej - często samoloty latają bardzo nisko nad Milanówkiem, co generuje potężny hałas a lotniska w Baranowie jeszcze nie ma. Bez konkretnych danych mieszkańcom pozostaje tylko wyobraźnia.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		30. Brak jest informacji i analiz dotyczących natężenia ruchu lotniczego pasażerskiego i towarowego, mimo iż oddziaływać on będzie na Milanówek i jego mieszkańców.		
1299	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1300	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1301	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	AD. I - PROJEKT Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK do 2044 1. Brak w tej części Strategii informacji, że w otoczeniu CPK znajdują się miasta - ogrody. Milanówek, Podkowa Leśna i Brwinów tworzą tzw. Trójmiasto ogrodów 2. Kwestionujemy uznanie w Strategii, że napływ nowych mieszkańców, to pozytywny aspekt CPK. W małych miejscowościach takich jak miasto - ogród Milanówek może to mieć negatywny wpływ. Napływ nowych mieszkańców oznacza wzrost potrzeb i roszczeń (budowa nowych szkół, obiektów, parkingów) oraz może oznaczać zaburzenie równowagi ekologiczno - przestrzennej, wzrost hałasu, spalin, antropopresji. W mieście - ogrodzie ma to duże znaczenie. Strategia generalizuje wiele zagadnień i nie poddaje ich analizie dostosowanej do konkretnego miejsca. W Strategii brak odniesień do ogromnego zróżnicowania obszaru wokół CPK i potrzeby większej indywidualizacji zaleceń czy rozwiązań. 3. Walory kulturowe i turystyka - Strategia rozpoznaje obiekty dziedzictwa kulturowego w otoczeniu Grodziska Mazowieckiego. Nie dostrzega i nie wymienia dziedzictwa kulturowego miasta - ogrodu Milanówka wpisanego prawie w całości do rejestru zabytków. Brak odniesień w pierwszym rozdziale do istnienia Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i form ochrony przyrody takich jak użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo - krajobrazowe, pomniki przyrody, w czym przoduje Milanówek - a to bardzo ważny aspekt min. turystyki, o której wspomina ten rozdział. 4. Strategia wydaje się nie w pełni rozpoznaje wartości miast - ogrodów i negatywny wpływ CPK. AD. II - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część opisowa 1. Strategia decyduje o strefie powiązań funkcjonalno - przestrzennych obszaru oddziaływania CPK. Stworzyła lub raczej NARZUCIŁA swego rodzaju model, który silnie będzie oddziaływał na życie ludzi, zwierzęta, na przyrodę, na przestrzeń, na cenne zasoby i także zdrowie. Podstawowe założenie tego modelu to wspieranie funkcji osadniczych i miejskich, tam gdzie jest lub będzie dostęp do transportu szynowego. Zatem obszary blisko stacji kolejowych mają podlegać intensywnej urbanizacji. Wydaje się to być błędne rozwojowe założenie, które zniszczy życie wielu ludziom, którzy wybrali ciche i słabiej zurbanizowane tereny jako miejsce docelowe swojego życia. Strategia jak i koncepcja CPK jest spojrzeniem jednostronnym, nie konsultowanym z nikim przed swoim powstaniem. 2. Strategia narzuca rozumienie ROZWOJU sprzeczne z poglądami i oczekiwaniami wielu osób. Strategia wybiera TYKO jeden kierunek rozwoju przedstawiając go jako rzekomą szansę, tak jakby rozbudowa funkcji osadniczych oraz "betonowanie" świata było powszechnie uznanym ideałem XXI wieku. Jest to sprzeczne z oczekiwaniami i życzeniami wielu mieszkańców oraz z wartościami, którymi do niedawna chlubiła się Polska - jak np. ochrona przyrody. Jest to sprzeczne także z ideą i założeniami miast - ogrodów. Strategia kładąc nacisk na rozwój funkcji osadniczych, otwiera drogę do zniszczenia charakteru miejscowości takich jak Milanówek i pogorszenia jakości życia. Zbudowanie nowej infrastruktury nie poprawi jakości życia, jeśli ciche spokojne miasteczko utraci swój kameralny charakter. 3. Strategia stanowi bardzo ogólnikowy dokument, który WYTYCZA pewne kierunki nie biorąc pod uwagę ani sposobu ich realizacji, ani konsekwencji podczas realizacji i po realizacji. Strategia np. mówi o wzmożeniu funkcji	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		osadniczych, lecz nie precyzuje rodzaju zabudowy i konsekwencji jej powstania. Pomijany jest aspekt tożsamości miejscowości, jej charakteru, odmiennych lokalnych możliwości i ograniczeń, oczekiwań mieszkańców. Narzuca kierunek: zabudowa/rozbudowa, w tym wolnych terenów otwartych, bez analizy jak to wpłynie na jakość życia obecnych mieszkańców, na strukturę przestrzenno - przyrodniczą i bezpieczeństwo ekologiczne danego miejsca a w konsekwencji całego kraju. Rozumienie rozwoju i postępu w obecnych czasach zmienia oblicze. Koncepcja CPK jest jej zaprzeczeniem. 4. Strategia sugeruje ingerencję w cenne niezurbanizowane obszary stanowiące istotę zielonych podwarszawskich miejscowości, w tym Milanówka. Strategia min. wskazuje parametry dotyczące zagospodarowania przestrzennego, które uznajemy za KARYGODNE, NIEDOPUSZCZALNE, NISZCZYCIELSKIE, ANTYPRZYRODNICZE i niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Strategia wyznacza następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne: • wielofunkcyjna wzmocnienia funkcji śródmiejskich, • wielofunkcyjna wzmocnienia funkcji miejskich, • aktywności gospodarczej, • rolna stanowiąca rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej, • rolna, • powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, • uzupełniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych oraz 12 obszarów o istotnym znaczeniu, gdzie Strategia dyktuje parametry powierzchni biologicznie czynnej w sposób sprzeczny z istniejącymi wytycznymi, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, kierunkami rozwoju miejscowości, zasadami ochrony przyrody i środowiska w tym regionie. Wartość 100% powierzchni biologicznie czynnej nie istnieje w Strategii. Nie ma ochrony lasów, cennych terenów przyrodniczych, form ochrony przyrody. Strategia wyznacza bardzo niski procent powierzchni biologicznie czynnej, np. w zabudowie jednorodzinnej tylko 50% !!! podczas gdy powinno być minimum 70%. Nie bierze pod uwagę wymogów ochrony konserwatorskiej i przyrodniczej w miejscowościach takich jak Milanówek, który jest zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków. Ponadto Strategia łączy funkcje, które powinny być oddzielne: mieszkalne z usługowymi, co zmienia diametralnie charakter obszaru i otoczenia CPK. Nawet strefa ZN - zieleni naturalnej nie ma w Strategii zapisów chroniących w 100% jej powierzchnię biologicznie czynną!!! Bez pytania Strategia zmienia siłowo świat. Jakim prawem? 5. Wnosimy o wpisanie ochrony terenów leśnych (Ls) w formie 100% powierzchni biologicznie czynnej, ochronę obszarowych form ochrony przyrody, nie mieszanie funkcji oraz dostrzeżenie faktu, że nawet jeśli dany obszar nie jest objęty tak restrykcyjnymi formami ochrony (min. konserwatorska) jak Milanówek, to skutki jego zagospodarowania i tak zostaną przeniesione na sąsiednie tereny/obszary/miejscowości. 6. Strategia nie zauważa historii miejscowości, ich tożsamości i elementów składowych tych tożsamości. Pojęcie POWIERZCHNI biologicznie czynnej obecnie niestety zgodnie z niechlubnymi nowelizacjami prawa dotyczy także powierzchni sztucznie utworzonych, np. na dachach budynków, a to oznacza, że wskaźniki np. 50% lub 30% zawarte w Strategii mogą oznaczać o połowę mniejsze wartości na gruncie rodzimym - betonozę. Wnosimy o maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych z zaznaczeniem: na gruncie rodzimym, w tym na terenie Milanówka na działkach budowlanych min. 70% i min. 80 % w strefie ochrony konserwatorskiej a tereny cenne przyrodniczo, rolne, leśne, podmokłe wolne od zabudowy - 100% powierzchni biologicznie czynnej. 7. Wnosimy o ochronę dolin rzecznych, w tym rzeki Rokitnicy. 8. Zalecenia Strategii i propozycje oderwane są od zasad ochrony przyrody, krajobrazu, wód podziemnych, środowiska. 9. Strategia mówi o elementach sieci krajobrazowo - przyrodniczej o zróżnicowanym charakterze – takich tereny otwarte, łąkowe, doliny rzeczne, obszary zadrzewione i zalesione, potwierdzając, że powinny one tworzyć w skali		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ponadlokalnej spójną strukturę sieciowo -węzłową o ciągłym charakterze niszcząc przy tym znaczną ich część. Jednocześnie identyfikuje tzw. obszary wzmocnień w ww. zakresie, lecz ogranicza się tylko do stwierdzenia: "We wskazanych obszarach wzmocnień rekomenduje się zachowanie ciągłości powiązań i wprowadzenie ograniczenia zabudowy lub zachowanie znaczących parametrów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej." Użyte słowa: "rekomenduje się" zamiast jednoznacznych kategoriycznych określeń nie mają żadnej mocy sprawczej. Strategii nie zależy ani na ochronie ww. obszarów ani na jej zapewnieniu! 10. Obszar otoczenia CPK ma stanowić "obszar rezerw rozwojowych regionu dla funkcji związanych z aktywnością gospodarczą, przepływem ludzi i towarów". Założenie to nie uwzględnia lokalnych kierunków rozwoju miejscowości, zwłaszcza miast - ogrodów i gmin wiejsko - miejskich. Przypomina politykę scentralizowanego zarządzania z minionej epoki. Totalny brak zindywidualizowania, odgórnie narzucony model rozwojowy sprzeczny z potrzebami zarówno poszczególnych mieszkańców jak i całego kraju a za to nastawiony na "obsługę" idei czysto komercyjnego przedsięwzięcia, jakim jest CPK. Kto i kiedy pytał społeczeństwo, a zwłaszcza mieszkańców obszaru CPK i jego otoczenia o ich priorytety, oczekiwania, potrzeby? Została w zamian przygotowana STRATEGIA na bazie odgórnych założeń i zaleceń - bez rzetelnego badania regionu, jego uwarunkowań społeczno - gospodarczych, przyrodniczych, przestrzennych i wcześniejszego zebrania wniosków mieszkających tu ludzi i zarządzających samorządów. Poddanie na tak późnym etapie STRATEGII konsultacjom społecznym bez możliwości wypowiedzi przed jej stworzeniem wydaje się być niewłaściwe. Można także stwierdzić, że mieszkańcy zostali OSZUKANI przez polityków. Pan Maciej Lasek wznosił swoją aktywność "lotniskową" przed wyborami samorządowymi i parlamentarnymi. Wizytował min. Milanówek przekonując o zagrożeniach, hałasowych, jakie niesie ze sobą budowa CPK. W przededniu wyborów parlamentarnych deklarował i obiecywał, że po dojściu do władzy Jego opcji politycznej lotniska nie będzie. Na co się zdały te obietnice? Przedstawiciel naszego stowarzyszenia rozmawiał z - wówczas posłem - p. M. Laskiem i usłyszał tę właśnie obietnicę. Czy zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia? Wkrótce po wygranych wyborach i otrzymaniu obecnej funkcji p. Maciej Lasek zmienił zdanie. Jak można tak szybko i tak drastycznie zmienić zdanie? WSTYD Po prostu WSTYD! 11. Strategia wydaje się być formą narzuconą odgórnie. Przez lata ją poprzedzające nie dano nikomu szans wypowiedzi. Obecnie konsultacje wydają się być fikcyjne, gdyż oczekują refleksji i wniosków na temat dokumentu odgórnie stworzonego bez żadnej konsultacyjnej bazy wyjściowej. Jesteśmy zmuszeni do "opiniowania" TYLKO elementów dokumentu, który powstał na bazie narzuconych przesłanek i założeń, które są niepodważalne, a powinny być w 100% zweryfikowane, gdyż stanowią życzeniowy model myślowy, służący uzasadnieniu tezy, tj. powstaniu CPK. W Strategii jest cały szereg pustych ogólnikowych haseł, jakby pisanych wedle modelu teoretycznego. 12. W kwestii ochrony ziemi rolnej STRATEGIA jest dokumentem o wysokim poziomie hipokryzji. Stwierdza, że mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów (rolnych) możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej, charakterystycznych dla regionu Mazowska Zachodniego. Lokalizacja CPK na obszarze ziemi rolnej o wysokiej klasie, która powinna być rezerwą krajową wydaje się być historycznym błędem, który może przynieść wielorakie negatywne przez nikogo nie brane pod uwagę konsekwencje. 13. Strategia nie zajmuje się ważnym tematem degradacji środowiska naturalnego, układów przestrzenno - przyrodniczych na potrzeby lotniska ani tematem dzikich ZWIERZĄT, ich zniszczonych siedlisk - nie do zrekompensowania!!! - oraz przymusową migracją dzikich zwierząt z ich terenów bytowania i żerowania zajętych na potrzeby CPK. Dokąd mają przemieścić się tysiące dzikich zwierząt z tego terenu (sarny, łosie, dziki, ptaki krajobrazu rolniczego)? Ogromna połać terenu, na którym bytują setki i tysiące zwierząt, zostanie im odebrana. Powstaną nowe konflikty na linii człowiek - zwierzęta. To nie jest zrównoważony rozwój kraju, to antropocentryzm w swojej najbardziej egoistycznej formie. 14. Milanówek jest spokojnym miasteczkiem, gdzie wyznacznikiem komfortu życia jest zieleń i oddalenie od wielkomiejskiego hałasu. Milanówek jest miastem - ogrodem w znacznej części wpisanym do rejestru zabytków i objętym Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Lotnisko powstałe w pobliżu Milanówka wygeneruje nie tylko hałas związany z lotami samolotów, ale i także zmiany wynikające z potrzeby budowy szeroko rozumianego zaplecza lotniskowego, co zmieni charakter naszej miejscowości. Strategia nie bierze tych aspektów pod uwagę. 15. Strategia nie analizuje sposobu organizacji lotów i wpływu skutków inwestycji min. na Milanówek. W związku z dominującym kierunkiem wiatrów W/NW (zachodni/północno-zachodni) lądowanie na lotnisku przy takim kierunku wiatrów odbywać się będzie "pod wiatr", tym samym zwiększony będzie hałas lotniczy, przekroczone dopuszczalne decybele oraz zatrucie środowiska Milanówka. Strategia jest ogólnikowa i pomija kluczowe zagadnienia, które		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powinny być konsultowane z mieszkańcami i gminami obszaru oddziaływania CPK. 16. Strategia zezwala na naruszanie prawa własności i swobody zagospodarowania własnych nieruchomości przez mieszkańców. Wynika z niej także utrata suwerenności w zakresie decydowania o zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych gmin, w tym tak wrażliwej jednostki przestrzenno - organizacyjnej jak miasto - ogród Milanówek. 17. Sytuacja pandemii (COVID) pokazała, co dzieje się w czasach kryzysu i zagrożenia zdrowotnego z ruchem powietrznym i funkcjonowaniem lotnisk oraz z tzw. RENTOWNOŚCIĄ danego przedsięwzięcia. Poza tym wojna na Ukrainie i inne konflikty z użyciem broni nakazują zmianę spojrzenia na inwestycję, jej ewentualne korzyści, straty lub generowanie zagrożeń. Gigantyczne lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą staje się nie tylko miejscem ogromnego "tranzytu"/przemieszczania" się ludzi i towarów, ale i celem strategicznym podczas ewentualnych konfliktów. Strategia tego nie analizuje, mimo iż są to kwestie bezpieczeństwa. 18. STRATEGIA w swojej ogólnikowej treści stoi w sprzeczności z nieco bardziej skonkretyzowanymi zapisami wydanej i będącej w trybie zaskarżenia decyzji środowiskowej Decyzja środowiskowa min. przewiduje konieczność przebudowy istniejących dróg lokalnych do parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych. W konsekwencji zniszczone zostaną zielone pobocza dróg, zwiększy się procent powierzchni nieprzepuszczalnych dla wody i powierzchni utwardzonych dróg. W konsekwencji przebudowy dróg lokalnych oraz powstania nowych dróg zmieni się charakter okolicy oraz warunki środowiskowe. Drogi lokalne stanowić będą nowe lub zwiększone bariery architektoniczne i niebezpieczeństwo dla wędrujących np. nocą zwierząt. Nastąpi fragmentacja środowiska naturalnego. 19. Strategia nie identyfikuje i nie inwentaryzuje wszystkich korytarzy ekologicznych i miejsc przemieszczania się zwierząt w odniesieniu do istniejącego lub planowanego systemu dróg. Ogólnikowe zapisy nie ochronią korytarzy ekologicznych tak ważnych lokalnie i ponadlokalnie. W ramach ochrony przed hałasem, np. budowy ekranów akustycznych stanowić będą przeszkody architektoniczne dla zwierząt. Przed budową dróg oraz elementów towarzyszącej infrastruktury przeciwhałasowej powinny być zidentyfikowane duże i małe przejścia dla zwierząt przy współpracy nie tylko przyrodników ale i lokalnej społeczności, która najlepiej zna swój teren. W Strategii nie ma ani słowa o konsekwencjach budowy sieci dróg oraz o ochronie akustycznej w postaci ekranów i konieczności zapewnienia stosownych przejść dla zwierząt na koszt CPK (podziemnych, naziemnych, napowietrznych). 20. Zagadnienie zmian gruntowo - wodnych nie jest omawiane przez Strategię, mimo iż konsekwencją budowy CPK i wymuszonych przez CPK zmian przestrzennych będzie ogromny pobór wody przy jednoczesnym zmniejszeniu możliwości jej odnowy w wyniku min. wycięcia drzew, melioracji, zabetonowania ogromnych obszarów zielonych, likwidacji powierzchni biologicznie czynnej, osuszenia gleby, stworzenie nowych źródeł zanieczyszczeń. WODA stanowi źródło życia. Obecnie na terenie Milanówka i Grodziska Mazowieckiego odkryto jej skażenie chemiczne. W Milanówku istnieją niedobory wody. Strategia nie omawia wpływu inwestycji na zasoby wodne regionu i nie podaje skali jej eksploatacji. Inwestycja komercyjna zabierze wodę, której jest brak. 21. Zaskarżana decyzja środowiskowa RDOŚ - jakże odmienna w swojej treści od Strategii - wskazuje na ogrom zniszczeń przyrodniczych, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie oszacowanych i nieocenionych w pełni przez raport oddziaływania na środowisko. To wszystko w małym kraju, który szczyty się ochroną przyrody wypracowaną latami przez znamienitych przyrodników, społeczników i fachowców. 22. Inwestycja w zaproponowanym kształcie i miejscu to niszczenie naszego wspólnego dobra. 23. Inwestycja zniszczy wartościowe przyrodniczo tereny, bioróżnorodność i procesy przyrodnicze. Inwestycja będzie negatywnie oddziaływać na cenne przyrodniczo obszary takie jak np. unikatowe stawy w Kraśniczej Woli, ich otoczenie oraz Stawy Jaktorowskie. Wnosimy o ustanowienie na terenie stawów w Kraśniczej Woli i wokół nich użytku ekologicznego.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		24. Budowa CPK i jego eksploatacja (zarówno pod kątem ruchu lotniczego jak i lądowego) wygeneruje ogromny hałas, który obecnie tutaj nie istnieje. Hałas stanowi zagrożenie także dla zwierząt. Tematyka zwierząt dzikich i ich dobrostanu jest pominięta przez Strategię. 25. Sprzeciwiamy się utracie powierzchni biologicznie czynnej na rzecz lotniska, w tym powstaniu powierzchni nieprzepuszczalnych w zlewni Pisi Gągoliny, przełożeniu Koryta Dopływu z Nowego Orszewa oraz przebudowie Koryta Dopływu spod Aleksandrowa, jak i wszelkim zmianom reżimu hydrologicznego zlewni Dopływu spod Aleksandrowa. 26. Sprzeciwiamy się niszczeniu siedlisk płazów i gadów, szlaków migracyjnych zwierząt, stanowisk cennych bezkręgowców, jak np. modraszek telejus w Dolinie Pisi Tucznej. 27. Ziemia rolna zawsze była pod ochroną w Polsce. Budowane ma być nowe wielkie lotnisko na cennych gruntach rolnych, podczas gdy istnieją inne tereny zdegradowane lub posiadające już lotnisko a otoczone gruntami rolnymi niskich klas i terenami Skarbu Państwa nie wymagające wysiedleń mieszkańców, tak ogromnych strat przyrodniczych i pozbawienie nas i przyszłych pokoleń zaplecza rolniczego, bezpieczeństwa ekologicznego i niezależności produkcyjnej w zakresie produktów rolnych. 28. W Strategii brak czytelnych informacji na temat hałasu oraz jego kumulacji. 29. W Strategii brak jest analiz dotyczących startów i lądowań oraz wysokości przelotu samolotów nad Milanówkiem. Obecnie - co nie zdążyło się wcześniej - często samoloty latają bardzo nisko nad Milanówkiem, co generuje potężny hałas a lotniska w Baranowie jeszcze nie ma. Bez konkretnych danych mieszkańcom pozostaje tylko wyobraźnia. 30. Brak jest informacji i analiz dotyczących natężenia ruchu lotniczego pasażerskiego i towarowego, mimo iż oddziaływać on będzie na Milanówek i jego mieszkańców. Ad. 3 - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część kartograficzna Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym. Ad. 4 - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym. Ad. 5 - Projekt prognozy oddziaływania dla projektu Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK do 2044 1. Stwierdzenie, że "Wizja obszaru otoczenia CPK zakłada, że kompleksowa przebudowa powiązań transportowych w obszarze otoczenia CPK przyspieszy i zintensyfikuje trwający od wielu lat proces przemiany struktury gospodarczej tego obszaru z rolniczego na przemysłowo-usługowy" symbolizuje przedsięwzięcie. Sprzeciwiamy się tej wizji. Poświęcono, nie pytając wcześniej nikogo o zgodę, centralną część Polski pod kontrowersyjną inwestycję. To nie		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		prawda, że struktura gospodarcza w otoczeniu CPK zamieniana się od lat z rolniczej na przemysłowo - usługową. Milanówek - miasto - ogród, miejscowość o licznych zabytkach architektury i przyrody staje się częścią czyjejś wizji. Formy przemysłowo - usługowe zniszczą nasze miasteczko, podobnie jak centra logistyczne i zaplecza magazynowe. Niestety nie uwzględniono wyjątkowości i odrębności miasteczka takiego jak Milanówek. 2. Nie wiadomo na czym ma polegać ogólnikowe zapewnienie, że "ochrona materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego obszaru otoczenia CPK – wsparcie na rzecz rewaloryzacji, ochrony, zagospodarowania i utrzymania obiektów ". To hasła bez konkretów. We wszystkich tych "pustych" stwierdzeniach BRAK konkretów, ram czasowych. 3. Nie wykonano pomiarów hałasu w Milanówku a mimo to proponuje się budowę drogi równoległej do uciążliwej autostrady A2. Jak można planować przedsięwzięcie bez analiz hałasu? Drodze tej sprzeciwiają się mieszkańcy północnego Milanówka. Droga ta zaszkodzi także obszarowi stawów w Kraśniczej Woli. Propozycja lokalna budowy innej drogi w zamian, na styku z Brwinowem - zasadna byłaby budowa w formie napowietrznej ze względu na kolizję z torami PKP oraz w celu zachowania systemu rowów melioracyjnych istniejących na tym terenie w Milanówku. 4. Tabela 5-58 na str. 160 wymienia nazwę: Turczynek zamiast podania pełnej nazwy formy ochrony przyrody: Zespół przyrodniczo - krajobrazowy Turczynek w mieście - ogrodzie Milanówka. Nazwa Turczynek jest używana w odniesieniu także do innych obszarów zatem uszczegółowienie pomoże w identyfikacji. 5. Wnosimy o utworzenie użytku ekologicznego w Kraśniczej Woi - stawy, las, tereny przyległe do stawów. 7. Istnieje brak spójności między Strategią a oceną jej oddziaływania na środowisko. Oba dokumenty się mocno rozmiągają. 8. Adekwatne dla tej części dokumentacji CPK jest przypomnienie, że decyzja środowiskowa RDOŚ wskazuje na zniszczenia przyrodnicze w wyniku inwestycji, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie w pełni oszacowanych. 9. Zadziwia brak stwierdzenia siedlisk przyrodniczych na terenie Milanówka, mimo iż, jak jest w tekście podane, aż 93, 13% terenu gminy zajmują formy ochrony przyrody. Jest to jedyne miejsce w otoczeniu CPK o takim wysokim wskaźniku. 10. W tabeli nr 5-51 na str. 150 podany jest termin: Milanówek (miasto) zamiast: Milanówek (miasto - ogród). 11. Nie dokonano analizy dotyczącej ptaków związanych z budynkami i ich ochrony, mimo iż nowe budynki w związku z burzeniem starej zabudowy powinny uwzględniać ten aspekt i utrę siedlisk np. jerzyków (Apus apus). 12. Wnosimy o dodanie do listy planowanych form ochrony przyrody utworzenie użytku ekologicznego w Kraśniczej Woli - stawy, las, tereny przyległe. 13. Nie otrzymujemy odpowiedzi, dokąd mają się przenieść zwierzęta, które będą "eksmitowane" z ich dotychczasowych siedlisk oraz jak rozwiązany będzie problem naporu tych zwierząt na inne tereny (np. dziki, sarny, lisy).		
1302	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Autostrada biegnąca przez środek gminy. Czy będzie zapewniony dogodny dojazd do błonia szkół, przedszkoli żłobków, przychodni dla mieszkańców gminy którzy znajdują się na południu od autostrady. Proszę o zwrócenie	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		szczególnej uwagi na miejscowość Żukowska która znajdzie się nagle w otoczeniu dwóch drugi szybkiego ruchu tzn. obwodnicy i autostrady.		
1303	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1304	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1305	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1306	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wieś o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1307	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień łąkowych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1308	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1309	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojsie dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1310	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozdział 2.2 Obwodnica Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1311	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Planując drogę rangi wojewódzkiej (wrysowana przerywaną linią, opisana w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu", należy nie wchodzić w tereny gminy Błonie już ZABUDOWANE	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1312	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Brak zgody na nową linię kolejową przebiegającą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew. 2. Nie wyrażam zgody na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa- Łódź w Międzyborowie-ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. 3. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ- wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 4.Ulicę Kaską w Budach Starych pozostawić tylko do ruchu lokalnego, natomiast wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa- Skierniewice na terenie Żyrardowa. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą(kolejową) poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Wnoszę o zaplanowanie od nowa organizacji ruchu na drodze 719 na terenie Gminy Jaktorów- w miejscach przecięcia dróg wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych- rondo, wiadukt, tunel. 7. Wykluczenie dróg gminnych i lokalnych do transportów budowlanych do CPK. 8.Proszę, aby podczas realizowania tej ogromnej inwestycji nie zapominać o bezpieczeństwie i dobrostanie	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zamieszkujących Gminę Jaktorów obywateli. 9.Budujemy dla ludzi nie krzywdząc ich jednocześnie		
1313	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Jako współwłaściciele działki 143203_2.0032.196 w Strzyżewie wnosimy o ujęcie w realizowanym projekcie budowy linii kolejowej do CPK następujących pytań: - z czego wynika tak wielki obszar zasięgu projektu w południowej części naszej działki? Orientacyjnie 18m w głąb naszej działki zostanie zabrane pod drogi dojazdowe - do czego służyć będą te drogi. Jaka będzie ich funkcja i uciążliwość na moją nieruchomość ? - co z terenami znajdującymi się przy takich drogach jak np. moja działka? Czy będą miały możliwość uzyskania wjazdu/zjazdu z tej drogi. - Jaka będzie funkcja terenów znajdujących się przy takiej drodze. Czy teren będzie mógł uzyskać status mieszkaniowego albo usługowo-przemysłowego. Jak budowa linii kolejowej do CPK wpływa na plany ogólne Gmin? - jakie będą linie nieprzekraczalnej zabudowy od takiej drogi. - rozpoczęcie konsultacji i projektu budowy linii kolejowej do CPK ogranicza zarządzenie moja nieruchomością. Jak dowiedziałem się w gminie wydawanie warunków zabudowy zostało wstrzymane do czasu zakończenia prac przy CPK. Co z odszkodowaniem z tytułu ograniczenia praw do zarządzania nieruchomością? Do kiedy taka sytuacja będzie miała miejsce jak wiemy budowa CPK będzie trwała bardzo długo czy przez ten czas nie będę mógł dysponować moją nieruchomością na cele budowlane . - kiedy będą realizowane procedury wykupu działek pod drogi - czy w Strzyżewie albo poblizu powstanie stacja kolejowa?	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1314	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Prosze o zmianę strefy z rolnej na usługowa dla terenu gminy Baranów od północnych granic CPK (wsie Pułapina, Kaski, Regów). Na terenach gmin Teresin i Wiskitki zostały ulokowane strefy przemysłowo - usługowe a Gmina baranów została pominięta w tej kwestii	NIE	Uwaga nieuwzględniona ze względu na uwarunkowania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK - ochronę gruntów rolnych.
1315	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Prosze o zmianę strefy z rolnej na usługowa dla terenu gminy Baranów od północnych granic CPK (wsie Pułapina, Kaski, Regów). Na terenach gmin Teresin i Wiskitki zostały ulokowane strefy przemysłowo - usługowe a Gmina baranów została pominięta w tej kwestii	NIE	Uwaga nieuwzględniona ze względu na uwarunkowania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK - ochronę gruntów rolnych.
1316	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnioskuje o zmianę strefy z rolnej na przemysłowo-usługową dla Gminy Baranów - tereny wsi na północ od granic CPK. Gmina Baranów wg planów ma pozostać terenami rolniczymi co nie jest spójne z rozwojem pozostałych gmin z terenu okolicznego CPK dla których zostały wyznaczone strefy usługowe.	NIE	Uwaga nieuwzględniona ze względu na uwarunkowania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK - ochronę gruntów rolnych.
1317	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o zmianę strefy z rolnej na przemysłowo-usługową dla Gminy Baranów - tereny wsi na północ od granic CPK. Gmina Baranów wg planów ma pozostać terenami rolniczymi co nie jest spójne z rozwojem pozostałych gmin z terenu okolicznego CPK dla których zostały wyznaczone strefy usługowe.	NIE	Uwaga nieuwzględniona ze względu na uwarunkowania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK - ochronę gruntów rolnych.
1318	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o zmianę strefy z rolnej na usługowa dla wsi Regów. Tu ma znajdować się węzeł kolejowy oraz znajduje się dobra infrastruktura (drogi, wodociąg) co może pozwolić na rozwój usług na tych terenach.	TAK	Uwaga uwzględniona.
1319	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Szanowni Państwo, Ja, niżej podpisany/a, pragnę wyrazić stanowczy sprzeciw wobec proponowanych wariantów przebiegu dróg, torów kolejowych oraz utworzenia Obszaru o Istotnym Znaczeniu (OIZ) w miejscowości Kraśnicza Wola w ramach realizacji strategii Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Uzasadnienie sprzeciwu: 1. Sprzeczność z deklaracjami CPK: Proponowane rozwiązania naruszają oficjalne cele CPK dotyczące ochrony środowiska, zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia mieszkańców. W rzeczywistości powodują one degradację środowiska, niszczenie terenów rolniczych i rekreacyjnych oraz wymuszone wysiedlenia rodzin. 2. Zagrożenia dla środowiska i mieszkańców: o Przebieg trasy przez obszary chronione Natura 2000 i rezerваты przyrody, o Zniszczenie tzw. "zielonych płuc" i terenów rolnych wysokiej klasy, o Ryzyko zalania wskutek budowy polderu Portu Lotniczego,	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		o Utrata potencjału produkcyjnego gospodarstw, o Pogorszenie warunków życia oraz zmuszenie mieszkańców do pozostania w zdegradowanym środowisku. 3. Brak rozwiązywania rzeczywistych problemów komunikacyjnych: Proponowane trasy nie poprawiają realnego dostępu do lotniska ani nie rozwiązują problemów transportu w regionie, a jedynie generują nowe utrudnienia i konflikty społeczne. 4. Podstawy prawne sprzeciwu: o Art. 74 ust. 1 Konstytucji RP – obowiązek prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne, o Konwencja z Aarhus – prawo społeczności lokalnych do udziału w decyzjach dotyczących środowiska, o Ustawa Prawo ochrony środowiska – prawo do życia w czystym środowisku i uczestnictwa w postępowaniach dotyczących jego ochrony. _____ W związku z powyższym wnoszę o: 1. Zaniechanie projektów budowy infrastruktury drogowej i kolejowej w miejscowości Kraśnicza Wola w ramach strategii CPK. 2. Zaniechanie planów utworzenia OIZ na terenach rolniczych Kraśniczej Woli – powinny one pozostać terenami wiejskimi z funkcją rolniczą i mieszkaniową, zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. 3. Realne uwzględnienie głosu społeczności lokalnej w analizie korytarzy transportowych oraz transparentne przedstawienie kryteriów wyboru trasy. 4. Przestrzeganie deklarowanych przez CPK celów związanych z ochroną środowiska, zrównoważoną mobilnością i poszanowaniem interesów mieszkańców wsi.		
1320	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga niezrozumiała.
1321	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Obszar otoczenia CPK jest stanowczo zbyt duży. Nie dotożono starań by w jak najmniejszym stopniu naruszyć obecny stan rzeczy uszanować dobrodziejstwa materialne, kulturowe i emocjonalne związane z tym obszarem. Obejmuje 18 gmin znajdujących się na obszarze województwa mazowieckiego.Wchodzą one w skład 5 powiatów: sochaczewskiego, żyrardowskiego, warszawskiego zachodniego, grodziskiegoi pruszkowskiego. Na obszarze wybranego wariantu zamieszkuje łącznie405 287 osób (wg stanu na koniec2023 r.). Obszar ten obejmuje 1080 km². PRZEPROWADZONE ANALIZY NIJAK SIE MAJĄ DLA DOBRA MIESZKAŃCOW TWGO OBSZARU A POTENCJALNE KORZYŚCI NIE ROKOMPENSUJĄ POTENCJALNYCH STRAT.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1322	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Diagnozy społeczno-gospodarcze bszaru otoczenia CPK wyolbrzymiają potencjalne szanse i korzyści a niedoszacowują strąk stat i zagrożeń. Realnie zyskują wszyscy poza mieszkańcami tego obszaru. Co szczególnie istotne w przypadku jakichkolwiek napięć wojennych to mieszkańcy tych terenów będą najbardziej narażenie i nie ma żadnego plany jak to ryzyko zmniejszyć, zminimalizować, zoptymalizować, wynagrodzić.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1323	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Wizja i cele strategiczne są utopijnie i nierealne. Są zbyt optymistycznie i nie uwzględniają realiów świata, w którym żyjemy. Co szczególnie istotne w przypadku jakichkolwiek napięć wojennych to mieszkańcy tych terenów będą najbardziej narażenie i nie ma żadnego plany jak to ryzyko zmniejszyć, zminimalizować, zoptymalizować, wynagrodzić. Kierunki działania w ramach poszczególnych celów uwzględniają cel i "dobro ogólne" kosztem dobra mieszkańców terenu objętego największymi zmianami i poświęcają ich dobro na rzecz dobra większości.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1324	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Lokalizacja nie została przemyślana. Obszar jest znacznie większy niż powonien. Działania mają charakter "weźmy jak najwięcej a z tego co zostanie niewykorzystane zrobimy własny interes".	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1325	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Oczekiwane rezultany są zbyt optymistycznie. Nie uwzględniają realnych możliwości i zagrożeń.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1326	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Po raz kolejny potwierzam, że obszar objęty w tym programie jest niewspółmiernie duży do planowanego przedsięwzięcia. Zostawia to sprza lukę, dzięki której kosztem dobra jednostki wielcy inwestorzy się wzbogacą małym kosztem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1327	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Strategia dotycząca gminy Baranów bardzo krzywdzi mieszkańców , pomimo iż to mieszkańcy i właściciele gruntów położonych najbliżej lotniska są narażeni na uciążliwy hałas , opuszczenie domostw ,przeprowadzki w miejsca nie związane z miejscem urodzenia i dorastania . Planowana strategia w szczególności grunty pozostawia się rolne lub tereny zielone. dzieli się mieszkańców np wieś Stanisławów po jednej stronie drogi o nazwie Zielna tworzy się strefę pod usługi a po drugiej stronie strefę usługową z zachowaniem 70% zieleni. Jest to nie równe traktowanie. Ponadto na wielu działkachbudowaną bęa linie energetyczne ,gdzie właściciel nie dostanie odszkodowania a działka traci na wartości pomimo iż znajduje się przy drodze utwardzonej z mediami. Działki nr 241/4 i 241x3 i 166 obręb Stanisławo wnosze o zmianę na działki pod Usługi. Działki o nr 528 i 533/1 obręb Osiny wnioskuje oz zmianę z terenów zielonych na tereny usługowe. W ramach Dobrowolnych nabyć zgłosiłem swoje nieruchomości w celu wykupienia przez spółkę CPK wykonano oprerat szacunkowy lecz Spóła nie była zainteresowana zakupie. Dla mnie osobiście jest to dramat ponieważ nie mogę w pełni dysponować swoimi nieruchomościami, w tej chwili nie wiąza swojej przyszłości z tym miejscem zamieszaknia gdyż bardzo cenie sobie ciszę i naturalne środowisko. Przez decyzję o posadowaeniu lotniska narażony jestem na stres i niedogodności zważne z planowanie. Sąsiednie gminy jak Wiskitki i teresin mają tereny w większości przeznaczone po infrastrukturę magazynową i usługową a gmina Baranów to tereny bezużyteczne dla właścicieli.	NIE	Przez wskazane działki przebiega planowana infrastruktura elektroenergetyczna lub kolejowa.
1328	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Na str. 28 Strategia odnosi się praktycznie bezpośrednio do określenia kierunku w jaki sposób wnioskowana działka powinna być wykorzystana – mianowicie lokowanie działalności gospodarczej (oczywiście w sposób, który nie wybierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze, nie wnioskuje się o strefę przemysłową, ani o strefę mieszkaniową, ale o strefę usług, która nie będzie wywierać negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko. Elementem środowiska w tej okolicy jest już planowany kilkudziesięciohektarowy zbiornik wody i tereny bezpośrednio do niego przyległe, zatem ustanowienie sposobu zagospodarowania usługowego jest na wnioskowanej działce jak najbardziej stosowne. Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1329	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. BONITACJA Str. 57 Strategii przewiduje, że do realizacji celu służy między innymi taki kierunek, jak ochrona kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej i zachowaniu charakteru rolniczego krajobrazu. Zauważyć należy, że na terenie wnioskowanej działki nie występują gleby o kompleksach najwyższej przydatności rolniczej. Wprost przeciwnie, są to gleby o najniższej przydatności rolniczej. Wnioskowana działka to przede wszystkim tereny V i VI klasy bonitacyjnej. Na działce nie ma gleb klasy, I, II i III czyli o największej przydatności rolniczej. Dodatkowo, planowany sposób zagospodarowania OIZ 7 praktycznie nie przewiduje charakteru rolniczego krajobrazu, co jest właściwym, słusznym i oczywistym celem wprowadzania stref OIZ w ogóle. Gmina Grodzisk Mazowiecki posiadać będzie władztwo planistyczne na terenach poza strefami OIZ, w związku z czym posiadać będzie możliwość ustalenia stref rolniczych poza OIZami. MEDIA Od strony wschodniej, w drodze gminnej znajdują się już media: wodociąg, kanalizacja, energia elektryczna, gazociąg. Dodatkowo przez wnioskowaną działkę przechodzi linia energetyczna wysokiego napięcia, co jest bardzo ważnym atutem który można wykorzystać. OIZ 7 przewiduje również wykorzystanie terenu sąsiedniej działki (ze strony północno zachodniej od wnioskowanej) jako „U”. Z racji swego przeznaczenia do tego terenu („U”) docelowo będzie musiało nastąpić doprowadzenie mediów, co z dużą pewnością nastąpi poprzez wnioskowaną działkę. Zatem teren wnioskowanej działki na chwilę obecną posiada już możliwości zabezpieczenia mediów.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		KOMUNIKACJA Teren działki obecnie jest dobrze skomunikowany drogami gminnymi. Do działki dochodzą 2 drogi gminne od drogi powiatowej. Drogi te połączone są dodatkowo drogą gminną od strony północnej wnioskowanej działki. Od strony wschodniej do obwodnicy dochodzi droga gminna, będąca jednocześnie granicą wschodnią OIZ 7 CHLEBNIA. Zatem komunikacja tego terenu nie może być lepsza. Istniejący plan zagospodarowania przestrzennego poza OIZ 7 od strony wschodniej a strefa powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Od strony zachodniej wnioskowanej działki gmina Grodzisk Mazowiecki planuje wykonanie dużego zbiornika wodnego, który stanowi naturalny ciąg powiązań przyrodniczo krajobrazowych z wykorzystaniem rzeki Mrowna. Jest to duży teren o znacznej szerokości. W związku z powyższym potraktowanie wnioskowanej działki jako część terenu powiązań przyrodniczo krajobrazowych jest nieuzasadnione. Poza granicami OIZ 7 od strony wschodniej Gmina Grodzisk Mazowiecki posiada uchwalony plan zagospodarowania przestrzennego, przewidujący funkcję mieszkaniowo usługową. Wnioskowana działka powinna dopełniać funkcję wynikającą z planu zagospodarowania przestrzennego, zamiast stanowić poszerzenie i tak bardzo dużego korytarza powiązań przyrodniczo krajobrazowych. Mając na uwadze rozwój terenów wokół CPK, szkoda jest tak dobrze skomunikowanego i wyposażonego w media terenu na wykorzystanie go jako tereny zieleni. Należy wziąć pod uwagę, że od strony południowej wnioskowanej działki znajduje się obwodnica Grodziska Mazowieckiego, co dodatkowo przemawia za ustanowieniem strefy U lub ZPU na wnioskowanej działce.		
1330	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP. Na stronie 67 możemy przeczytać, że: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa. Należy zauważyć, że obecne zapisy Strategii co do tego terenu nie odzwierciedlają nawet zapisu obecnego studium zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki, który przewiduje dla tej działki lokalizację usług, zabudowę niską i minimalną powierzchnię biologicznie czynną: 70%.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1331	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgodnie z opinią Gminy Grodzisk Mazowiecki: Strefa ZPU (usługowa z dużym udziałem zieleni) powinna być na poziomie min 50% powierzchni biologicznie czynnej. Strefa ZP powinna posiadać rekomendowaną wysokość zabudowy (liczba kondygnacji naziemnych) do 1 (jednej) kondygnacji oraz PCB (powierzchnia biologicznie czynna) min. 70% Dotyczy: działki numer ewidencyjny 212/3 obręb Chlebnia gmina Grodzisk Mazowiecki, wschodnia granica OIZ numer 7 CHLEBNIA. Wniosek: ustanowienie na ww. działce nr ew. 212/3 obr Chlebnia strefy oznaczonej symbolem „U” zamiast proponowanej w Strategii strefy „ZP”, lub w drugiej kolejności jeśli okaże się nie możliwe ustanowienie strefy "U", ustanowienie strefy „ZPU” zamiast proponowanej w Strategii strefy ZP.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1332	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W OIZ 7 Chlebnia, we wschodniej (wysuniętej części) wnioskuję o zmianę koloru i oznaczenia ZP, na kolor i oznaczenie U lub kolor i oznaczenie ZPU. Wnioskuję o usunięcie połączenia drogowego od granicy gminy Grodzisk Mazowiecki z granicą gminy Milanówek do skrzyżowania z obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chlebnia.	NIE	Zmiana przeznaczenia terenu jest niemożliwa z uwagi na ograniczenia związane z ochroną zabytków.
1333	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Zwiększenie planowanej prędkości dla KDP z 250 km/h do 350 km/h jest działaniem absurdalnym, bo biorąc pod uwagę odległości skróci czas podróży zaledwie od kilku do kilkunastu minut, a jednocześnie znacząco podniesie koszty przejazdu. Dodatkowo takie działanie (nie wiem czy świadomie) wyklucza polskie firmy zarówno z możliwości oferowania taboru kolejowego, jak również z możliwości udziału w produkcji infrastruktury kolejowej (szyny). Dodatkowo biorąc pod uwagę promień skrętu przy tej prędkości, trzeba będzie znacząco poszerzyć korytarze planowane, pod tego typu infrastrukturę.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1334	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Na każdym etapie uszczegóławiania strategii konieczne są KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI - zwłaszcza w obszarach newralgicznych dla mieszkańców, czyli połączeń drogowych, które niejednokrotnie (w propozycji strategii)	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oddziaływują na na komfort życia mieszkańców w sposób negatywny. Dodaj komentarz: 2. Diagnoza demograficzna, a także obserwowany w gminie Grodzisk Maz. Trend, wskazują na stale zwiększającą się liczbę ludności. Rocznie jest to między 600 a 1100 mieszkańców. Zatem dalekosiężne planowanie przestrzenne powinno uwzględniać ten szybki rozwój gminy, zwłaszcza terenów wiejskich (takim przykładem jest szybko rozrastający się Chrzanów Mały) by móc zawczasu przygotować odpowiednie rozwiązania. Rozwiązania np. drogowe nie powinny zaskakiwać obecnych mieszkańców, zwłaszcza gdy mają być obniżające komfort i standard życia mieszkańców. Dodaj komentarz: 3. W związku z intensywną rozbudową mieszkaniową w chm i zwiększającym się lokalnym ruchem drogowym na drodze powiatowej 1509 nie jest możliwe wprowadzanie dodatkowego, zbiorczego ruchu z okolic. Droga ta nie powinna być łącznikiem pomiędzy ulicą Królewską w Milanówku i Grodzisku Maz. a ul. Logistyczną w Natolinie, ani żadnym innym łącznikiem czy alternatywą drogową – już obecnie ruch na tej drodze znacznie obniża jakość życia mieszkańców tej okolicy. Ponadto już obecnie wyjazd z tej drogi w stronę Grodziska lub autostrady jest znacznie utrudniony. Kolejna sprawa - droga ta łączy się z silnie uczęszczaną drogą 579 powodując zakorkowanie na skrzyżowaniu, a następnie – w kierunku węzła autostradowego łączy się z obwodnicą zachodnią GM – co w całości daje już teraz korki na węźle GM A2 – zwiększenie ruchu w Chrzanowie Małym, wykorzystanie obecnego śladu drogowego na potrzeby CPK spowoduje znaczne utrudnienie w ruchu w stronę węzła autostradowego, a wręcz – ruch stanie w korku. Dodaj komentarz: 4. Nowe rozwiązania drogowe powinny być prowadzone z dala od zabudowań, wykorzystując korytarze wzdłuż autostrady, a istniejące drogi, na których budowa CPK znacząco zwiększy ruch zabezpieczane przed szkodliwym działaniem na pobliskich mieszkańców (hałas, smród spalin, zagrożenie kolizjami z udziałem pieszych oraz dzikich zwierząt).		
1335	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W programie drogowym SR CPK mowa o rozbudowie autostrady o trzeci pas oraz budowie węzła autostradowego Baranów. Dla sprawnego działania infrastruktury otoczenia cpk konieczne i niezwykle efektywne jest zbudowanie węzła Brwinów. Mam świadomość, że GDDKiA nie jest przychylna dużej częstotliwości węzłów, twierdząc, że każdy wjazd spowalnia ruch na autostradzie, jednakże wcale nie mniejszym spowolnieniem ruchu będzie/ jest korek na wjeździe na autostradę. Węzeł Grodzisk/ Błonie już jest mało wydolny na wjeździe i zjeździe A2, to samo węzeł Pruszków. Rozbudowa A2 oraz zwiększenie ruchu pomiędzy Warszawą a CPK siłą rzeczy wzmacza ruch na obu tych węzłach. Pamiętać należy o stałej rozbudowie gmin: Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, które będą generowały stale zwiększający się ruch. Zdecydowanie zasadne jest więc włączenie węzła Brwinów, jako upływniającego i łączącego ruch autostradowy z ruchem lokalnym – zgodnie z wypracowaną i gotową propozycją burmistrzów Milanówka i Brwinowa.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
1336	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	"1. Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. 2. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. 3. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnoszę o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) 4. Wnoszę o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. 5. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. 6. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. 7. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1337	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Zwiększenie planowanej prędkości dla KDP z 250 km/h do 350 km/h jest działaniem absurdalnym, bo biorąc pod uwagę odległości skróci czas podróży zaledwie od kilku do kilkunastu minut, a jednocześnie znacząco podniesie koszty przejazdu. Dodatkowo takie działanie (nie wiem czy świadomie) wyklucza polskie firmy zarówno z możliwości oferowania taboru kolejowego, jak również z możliwości udziału w produkcji infrastruktury kolejowej (szyny). Dodatkowo biorąc pod uwagę promień skrętu przy tej prędkości, trzeba będzie znacząco poszerzyć korytarze planowane, pod tego typu infrastrukturę.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1338	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	1. Na każdym etapie uszczegóławiania strategii konieczne są KONSULTACJE Z MIESZKAŃCAMI - zwłaszcza w obszarach newralgicznych dla mieszkańców, czyli połączeń drogowych, które niejednokrotnie (w propozycji strategii)	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oddziaływują na komfort życia mieszkańców w sposób negatywny. 2. Diagnoza demograficzna, a także obserwowany w gminie Grodzisk Maz. Trend, wskazują na stale zwiększającą się liczbę ludności. Rocznie jest to między 600 a 1100 mieszkańców. Zatem dalekosiężne planowanie przestrzenne powinno uwzględniać ten szybki rozwój gminy, zwłaszcza terenów wiejskich (takim przykładem jest szybko rozrastający się Chrzanów Mały) by móc zawczasu przygotować odpowiednie rozwiązania. Rozwiązania np. drogowe nie powinny zaskakiwać obecnych mieszkańców, zwłaszcza gdy mają być obniżające komfort i standard życia mieszkańców. 3. W związku z intensywną rozbudową mieszkaniową w Chrzanowie Małym i zwiększającym się lokalnym ruchem drogowym na drodze powiatowej 1509 nie jest możliwe wprowadzanie dodatkowego, zbiorczego ruchu z okolic. Droga ta nie powinna być łącznikiem pomiędzy ulicą Królewską w Milanówku i Grodzisku Maz. a ul. Logistyczną w Natolinie, ani żadnym innym łącznikiem czy alternatywą drogową – już obecnie ruch na tej drodze znacznie obniża jakość życia mieszkańców tej okolicy. Ponadto już obecnie wyjazd z tej drogi w stronę Grodziska lub autostrady jest znacznie utrudniony. Kolejna sprawa - droga ta łączy się z silnie uczęszczaną drogą 579 powodując zakorkowanie na skrzyżowaniu, a następnie – w kierunku węzła autostradowego łączy się z obwodnicą zachodnią GM – co w całości daje już teraz korki na węźle GM A2 – zwiększenie ruchu w Chrzanowie Małym, wykorzystanie obecnego śladu drogowego na potrzeby CPK spowoduje znaczne utrudnienie w ruchu w stronę węzła autostradowego, a wręcz – ruch stanie w korku. 4. Nowe rozwiązania drogowe powinny być prowadzone z dala od zabudowań, w istniejącym korytarzu autostradowym, a zwiększony ruch generowany przez CPK na istniejących drogach powinien być zabezpieczany przed szkodliwym działaniem na pobliskich mieszkańców (hałas, smród spalin, zagrożenie kolizjami z udziałem pieszych oraz dzikich zwierząt).		
1339	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W programie drogowym SR CPK mowa o rozbudowie autostrady o trzeci pas oraz budowie węzła autostradowego Baranów. Dla sprawnego działania infrastruktury otoczenia cpk konieczne i niezwykle efektywne jest zbudowanie węzła Brwinów. Mam świadomość, że GDDKiA nie jest przychylna dużej częstotliwości węzłów, twierdząc, że każdy wjazd spowalnia ruch na autostradzie, jednakże wcale nie mniejszym spowolnieniem ruchu będzie/ jest korek na wjeździe na autostradę.	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
1340	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Nie zgadzam się na wprowadzenie dodatkowego ruchu na drodze powiatowej 1509 w Chrzanowie Małym - obecnie ruch jest już bardzo duży, bo Milanówek i zuków tędy dojeżdżają, choć powinni mieć swój węzeł Brwinów. Wprowadzenie do Chrzanowa Małego dodatkowego ruchu z okolicy znacznie zakorkuje skrzyżowanie w Natolinie (z nasilającym się ruchem z Grodziska) oraz wjazd na autostradę. Być może konieczne jest zbudowanie nowej drogi, wzdłuż autostrady i rozbudowanie węzła Grodzisk, ale na pewno wpuszczenie ruchu do Chrzanowa Małego jest bezzasadne, a wręcz niemądre.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1341	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Należy zbudować węzeł Brwinów, jako węzeł odciążający Grodzisk Mazowiecki i Pruszków - oba te węzły są już zapchane, więc ktoś mądry powinien posłuchać burmistrza Milanówka i przy okazji budowy C PK wreszcie zbudować to, co konieczne - węzeł brwinów!	NIE	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o 3 pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
1342	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Po co robić całą rozbudowę kolejową pod szybkie prędkości, skoro de facto jest to zysk kilku/ kilkunastu minut na danej trasie, za to dużo większy koszt przejazdu, nie mówiąc o koszcie budowy odpowiednich torów. A inna, bardzo ważna sprawa - ogranicza to konkurencyjność polskich firm stalowych, na rzecz zagranicznych. PO CO? zysk jest niewielki w stosunku do kosztów i budowy i obsługi później.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1343	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	logiczna jest konieczność połączenia CPK z wieloma okolicami, czy to poprzez kolej czy drogi samochodowe - nie może jednak być tak, że połączenia te rujną dotychczasowe życie mieszkańców, gdzie do tej pory nie było mowy o pewnych rozwiązaniach drogowych, bo nie były ujęte w dokumentach planistycznych, a obecnie stanowią novum. Nie po to się ludzie z miast przeprowadzali na wieś, aby mieć ruch uliczny i smród za oknem taki jak w mieście - np w Chrzanowie Małym droga powiatowa jest już bardzo oblegana przez samochody, a także przez ciężki ruch i droga ta miałaby być drogą zbiorczą odciążającą ruch przez miasto grodzisk w stronę cpk? niedorzeczne. Kiedy ludzie się tu sprowadzali, w dokumentach planistycznych nie było mowy o takiej drodze i takiej funkcjonalności, jak mowa w SR CPK. Budowa otoczenia CPK jest konieczna i rozwojowa, ale nie może odbywać się kosztem komfortu i standardu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		życia mieszkańców. Jeśli natomiast tak czy siak ma ona tędy przebiegać (po śladzie drogi powiatowej 1509 w Chrzanowie Małym), to konieczne jest ustawienie bardzo wysokich ekranów akustycznych na całej długości drogi powiatowej, które choć odrobinę wyizolują hałas i smród. Nie mówiąc o tym, że wzmożony ruch i niedogodności obniżają wartość nieruchomości, na którą być może dana rodzina wydała oszczędności całego swojego życia. Tak naprawdę, to dla całej okolicy (gmin Grodzisk, Milanówek, Brwinów) rozwiązaniem byłaby budowa węzła Brwinów, która znacznie upłynni ruch we wspomnianych gminach, znacznie odciąży ruch na węzłach Grodzisk i Pruszków oraz podniesie komfort mieszkańców Chrzanova Matego, Żukowa, Grodziska, a także zadba o środowisko naturalne (stawy i ptasie siedliska oraz korytarze dla zwierzyny dzikiej występujące w Chrzanowie Małym).		
1344	Wprowadzenie	Konsultacje społeczne projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044	NIE	Uwaga bez treści.
1345	Słownik pojęć i skrótów	Konsultacje społeczne projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044	NIE	Uwaga bez treści.
1346	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga zbyt ogólna - brak wskazania jakiej miejscowości jest zgłaszana obwodnica.
1347	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga zbyt ogólna - brak wskazania jakiej miejscowości jest zgłaszana obwodnica.
1348	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1349	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga zbyt ogólna - brak wskazania jakiej miejscowości jest zgłaszana obwodnica.
1350	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOS, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1351	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: 1. Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. 2. Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1352	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. - Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. - Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. - Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za ciche i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. - Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. - Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. - Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1353	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Stanowisko w sprawie planowanego przebiegu obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia obwodnicy Milanówka i Grodziska Mazowieckiego po północnej stronie Grodziska Mazowieckiego, która zgodnie z Załącznikiem – Modelem Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej ma przebiegać przez wieś Chrzanów Mały. Moje stanowisko jest zgodne z treścią Petycji Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki, wyrażającej sprzeciw wobec planów budowy tzw. Północnej Obwodnicy Milanówka w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Petycja ta została złożona Radzie Gminy Grodzisk Mazowiecki dnia 14 czerwca 2025 roku. Główne argumenty przeciwko realizacji inwestycji: - Brak uwzględnienia planowanej obwodnicy w obowiązujących dokumentach planistycznych. Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK. - Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania oraz Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lokalne plany miejscowe oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu chronią tereny planowanej trasy jako obszary zielone i rolne. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie przewidują przebiegu drogi w proponowanym korytarzu. 3. Negatywny wpływ na środowisko naturalne i rolniczy charakter terenów Chrzanów Mały i Żuków to wsie o przeważającej funkcji rolniczej, charakteryzujące się obecnością łąk, pól uprawnych oraz zadrzewień śródpolnych, stanowiących ostoję lokalnej fauny i flory. Północna część gminy Milanówek znajduje się w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego w 1997 roku, który pełni rolę istotnego korytarza ekologicznego. 4. Brak raportu o oddziaływaniu na środowisko (OOŚ). Do chwili obecnej nie został przygotowany raport OOŚ, który powinien wykazać, że nie istnieje alternatywne rozwiązanie o mniejszym negatywnym wpływie na środowisko. 5. Potencjalne zagrożenia dla mieszkańców i istniejącej zabudowy. Obecny charakter terenów Chrzanów Mały, Żuków oraz miasta Milanówek jest wiejski i wolny od tranzytowego ruchu drogowego. W ostatnich latach obszary te są intensywnie zasiedlane zabudową jednorodzinną, docenianą za cichy i spokojny charakter otoczenia. Budowa drogi wojewódzkiej oznacza radykalną zmianę warunków życia mieszkańców – generując stały hałas, wzrost zanieczyszczeń powietrza oraz drgania. Planowana obwodnica przebiega przez tereny użytkowane obecnie przez pieszych, rowerzystów i maszyny rolnicze. Wprowadzenie szybkiego ruchu tranzytowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań zwiększy ryzyko wypadków. 6. Izolacja północnej części wsi Chrzanów Mały. Planowana droga wojewódzka spowoduje odcięcie części wsi Chrzanów Mały, tworząc niewielki, zamknięty obszar, ograniczony ze wszystkich stron przez planowaną obwodnicę od północy i wschodu, autostradę A2 od północy oraz teren przemysłowy wraz z węzłem autostradowym od zachodu. Wydzielona część wsi zostanie pozbawiona dostępu do podstawowej infrastruktury, takiej jak sklepy, apteki, placówki oświatowe czy miejsca rekreacji, np. place zabaw. W celu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańcy będą zmuszeni do przekraczania drogi wojewódzkiej. Taka sytuacja zwiększy ryzyko wypadków, osłabi więzi społeczne mieszkańców oraz spowoduje izolację obszaru otoczonego intensywnym ruchem drogowym generującym hałas, zanieczyszczenia oraz wibracje. 7. Podział lokalnej społeczności. Przebieg obwodnicy przez wieś Chrzanów Mały podzieli ją na dwie części, co utrudni codzienną komunikację, m.in. dojście dzieci do szkół, dojazd służb ratunkowych oraz kontakty sąsiedzkie. W związku z gęstą zabudową w sąsiedztwie planowanej trasy, społeczne koszty inwestycji będą znaczne. 8. Brak konsultacji społecznych. Do tej pory pominięto bezpośrednie konsultacje z mieszkańcami terenów, przez które ma przebiegać droga. Brak możliwości aktywnego udziału społeczności lokalnej na wczesnym etapie projektu ogranicza transparentność i akceptację inwestycji. W świetle powyższych argumentów, apeluję o ponowne rozważenie planowanego przebiegu obwodnicy oraz uwzględnienie stanowiska lokalnej społeczności w dalszych etapach procesu planistycznego.		
1354	Rozdział 9 - System realizacji	Planowana obwodnica nie została ujęta ani w obowiązujących dokumentach planistycznych, ani w aktach prawnych związanych z realizacją CPK.	NIE	Uwaga zbyt ogólna - brak wskazania jakiej miejscowości jest zgłaszana obwodnica.
1355	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmianę przeznaczenia działki nr 16/19, obręb Zboiska w gminie Radziejowice, w projekcie strategii rozwoju CPK, poprzez wskazanie jej jako strefy wielofunkcyjnej z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Celem zmiany jest umożliwienie budowy domu jednorodzinnego z przeznaczeniem rekreacyjnym (letniskowym), z możliwością przekształcenia go w dom do stałego zamieszkania w przyszłości. Działka ta znajduje się w sąsiedztwie innych nieruchomości, które posiadają status działek budowlanych i są objęte istniejącą zabudową mieszkaniową, mimo bliskości rzeki Pisi. Pragnę zaznaczyć, że działka nr 16/26, bezpośrednio przylegająca do działki nr 16/19 od strony rzeki, również stanowi moją własność i może pełnić funkcję ochronną jako teren potencjalnie zalewowy. Rzeka Pisia cechuje się od wielu lat niskim poziomem wód i jej obecny przebieg nie stwarza realnego zagrożenia powodziowego dla działki nr 16/19. Proponowana zmiana nie wpłynie zatem negatywnie na środowisko naturalne ani nie zaburzy ładu przestrzennego okolicy. Wnoszona zmiana odpowiada również trendowi rozwoju terenów rekreacyjno-mieszkaniowych w gminie oraz racjonalnemu wykorzystaniu gruntów nieobjętych już intensywną działalnością rolniczą.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1356	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmianę przeznaczenia działki nr 16/19, obręb Zboiska w gminie Radziejowice, w projekcie strategii rozwoju CPK, poprzez wskazanie jej jako strefy wielofunkcyjnej z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Celem zmiany jest umożliwienie budowy domu jednorodzinnego z przeznaczeniem rekreacyjnym (letniskowym), z możliwością przekształcenia go w dom do stałego zamieszkania w przyszłości. Działka ta znajduje się w sąsiedztwie innych nieruchomości, które posiadają status działek budowlanych i są objęte istniejącą zabudową mieszkaniową, mimo bliskości rzeki Pisi. Pragnę zaznaczyć, że działka nr 16/26, bezpośrednio przylegająca do działki nr 16/19 od strony rzeki,	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		również stanowi moją własność i może pełnić funkcję ochronną jako teren potencjalnie zalewowy. Rzeka Pisia cechuje się od wielu lat niskim poziomem wód i jej obecny przebieg nie stwarza realnego zagrożenia powodziowego dla działki nr 16/19. Proponowana zmiana nie wpłynie zatem negatywnie na środowisko naturalne ani nie zaburzy ładu przestrzennego okolicy. Wnoszona zmiana odpowiada również trendowi rozwoju terenów rekreacyjno-mieszkaniowych w gminie oraz racjonalnemu wykorzystaniu gruntów nieobjętych już intensywną działalnością rolniczą.		
1357	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Wnoszę o zmianę przeznaczenia działki nr 16/19, obręb Zboiska w gminie Radziejowice, w projekcie strategii rozwoju CPK, poprzez wskazanie jej jako strefy wielofunkcyjnej z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Celem zmiany jest umożliwienie budowy domu jednorodzinnego z przeznaczeniem rekreacyjnym (letniskowym), z możliwością przekształcenia go w dom do stałego zamieszkania w przyszłości. Działka ta znajduje się w sąsiedztwie innych nieruchomości, które posiadają status działek budowlanych i są objęte istniejącą zabudową mieszkaniową, mimo bliskości rzeki Pisi. Pragnę zaznaczyć, że działka nr 16/26, bezpośrednio przylegająca do działki nr 16/19 od strony rzeki, również stanowi moją własność i może pełnić funkcję ochronną jako teren potencjalnie zalewowy. Rzeka Pisia cechuje się od wielu lat niskim poziomem wód i jej obecny przebieg nie stwarza realnego zagrożenia powodziowego dla działki nr 16/19. Proponowana zmiana nie wpłynie zatem negatywnie na środowisko naturalne ani nie zaburzy ładu przestrzennego okolicy. Wnoszona zmiana odpowiada również trendowi rozwoju terenów rekreacyjno-mieszkaniowych w gminie oraz racjonalnemu wykorzystaniu gruntów nieobjętych już intensywną działalnością rolniczą.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1358	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się na przebieg proponowanej drogi wojewódzkiej z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Proponowana droga oraz OIZ z obszarami usługowymi zaplanowane są w pobliżu zabudowy jednorodzinnej oraz Rezerwatu Rozłogi (obszar Natura 2000)	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1359	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na proponowany przebieg drogi z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez obszar Kraśniczej Woli ponieważ wiązałoby się to z wysiedleniem wielu rodzin i uciążliwością dla pozostałych mieszkańców. Nie chcę OIZ na terenie sołectwa Kraśnicza Wola ani w pobliżu ponieważ są to tereny rolnicze z zabudową jednorodzinną.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1360	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	stworzenie węzła kolejowego w Jaktorowie, wiąże się z wyburzeniem ponad 400 domów, są to niczym nieuzasadnione koszty. Ludzie wybrali tę okolicę do mieszkania by uciec od zgiełku miasta, jest niedopuszczalne wybudowanie bloków w Gminie Jaktorów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1361	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	W Gminie Jaktorów cechuje się luźną zabudową. Mieszkańcy cenią sobie przestronność i prywatność swoich działek. Wybudowanie segmentów czy bloków w gminie o takim charakterze jest błędem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1362	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Planowana droga przebiega przez obszary zabudowy jednorodzinnej oraz zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie Rezerwatu Rozłogi – obszaru Natura 2000, której ochrona wynika z Prawa Unijnego. Realizacja inwestycji, w tak wrażliwym przyrodniczym obszarze może prowadzić do nieodwracalnych szkód ekologicznych oraz konfliktu z przepisami środowiskowymi. Trasa ta dubluje istniejące już połączenie drogowe i powoduje chaos przestrzenny - generując dodatkowe koszty, a zarazem komplikując zarządzanie infrastrukturą w przyszłości. Planowanie infrastruktury musi opierać się na analizie istniejących już zasobów transportu, a nie tworzyć ich kosztem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1363	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Planowana droga przebiega przez obszary zabudowy jednorodzinnej oraz zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie Rezerwatu Rozłogi – obszaru Natura 2000, której ochrona wynika z Prawa Unijnego. Realizacja inwestycji, w tak wrażliwym przyrodniczym obszarze może prowadzić do nieodwracalnych szkód ekologicznych oraz konfliktu z przepisami środowiskowymi. Trasa ta dubluje istniejące już połączenie drogowe i powoduje chaos przestrzenny - generując dodatkowe koszty, a zarazem komplikując zarządzanie infrastrukturą w przyszłości. Planowanie infrastruktury musi opierać się na analizie istniejących już zasobów transportu, a nie tworzyć ich kosztem.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1364	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wybudowanie węzła kolejowego w jaktorowie podzieli gminę na kilka części,co spowoduje utrudnienia w poruszaniu się po gminie. Gmina Jaktorów ma walory przyrodnicze, które nie mogą być tak zniszczone	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1365	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wyznaczona na mapie droga w gminie Błonie przebiega przez bardzo zaludniony obszar zabudowy jednorodzinnej. Dodaj komentarz: Gmina Błonie- planowana droga o wojewódzka, która jest alternatywną drogą dla autostrady powinna być przeprowadzona poza miastem (np. bliżej autostrady A2 gdzie są pola uprawne). Aktualny wariant dzieli miasto na pół i utrudni mieszkańcom poruszanie się po mieście. Dodaj komentarz: Gmina Błonie-	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1366	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Uważam, że inwestycja CPK jest zupełnie niepotrzebna. Poprzedni rząd cechował się megalomanią, obecny rząd boi się zaprzestać tej inwestycji. Tereny, na którym ma powstać cpk, są przepiękne, ludzie potrzebują przestrzeni żeby wypoczywać, nie można wszystkiego zabudowywać. Należy wykorzystać istniejące już lotniska w Modlinie i Radomiu i na nich się skupić	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1367	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Planowana trasa nie posiada argumentów, które wpływałyby pozytywnie na środowisko, a także dla istniejącej infrastruktury oraz mieszkańców Kraśniczej Woli. Zaproponowana droga stanowi naruszenie fundamentalnych wartości społecznych, przestrzennych ekologicznych – bazuje ona na eksmisji, wyburzeniu wielu domów rodzinnych oraz zniszczeniu zabudowanej wiejskiej struktury. Droga, nie pokrywa się z obecnym układem dróg, nie wykorzystuje jej zasobów w zakresie komunikacyjnym. Warto zaznaczyć, że istnieją inne korytarze transportowe zdecydowanie mniej kolizyjnie ekologicznie. Inwestycje tego typu muszą być poprzedzone rzetelną oceną oddziaływania na środowisko, a nie zniszczeniu wszystkiego, tworząc pomysł pozbawiony realnych potrzeb mieszkańców Kraśniczej Woli i istniejących zasobów przestrzennych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1368	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Planowana trasa nie posiada argumentów, które wpływałyby pozytywnie na środowisko, a także dla istniejącej infrastruktury oraz mieszkańców Kraśniczej Woli. Zaproponowana droga stanowi naruszenie fundamentalnych wartości społecznych, przestrzennych ekologicznych – bazuje ona na eksmisji, wyburzeniu wielu domów rodzinnych oraz zniszczeniu zabudowanej wiejskiej struktury. Droga, nie pokrywa się z obecnym układem dróg, nie wykorzystuje jej zasobów w zakresie komunikacyjnym. Warto zaznaczyć, że istnieją inne korytarze transportowe zdecydowanie mniej kolizyjnie ekologicznie. Inwestycje tego typu muszą być poprzedzone rzetelną oceną oddziaływania na środowisko, a nie zniszczeniu wszystkiego, tworząc pomysł pozbawiony realnych potrzeb mieszkańców Kraśniczej Woli i istniejących zasobów przestrzennych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1369	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozbudowa węzła kolejowego na terenie gminy Jaktorów, wiąże się z ogromnymi kosztami związanymi z wykupem działek wzdłuż projektowanych linii. Plany obejmują wyburzenie około czterystu domów i przesiedlenie ogromnej liczby ludności. Jest to działanie nieuzasadnione ekonomicznie. Korzystniejsze byłoby wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej i usprawnienie istniejącego połączenia kolejowego między Łodzią i Warszawą. Dodaj komentarz: Budowa nowego lotniska przy obecnie mało wykorzystywanych lotniskach w Modlinie i Radomiu, jest ekonomicznie nieuzasadnione. W przypadku obu wymienionych, istnieją już odpowiednie połączenia kolejowe i drogowe, które umożliwiają zwiększenie ich wykorzystania. Przesunięcie ruchu lotniczego w jedno miejsce spowoduje zbytne natężenie ruchu, którego można uniknąć rozpraszając go w różnych kierunkach od Warszawy	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1370	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Zaproponowany przebieg drogi w bezpośrednim sąsiedztwie Rezerwatu Rozłogi, objętego ochroną w ramach sieci Natura 2000, stanowi naruszenie praw dotyczących ochrony środowiska. Każda ingerencja infrastrukturalna w sąsiedztwie takiego obszaru wymaga szczegółowej oceny oddziaływania na środowisko - co w Waszej propozycji przebiegu drogi zabrakło. Planowana droga prowadzi tylko do: fragmentacji siedlisk, zanieczyszczenia środowiska, zwiększenia hałasu i presji antropogenicznej - stanowi to tylko negatywne i nieodwracalne zagrożenie dla przyrody. Należy zaznaczyć, że takie przeprowadzenie drogi jest TYLKO zaprzeczeniem ochrony dla środowiska. Proponowana trasa wyklucza jakkolwiek cel strategii obszaru CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Naruszenie obszarów chronionych tylko w interesie budowy drogi, która dubluje już istniejące połączenia drogowe jest nie do zaakceptowania.		
1371	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Zaproponowany przebieg drogi w bezpośrednim sąsiedztwie Rezerwatu Roztogi, objętego ochroną w ramach sieci Natura 2000, stanowi naruszenie praw dotyczących ochrony środowiska. Każda ingerencja infrastrukturalna w sąsiedztwie takiego obszaru wymaga szczegółowej oceny oddziaływania na środowisko - co w Waszej propozycji przebiegu drogi zabrakło. Planowana droga prowadzi tylko do: fragmentacji siedlisk, zanieczyszczenia środowiska, zwiększenia hałasu i presji antropogenicznej - stanowi to tylko negatywne i nieodwracalne zagrożenie dla przyrody. Należy zaznaczyć, że takie przeprowadzenie drogi jest TYLKO zaprzeczeniem ochrony dla środowiska. Proponowana trasa wyklucza jakiegokolwiek cel strategii obszaru CPK. Naruszenie obszarów chronionych tylko w interesie budowy drogi, która dubluje już istniejące połączenia drogowe jest nie do zaakceptowania.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1372	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Wnoszę o wprowadzenie w regulacjach wewnętrznych CPK oraz wymaganiach dla przewoźników obowiązującej na stałe polityki redukcji hałasu obejmującej m.in.: -zakaz operowania samolotów o wysokiej emisji hałasu w szczególności starszych modeli, które nie spełniają nowoczesnych norm hałasowych	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1373	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wnoszę o zaplanowanie konkretnych działań, które byłyby rekompensatą dla mieszkańców Żukowa, przez którego przebiega Kolej Dużych Prędkości, która dzieli miejscowość i powoduje wzrost niedogodności polegający na braku możliwości dotychczasowego prowadzenia działalności rolnej na tym terenie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1374	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę aby teren miejscowości Żuków w gminie Grodzisk Mazowiecki włączony został do AERO CITY. Kieruję wniosek aby Żuków ujęty został w Strategii CPK jako Obszar Strategicznej Interwencji aby na przyszłość teren ten miał przypisaną funkcję USŁUGOWO-GOSPODARCZĄ	NIE	Obszar znajduje się poza OIZ.
1375	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Zaproponowany przebieg drogi nie rozwiązuje rzeczywistych problemów komunikacyjnych, a wytwarza tylko nowe. Zamiast tworzyć nową trasę kosztem mieszkańców i środowiska, na początku, proponowałabym o skupieniu się na modernizacji istniejącej już obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, która obecnie nie spełnia standardów przepustowości – posiada tylko jeden pas w każdym kierunku. W godzinach szczytu ten odcinek już ulega zakorkowaniu, utrudniając ruch. Tworzenie nowej drogi, dubluje tylko obecne trasy, które powinny być dobrze wykonane priorytetowo. Wizja CPK o zaproponowanej drodze to niepotrzebna ingerencja w tereny zamieszkałe, rolnicze, objęte ochroną środowiskową. Miejscowość Kraśnicza Wola to obszar o zwartej zabudowie jednorodzinnej i rolniczej, przez co planowana droga przebiegałaby w niedopuszczalnej bliskości domostw, stwarzając ryzyko hałasu, emisji zanieczyszczeń i pogorszenia jakości życia mieszkańców. Wobec powyższego wnoszę o: 1. Rezygnację z budowy nowej drogi przez Kraśniczą Wolę, 2. Skoncentrowaniu się na modernizacji i rozbudowie istniejącej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego (poszerzenie do dwóch pasów), 3. Przeprowadzenie szczegółowej analizy efektywności transportowej obecnych tras oraz wariantów optymalizacji w oparciu o dane rzeczywistego natężenia ruchu, 4. Uwzględnienie opinii mieszkańców w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych. Wnoszę wykonanie ogólnej analizy, aby wizja rozbudowy CPK była korzystna przede wszystkim dla mieszkańców, środowiska, a także była zgodna z inwestycją ogólnonarodową - wykluczając jednoznacznie obecny gotowy pomysł, który jest idealny tylko na papierze.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1376	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się z proponowaną drogą wojewódzką z Izdebną Nowego do obwodnicy Grodziska Mazowieckiego przez tereny wsi Kraśnicza Wola. Zaproponowany przebieg drogi nie rozwiązuje rzeczywistych problemów komunikacyjnych, a wytwarza tylko nowe. Zamiast tworzyć nową trasę kosztem mieszkańców i środowiska, na początku, proponowałabym o skupieniu się na modernizacji istniejącej już obwodnicy Grodziska Mazowieckiego, która obecnie nie spełnia standardów przepustowości – posiada tylko jeden pas w każdym kierunku. W godzinach szczytu ten odcinek już ulega zakorkowaniu, utrudniając ruch. Tworzenie nowej drogi, dubluje tylko obecne trasy, które powinny być dobrze wykonane priorytetowo. Wizja CPK o zaproponowanej drodze to niepotrzebna ingerencja w tereny zamieszkałe, rolnicze, objęte ochroną	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		środowiskową. Miejscowość Kraśnicza Wola to obszar o zwartej zabudowie jednorodzinnej i rolniczej, przez co planowana droga przebiegałaby w niedopuszczalnej bliskości domostw, stwarzając ryzyko hałasu, emisji zanieczyszczeń i pogorszenia jakości życia mieszkańców. Wobec powyższego wnioskuję o: 1. Rezygnację z budowy nowej drogi przez Kraśniczą Wolę, 2. Skoncentrowaniu się na modernizacji i rozbudowie istniejącej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego (poszerzenie do dwóch pasów), 3. Przeprowadzenie szczegółowej analizy efektywności transportowej obecnych tras oraz wariantów optymalizacji w oparciu o dane rzeczywistego natężenia ruchu, 4. Uwzględnienie opinii mieszkańców w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych. Wnioskuję wykonanie ogólnej analizy, aby wizja rozbudowy CPK była korzystna przede wszystkim dla mieszkańców, środowiska, a także była zgodna z inwestycją ogólnonarodową - wykluczając jednoznacznie obecny gotowy pomysł, który jest idealny tylko na papierze.		
1377	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Złożona uwaga dotyczy podrozdziału pt. 'Program drogowy' (strona 65). Na str. 65 znajduje się fragment: "Osnową dla przedsięwzięcia są inwestycje drogowe objęte Programem CPK, przede wszystkim budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, rozbudowa autostrady A2 o dodatkowe pasy ruchu oraz budowa drogowego układu komunikacyjnego łączącego CPK z siecią dróg publicznych. W oparciu o ww. inwestycje opracowany zostanie masterplan rozwoju sieci drogowej, łączący kolejne perspektywy realizacji przedsięwzięć z etapami poszerzenia działalności operacyjnej CPK." Postulat: Uwzględnienie w podstawowym dokumencie strategicznym w ww. fragmencie, poza wymienianą enumeratywnie OAW oraz A2 również nowo-projektowanej drogi w randze drogi głównej o ruchu przyspieszonym/ekspresowym A/S, łączącej CPK z Warszawą (od węzła A2 - Konotopa). Nowa droga A/S od węzła A2 Konotopa do CPK (oznaczona w innej części dokumentu literą 'C') powinna zdecydowanie zostać inwestycją priorytetową, która pozwoli na odciążenie przeciążonego aktualnie w godzinach szczytu układu drogowego (tj. A2 oraz DK92). Nowa droga A/S należy do zdecydowanie połączeń priorytetowych i powinna zostać oddana do użytku wraz z otwarciem pierwszej części CPK. Przepustowość obecnego układu dróg głównych łączących Warszawę z przyszłym CPK (czyli A2 i DK92) jest już na wyczerpaniu i planowana obecnie rozbudowa A2 o jeden dodatkowy pas ruchu jakkolwiek pilnie potrzebna, z pewnością w perspektywie kilku lat okaże się niewystarczająca dla obsługi nowych dodatkowych dużych potoków ruchu w kierunkach Warszawa-CPK i CPK-Warszawa. Droga powinna powstać jak najszybciej i wskazany obecnie w projekcie dokumentu horyzont jej wybudowania około roku 2044 powinien zostać zmieniony na: lata 2032-2034.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1378	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozwój sieci osadniczej w oparciu o dostępność zrównoważonego transportu jest niewłaściwy. Współcześni mieszkańcy naszego kraju dzielą się na tych, którzy chcą mieszkać w dużych aglomeracjach miejskich, gdzie transport zbiorowy odgrywa dużą rolę oraz tych, którzy oczekują spokoju i kontaktu z przyrodą. Nie ma potrzeby betonowania kolejnych obszarów naszego kraju. Nie chcemy dostępu do planowanego transportu szynowego i przystanku kolejowego, gdyż w bliskiej odległości od Henryszewa mamy dwie stacje kolejowe: Międzybórz i Żyrardów. Każdy kto chce skorzystać połączeń kolejowych nie ma problemu, aby to uczynić. Nie na wszystkich terenach musi dochodzić do intensywnych procesów urbanizacyjnych. Dodaj komentarz: Obecni mieszkańcy Henryszewa nie potrzebują przystanku kolejowego, 200-metrowych peronów, ani przewidzianej w ich sąsiedztwie przestrzeni publicznych i placu. Nie chcemy tworzenia centrum lokalnego w otoczeniu przystanku kolejowego. Nie chcemy wpisywać się w założenia TOD i nurt miast 15-minutowych. Chęć wybudowania domu i zamieszkania w tej okolicy była związana z innymi aspektami niż przedstawiane w projekcie strategii rozwoju.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1379	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1380	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1381	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1382	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie. Planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1383	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	AD. I - PROJEKT Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK do 2044 1. Brak w tej części Strategii informacji, że w otoczeniu CPK znajdują się miasta - ogrody. Milanówek, Podkowa Leśna i Brwinów tworzą tzw. Trójmiasto ogrodów 2. Kwestionujemy uznanie w Strategii, że napływ nowych mieszkańców, to pozytywny aspekt CPK. W małych miejscowościach takich jak miasto - ogród Milanówek może to mieć negatywny wpływ. Napływ nowych mieszkańców oznacza wzrost potrzeb i roszczeń (budowa nowych szkół, obiektów, parkingów) oraz może oznaczać zaburzenie równowagi ekologiczno - przestrzennej, wzrost hałasu, spalin, antropopresji. W mieście - ogrodzie ma to duże znaczenie. Strategia generalizuje wiele zagadnień i nie poddaje ich analizie dostosowanej do konkretnego miejsca. W Strategii brak odniesień do ogromnego zróżnicowania obszaru wokół CPK i potrzeby większej indywidualizacji zaleceń czy rozwiązań. 3. Walory kulturowe i turystyka - Strategia rozpoznaje obiekty dziedzictwa kulturowego w otoczeniu Grodziska Mazowieckiego. Nie dostrzega i nie wymienia dziedzictwa kulturowego miasta - ogrodu Milanówka wpisanego prawie w całości do rejestru zabytków. Brak odniesień w pierwszym rozdziale do istnienia Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i form ochrony przyrody takich jak użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo - krajobrazowe, pomniki przyrody, w czym przoduje Milanówek - a to bardzo ważny aspekt min. turystyki, o której wspomina ten rozdział. 4. Strategia wydaje się nie w pełni rozpoznaje wartości miast - ogrodów i negatywny wpływ CPK.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1384	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Ad. 5 - Projekt prognozy oddziaływania dla projektu Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK do 2044 1. Stwierdzenie, że "Wizja obszaru otoczenia CPK zakłada, że kompleksowa przebudowa powiązań transportowych w obszarze otoczenia CPK przyspieszy i zintensyfikuje trwający od wielu lat proces przemiany struktury gospodarczej tego obszaru z rolniczego na przemysłowo-usługowy" symbolizuje przedsięwzięcie. Sprzeciwiamy się tej wizji. Poświęcono, nie pytając wcześniej nikogo o zgodę, centralną część Polski pod kontrowersyjną inwestycję. To nie prawda, że struktura gospodarcza w otoczeniu CPK zamieniała się od lat z rolniczej na przemysłowo - usługową. Milanówek - miasto - ogród, miejscowość o licznych zabytkach architektury i przyrody staje się częścią czyjejś wizji. Formy przemysłowo - usługowe zniszczą nasze miasteczko, podobnie jak centra logistyczne i zaplecza magazynowe. Niestety nie uwzględniono wyjątkowości i odrębności miasteczka takiego jak Milanówek. 2. Nie wiadomo na czym ma polegać ogólnikowe zapewnienie, że "ochrona materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego obszaru otoczenia CPK – wsparcie na rzecz rewaloryzacji, ochrony, zagospodarowania i utrzymania obiektów ". To hasła bez konkretów. We wszystkich tych "pustych" stwierdzeniach BRAK konkretów, ram czasowych. 3. Nie wykonano pomiarów hałasu w Milanówku a mimo to proponuje się budowę drogi równoległej do uciążliwej autostrady A2. Jak można planować przedsięwzięcie bez analiz hałasu? Drodze tej sprzeciwiają się mieszkańcy północnego Milanówka. Droga ta zaszkodzi także obszarowi stawów w Kraśniczej Woli. Propozycja lokalna budowy innej drogi w zamian, na styku z Brwinowem - zasadna byłaby budowa w formie napowietrznej ze względu na kolizję z torami PKP oraz w celu zachowania systemu rowów melioracyjnych istniejących na tym terenie w Milanówku. 4. Tabela 5-58 na str. 160 wymienia nazwę: Turczynek zamiast podania pełnej nazwy formy ochrony przyrody: Zespół przyrodniczo - krajobrazowy Turczynek w mieście - ogrodzie Milanówka. Nazwa Turczynek jest używana w odniesieniu także do innych obszarów zatem uszczegółowienie pomoże w identyfikacji. 5. Wnosimy o utworzenie użytku ekologicznego w Kraśniczej Woi - stawy, las, tereny przyległe do stawów. 7. Istnieje brak spójności między Strategią a oceną jej oddziaływania na środowisko. Oba dokumenty się mocno rozciągają. 8. Adekwatne dla tej części dokumentacji CPK jest przypomnienie, że decyzja środowiskowa RDOŚ wskazuje na zniszczenia przyrodnicze w wyniku inwestycji, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie w pełni oszacowanych. 9. Zadziwia brak stwierdzenia siedlisk przyrodniczych na terenie Milanówka, mimo iż, jak jest w tekście podane, aż 93,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		13% terenu gminy zajmują formy ochrony przyrody. Jest to jedyne miejsce w otoczeniu CPK o takim wysokim wskaźniku. 10. W tabeli nr 5-51 na str. 150 podany jest termin: Milanówek (miasto) zamiast: Milanówek (miasto - ogród). 11. Nie dokonano analizy dotyczącej ptaków związanych z budynkami i ich ochrony, mimo iż nowe budynki w związku z burzeniem starej zabudowy powinny uwzględniać ten aspekt i utrę siedlisk np. jerzyków (Apus apus). 12. Wnosimy o dodanie do listy planowanych form ochrony przyrody utworzenie użytku ekologicznego w Kraśniczej Woli - stawy, las, tereny przyległe. 13. Nie otrzymujemy odpowiedzi, dokąd mają się przenieść zwierzęta, które będą "eksmitowane" z ich dotychczasowych siedlisk oraz jak rozwiązany będzie problem naporu tych zwierząt na inne tereny (np. dziki, sarny, lisy).		
1385	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	AD. II - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część opisowa 1. Strategia decyduje o strefie powiązań funkcjonalno - przestrzennych obszaru oddziaływania CPK. Stworzyła lub raczej NARZUCIŁA swego rodzaju model, który silnie będzie oddziaływał na życie ludzi, zwierzęta, na przyrodę, na przestrzeń, na cenne zasoby i także zdrowie. Podstawowe założenie tego modelu to wspieranie funkcji osadniczych i miejskich, tam gdzie jest lub będzie dostęp do transportu szynowego. Zatem obszary blisko stacji kolejowych mają podlegać intensywnej urbanizacji. Wydaje się to być błędne rozwojowe założenie, które zniszczy życie wielu ludziom, którzy wybrali ciche i słabiej zurbanizowane tereny jako miejsce docelowe swojego życia. Strategia jak i koncepcja CPK jest spojrzeniem jednostronnym, nie konsultowanym z nikim przed swoim powstaniem. 2. Strategia narzuca rozumienie ROZWOJU sprzeczne z poglądami i oczekiwaniami wielu osób. Strategia wybiera TYKO jeden kierunek rozwoju przedstawiając go jako rzekomą szansę, tak jakby rozbudowa funkcji osadniczych oraz "betonowanie" świata było powszechnie uznanym ideałem XXI wieku. Jest to sprzeczne z oczekiwaniami i życzeniami wielu mieszkańców oraz z wartościami, którymi do niedawna chlubiła się Polska - jak np. ochrona przyrody. Jest to sprzeczne także z ideą i założeniami miast - ogrodów. Strategia kładąc nacisk na rozwój funkcji osadniczych, otwiera drogę do zniszczenia charakteru miejscowości takich jak Milanówek i pogorszenia jakości życia. Zbudowanie nowej infrastruktury nie poprawi jakości życia, jeśli ciche spokojne miasteczko utraci swój kameralny charakter. 3. Strategia stanowi bardzo ogólnikowy dokument, który WYTYCZA pewne kierunki nie biorąc pod uwagę ani sposobu ich realizacji, ani konsekwencji podczas realizacji i po realizacji. Strategia np. mówi o wzmożeniu funkcji osadniczych, lecz nie precyzuje rodzaju zabudowy i konsekwencji jej powstania. Pomijany jest aspekt tożsamości miejscowości, jej charakteru, odmiennych lokalnych możliwości i ograniczeń, oczekiwań mieszkańców. Narzuca kierunek: zabudowa/rozbudowa, w tym wolnych terenów otwartych, bez analizy jak to wpłynie na jakość życia obecnych mieszkańców, na strukturę przestrzenno - przyrodniczą i bezpieczeństwo ekologiczne danego miejsca a w konsekwencji całego kraju. Rozumienie rozwoju i postępu w obecnych czasach zmienia oblicze. Koncepcja CPK jest jej zaprzeczeniem. 4. Strategia sugeruje ingerencję w cenne niezurbanizowane obszary stanowiące istotę zielonych podwarszawskich miejscowości, w tym Milanówka. Strategia min. wskazuje parametry dotyczące zagospodarowania przestrzennego, które uznajemy za KARYGODNE, NIEDOPUSZCZALNE, NISZCZYCIELSKIE, ANTYPRZYRODNICZE i niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Strategia wyznacza następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne: • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji śródmiejskich, • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji miejskich, • aktywności gospodarczej, • rolna stanowiąca rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej, • rolna, • powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, • uzupełniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		oraz 12 obszarów o istotnym znaczeniu, gdzie Strategia dyktuje parametry powierzchni biologicznie czynnej w sposób sprzeczny z istniejącymi wytycznymi, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, kierunkami rozwoju miejscowości, zasadami ochrony przyrody i środowiska w tym regionie. Wartość 100% powierzchni biologicznie czynnej nie istnieje w Strategii. Nie ma ochrony lasów, cennych terenów przyrodniczych, form ochrony przyrody. Strategia wyznacza bardzo niski procent powierzchni biologicznie czynnej, np. w zabudowie jednorodzinnej tylko 50% !!! podczas gdy powinno być minimum 70%. Nie bierze pod uwagę wymogów ochrony konserwatorskiej i przyrodniczej w miejscowościach takich jak Milanówek, który jest zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków. Ponadto Strategia łączy funkcje, które powinny być oddzielne: mieszkalne z usługowymi, co zmienia diametralnie charakter obszaru i otoczenia CPK. Nawet strefa ZN - zieleni naturalnej nie ma w Strategii zapisów chroniących w 100% jej powierzchnię biologicznie czynną!!! Bez pytania Strategia zmienia siłowo świat. Jakim prawem? 5. Wnosimy o wpisanie ochrony terenów leśnych (Ls) w formie 100% powierzchni biologicznie czynnej, ochronę obszarowych form ochrony przyrody, nie mieszanie funkcji oraz dostrzeżenie faktu, że nawet jeśli dany obszar nie jest objęty tak restrykcyjnymi formami ochrony (min. konserwatorska) jak Milanówek, to skutki jego zagospodarowania i tak zostaną przeniesione na sąsiednie tereny/obszary/miejscowości. 6. Strategia nie zauważa historii miejscowości, ich tożsamości i elementów składowych tych tożsamości. Pojęcie POWIERZCHNI biologicznie czynnej obecnie niestety zgodnie z niechlubnymi nowelizacjami prawa dotyczy także powierzchni sztucznie utworzonych, np. na dachach budynków, a to oznacza, że wskaźniki np. 50% lub 30% zawarte w Strategii mogą oznaczać o połowę mniejsze wartości na gruncie rodzimym - betonozę. Wnosimy o maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych z zaznaczeniem: na gruncie rodzimym, w tym na terenie Milanówka na działkach budowlanych min. 70% i min. 80 % w strefie ochrony konserwatorskiej a tereny cenne przyrodniczo, rolne, leśne, podmokłe wolne od zabudowy - 100% powierzchni biologicznie czynnej. 7. Wnosimy o ochronę dolin rzecznych, w tym rzeki Rokitnicy. 8. Zalecenia Strategii i propozycje oderwane są od zasad ochrony przyrody, krajobrazu, wód podziemnych, środowiska. 9. Strategia mówi o elementach sieci krajobrazowo - przyrodniczej o zróżnicowanym charakterze – takich tereny otwarte, łąkowe, doliny rzeczne, obszary zadrzewione i zalesione, potwierdzając, że powinny one tworzyć w skali ponadlokalnej spójną strukturę sieciowo -węzłową o ciągłym charakterze niszcząc przy tym znaczną ich część. Jednocześnie identyfikuje tzw. obszary wzmocnień w ww. zakresie, lecz ogranicza się tylko do stwierdzenia: "We wskazanych obszarach wzmocnień rekomenduje się zachowanie ciągłości powiązań i wprowadzenie ograniczenia zabudowy lub zachowanie znaczących parametrów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej." Użyte słowa: "rekomenduje się" zamiast jednoznacznych kategoriycznych określeń nie mają żadnej mocy sprawczej. Strategii nie zależy ani na ochronie ww. obszarów ani na jej zapewnieniu! 10. Obszar otoczenia CPK ma stanowić "obszar rezerw rozwojowych regionu dla funkcji związanych z aktywnością gospodarczą, przepływem ludzi i towarów". Z założenie to nie uwzględnia lokalnych kierunków rozwoju miejscowości, zwłaszcza miast - ogrodów i gmin wiejsko - miejskich. Przypomina politykę scentralizowanego zarządzania z minionej epoki. Totalny brak zindywidualizowania, odgórnie narzucony model rozwojowy sprzeczny z potrzebami zarówno poszczególnych mieszkańców jak i całego kraju a za to nastawiony na "obsługę" idei czysto komercyjnego przedsięwzięcia, jakim jest CPK. Kto i kiedy pytał społeczeństwo, a zwłaszcza mieszkańców obszaru CPK i jego otoczenia o ich priorytety, oczekiwania, potrzeby? Została w zamian przygotowana STRATEGIA na bazie odgórnych założeń i zaleceń - bez rzetelnego badania regionu, jego uwarunkowań społeczno - gospodarczych, przyrodniczych, przestrzennych i wcześniejszego zebrania wniosków mieszkających tu ludzi i zarządzających samorządów. Poddanie na tak późnym etapie STRATEGII konsultacjom społecznym bez możliwości wypowiedzi przed jej stworzeniem wydaje się być niewłaściwe. Można także stwierdzić, że mieszkańcy zostali OSZUKANI przez polityków. Pan Maciej Lasek wzmagał swoją aktywność "lotniskową" przed wyborami samorządowymi i parlamentarnymi. Wizytował min. Milanówek przekonując o zagrożeniach, hałasowych, jakie niesie ze sobą budowa CPK. W przededniu wyborów parlamentarnych deklarował i obiecywał, że po dojściu do władzy Jego opcji politycznej lotniska nie będzie. Na co się zdały te obietnice? Przedstawiciel naszego stowarzyszenia rozmawiał z - wówczas posłem - p. M. Laskiem i usłyszał tę właśnie obietnicę. Czy zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia? Wkrótce po wygranych wyborach i otrzymaniu obecnej funkcji p. Maciej Lasek zmienił zdanie. Jak można tak szybko i tak drastycznie zmienić zdanie? WSTYD Po prostu WSTYD!		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		11. Strategia wydaje się być formą narzuconą odgórnie. Przez lata ją poprzedzające nie dano nikomu szans wypowiedzi. Obecnie konsultacje wydają się być fikcyjne, gdyż oczekują refleksji i wniosków na temat dokumentu odgórnie stworzonego bez żadnej konsultacyjnej bazy wyjściowej. Jesteśmy zmuszeni do "opiniowania" TYLKO elementów dokumentu, który powstał na bazie narzuconych przesłanek i założeń, które są niepodważalne, a powinny być w 100% zweryfikowane, gdyż stanowią życzeniowy model myślowy, służący uzasadnieniu tezy, tj. powstaniu CPK. W Strategii jest cały szereg pustych ogólnikowych haseł, jakby pisanych wedle modelu teoretycznego. 12. W kwestii ochrony ziemi rolnej STRATEGIA jest dokumentem o wysokim poziomie hipokryzji. Stwierdza, że mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów (rolnych) możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej, charakterystycznych dla regionu Mazowsza Zachodniego. Lokalizacja CPK na obszarze ziemi rolnej o wysokiej klasie, która powinna być rezerwą krajową wydaje się być historycznym błędem, który może przynieść wielorakie negatywne przez nikogo nie brane pod uwagę konsekwencje. 13. Strategia nie zajmuje się ważnym tematem degradacji środowiska naturalnego, układów przestrzenno - przyrodniczych na potrzeby lotniska ani tematem dzikich ZWIERZĄT, ich zniszczonych siedlisk - nie do zrekompensowania!!! - oraz przymusową migracją dzikich zwierząt z ich terenów bytowania i żerowania zajętych na potrzeby CPK. Dokąd mają przemieścić się tysiące dzikich zwierząt z tego terenu (sarny, łosie, dziki, ptaki krajobrazu rolniczego)? Ogromna połać terenu, na którym bytują setki i tysiące zwierząt, zostanie im odebrana. Powstaną nowe konflikty na linii człowiek - zwierzęta. To nie jest zrównoważony rozwój kraju, to antropocentryzm w swojej najbardziej egoistycznej formie. 14. Milanówek jest spokojnym miasteczkiem, gdzie wyznacznikiem komfortu życia jest zieleń i oddalenie od wielkomiejskiego hałasu. Milanówek jest miastem - ogrodem w znacznej części wpisanym do rejestru zabytków i objętym Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Lotnisko powstałe w pobliżu Milanówka wygeneruje nie tylko hałas związany z lotami samolotów, ale i także zmiany wynikające z potrzeby budowy szeroko rozumianego zaplecza lotniskowego, co zmieni charakter naszej miejscowości. Strategia nie bierze tych aspektów pod uwagę. 15. Strategia nie analizuje sposobu organizacji lotów i wpływu skutków inwestycji min. na Milanówek. W związku z dominującym kierunkiem wiatrów W/NW (zachodni/północno-zachodni) lądowanie na lotnisku przy takim kierunku wiatrów odbywać się będzie "pod wiatr", tym samym zwiększony będzie hałas lotniczy, przekroczone dopuszczalne decybele oraz zatrucie środowiska Milanówka. Strategia jest ogólnikowa i pomija kluczowe zagadnienia, które powinny być konsultowane z mieszkańcami i gminami obszaru oddziaływania CPK. 16. Strategia zezwala na naruszanie prawa własności i swobody zagospodarowania własnych nieruchomości przez mieszkańców. Wynika z niej także utrata suwerenności w zakresie decydowania o zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych gmin, w tym tak wrażliwej jednostki przestrzenno - organizacyjnej jak miasto - ogród Milanówek. 17. Sytuacja pandemii (COVID) pokazała, co dzieje się w czasach kryzysu i zagrożenia zdrowotnego z ruchem powietrznym i funkcjonowaniem lotnisk oraz z tzw. RENTOWNOŚCIĄ danego przedsięwzięcia. Poza tym wojna na Ukrainie i inne konflikty z użyciem broni nakazują zmianę spojrzenia na inwestycję, jej ewentualne korzyści, straty lub generowanie zagrożeń. Gigantyczne lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą staje się nie tylko miejscem ogromnego "tranzytu"/przemieszczania" się ludzi i towarów, ale i celem strategicznym podczas ewentualnych konfliktów. Strategia tego nie analizuje, mimo iż są to kwestie bezpieczeństwa. 18. STRATEGIA w swojej ogólnikowej treści stoi w sprzeczności z nieco bardziej skonkretyzowanymi zapisami wydanej i będącej w trybie zaskarżenia decyzji środowiskowej Decyzja środowiskowa min. przewiduje konieczność przebudowy istniejących dróg lokalnych do parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych. W konsekwencji zniszczone zostaną zielone pobocza dróg, zwiększy się procent powierzchni nieprzepuszczalnych dla wody i powierzchni utwardzonych dróg. W konsekwencji przebudowy dróg lokalnych oraz powstania nowych dróg zmieni się charakter okolicy oraz warunki środowiskowe. Drogi lokalne stanowią będą nowe lub zwiększone bariery architektoniczne i niebezpieczeństwo dla wędrujących np. nocą zwierząt. Nastąpi fragmentacja środowiska naturalnego. 19. Strategia nie identyfikuje i nie inwentaryzuje wszystkich korytarzy ekologicznych i miejsc przemieszczania się zwierząt w odniesieniu do istniejącego lub planowanego systemu dróg. Ogólnikowe zapisy nie ochronią korytarzy ekologicznych tak ważnych lokalnie i ponadlokalnie. W ramach ochrony przed hałasem, np. budowy ekranów		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		akustycznych stanowić będą przeszkody architektoniczne dla zwierząt. Przed budową dróg oraz elementów towarzyszącej infrastruktury przeciwhałasowej powinny być zidentyfikowane duże i małe przejścia dla zwierząt przy współpracy nie tylko przyrodników ale i lokalnej społeczności, która najlepiej zna swój teren. W Strategii nie ma ani słowa o konsekwencjach budowy sieci dróg oraz o ochronie akustycznej w postaci ekranów i konieczności zapewnienia stosownych przejść dla zwierząt na koszt CPK (podziemnych, naziemnych, napowietrznych). 20. Zagadnienie zmian gruntowo - wodnych nie jest omawiane przez Strategię, mimo iż konsekwencją budowy CPK i wymuszonych przez CPK zmian przestrzennych będzie ogromny pobór wody przy jednoczesnym zmniejszeniu możliwości jej odnowy w wyniku min. wycięcia drzew, melioracji, zabetonowania ogromnych obszarów zielonych, likwidacji powierzchni biologicznie czynnej, osuszenia gleby, stworzenie nowych źródeł zanieczyszczeń. WODA stanowi źródło życia. Obecnie na terenie Milanówka i Grodziska Mazowieckiego odkryto jej skażenie chemiczne. W Milanówku istnieją niedobory wody. Strategia nie omawia wpływu inwestycji na zasoby wodne regionu i nie podaje skali jej eksploatacji. Inwestycja komercyjna zabierze wodę, której jest brak. 21. Zaskarżana decyzja środowiskowa RDOŚ - jakże odmienna w swojej treści od Strategii - wskazuje na ogrom zniszczeń przyrodniczych, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie oszacowanych i nieocenionych w pełni przez raport oddziaływania na środowisko. To wszystko w małym kraju, który szczyci się ochroną przyrody wypracowaną latami przez znamienitych przyrodników, społeczników i fachowców. 22. Inwestycja w zaproponowanym kształcie i miejscu to niszczenie naszego wspólnego dobra. 23. Inwestycja zniszczy wartościowe przyrodniczo tereny, bioróżnorodność i procesy przyrodnicze. Inwestycja będzie negatywnie oddziaływać na cenne przyrodniczo obszary takie jak np. unikatowe stawy w Kraśniczej Woli, ich otoczenie oraz Stawy Jaktorowskie. Wnosimy o ustanowienie na terenie stawów w Kraśniczej Woli i wokół nich użytku ekologicznego. 24. Budowa CPK i jego eksploatacja (zarówno pod kątem ruchu lotniczego jak i lądowego) wygeneruje ogromny hałas, który obecnie tutaj nie istnieje. Hałas stanowi zagrożenie także dla zwierząt. Tematyka zwierząt dzikich i ich dobrostanu jest pominięta przez Strategię. 25. Sprzeciwiamy się utracie powierzchni biologicznie czynnej na rzecz lotniska, w tym powstaniu powierzchni nieprzepuszczalnych w zlewni Pisi Gągoliny, przełożeniu Koryta Dopływu z Nowego Orszewa oraz przebudowie Koryta Dopływu spod Aleksandrowa, jak i wszelkim zmianom reżimu hydrologicznego zlewni Dopływu spod Aleksandrowa. 26. Sprzeciwiamy się niszczeniu siedlisk płazów i gadów, szlaków migracyjnych zwierząt, stanowisk cennych bezkręgowców, jak np. modraszek telejus w Dolinie Pisi Tucznej. 27. Ziemia rolna zawsze była pod ochroną w Polsce. Budowane ma być nowe wielkie lotnisko na cennych gruntach rolnych, podczas gdy istnieją inne tereny zdegradowane lub posiadające już lotnisko a otoczone gruntami rolnymi niskich klas i terenami Skarbu Państwa nie wymagające wysiedleń mieszkańców, tak ogromnych strat przyrodniczych i pozbawienie nas i przyszłych pokoleń zaplecza rolniczego, bezpieczeństwa ekologicznego i niezależności produkcyjnej w zakresie płodów rolnych. 28. W Strategii brak czytelnych informacji na temat hałasu oraz jego kumulacji. 29. W Strategii brak jest analiz dotyczących startów i lądowań oraz wysokości przelotu samolotów nad Milanówkiem. Obecnie - co nie zdążyło się wcześniej - często samoloty latają bardzo nisko nad Milanówkiem, co generuje potężny hałas a lotniska w Baranowie jeszcze nie ma. Bez konkretnych danych mieszkańcom pozostaje tylko wyobraźnia.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		30. Brak jest informacji i analiz dotyczących natężenia ruchu lotniczego pasażerskiego i towarowego, mimo iż oddziaływać on będzie na Milanówek i jego mieszkańców.		
1386	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	AD. II - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część opisowa 1. Strategia decyduje o strefie powiązań funkcjonalno - przestrzennych obszaru oddziaływania CPK. Stworzyła lub raczej NARZUCIŁA swego rodzaju model, który silnie będzie oddziaływał na życie ludzi, zwierzęta, na przyrodę, na przestrzeń, na cenne zasoby i także zdrowie. Podstawowe założenie tego modelu to wspieranie funkcji osadniczych i miejskich, tam gdzie jest lub będzie dostęp do transportu szynowego. Zatem obszary blisko stacji kolejowych mają podlegać intensywnej urbanizacji. Wydaje się to być błędne rozwojowe założenie, które zniszczy życie wielu ludziom, którzy wybrali ciche i słabiej zurbanizowane tereny jako miejsce docelowe swojego życia. Strategia jak i koncepcja CPK jest spojrzeniem jednostronnym, nie konsultowanym z nikim przed swoim powstaniem. 2. Strategia narzuca rozumienie ROZWOJU sprzeczne z poglądami i oczekiwaniami wielu osób. Strategia wybiera TYKO jeden kierunek rozwoju przedstawiając go jako rzekomą szansę, tak jakby rozbudowa funkcji osadniczych oraz "betonowanie" świata było powszechnie uznanym ideałem XXI wieku. Jest to sprzeczne z oczekiwaniami i życzeniami wielu mieszkańców oraz z wartościami, którymi do niedawna chlubiła się Polska - jak np. ochrona przyrody. Jest to sprzeczne także z ideą i założeniami miast - ogrodów. Strategia kładąc nacisk na rozwój funkcji osadniczych, otwiera drogę do zniszczenia charakteru miejscowości takich jak Milanówek i pogorszenia jakości życia. Zbudowanie nowej infrastruktury nie poprawi jakości życia, jeśli ciche spokojne miasteczko utraci swój kameralny charakter. 3. Strategia stanowi bardzo ogólnikowy dokument, który WYTYCZA pewne kierunki nie biorąc pod uwagę ani sposobu ich realizacji, ani konsekwencji podczas realizacji i po realizacji. Strategia np. mówi o wzmożeniu funkcji osadniczych, lecz nie precyzuje rodzaju zabudowy i konsekwencji jej powstania. Pomijany jest aspekt tożsamości miejscowości, jej charakteru, odmiennych lokalnych możliwości i ograniczeń, oczekiwań mieszkańców. Narzuca kierunek: zabudowa/rozbudowa, w tym wolnych terenów otwartych, bez analizy jak to wpłynie na jakość życia obecnych mieszkańców, na strukturę przestrzenno - przyrodniczą i bezpieczeństwo ekologiczne danego miejsca a w konsekwencji całego kraju. Rozumienie rozwoju i postępu w obecnych czasach zmienia oblicze. Koncepcja CPK jest jej zaprzeczeniem. 4. Strategia sugeruje ingerencję w cenne niezurbanizowane obszary stanowiące istotę zielonych podwarszawskich miejscowości, w tym Milanówka. Strategia min. wskazuje parametry dotyczące zagospodarowania przestrzennego, które uznajemy za KARYGODNE, NIEDOPUSZCZALNE, NISZCZYCIELSKIE, ANTYPRZYRODNICZE i niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Strategia wyznacza następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne: • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji śródmiejskich, • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji miejskich, • aktywności gospodarczej, • rolna stanowiąca rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej, • rolna, • powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, • uzupełniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych oraz 12 obszarów o istotnym znaczeniu, gdzie Strategia dyktuje parametry powierzchni biologicznie czynnej w sposób sprzeczny z istniejącymi wytycznymi, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, kierunkami rozwoju miejscowości, zasadami ochrony przyrody i środowiska w tym regionie. Wartość 100% powierzchni biologicznie	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		czynnej nie istnieje w Strategii. Nie ma ochrony lasów, cennych terenów przyrodniczych, form ochrony przyrody. Strategia wyznacza bardzo niski procent powierzchni biologicznie czynnej, np. w zabudowie jednorodzinnej tylko 50% !!! podczas gdy powinno być minimum 70%. Nie bierze pod uwagę wymogów ochrony konserwatorskiej i przyrodniczej w miejscowościach takich jak Milanówek, który jest zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków. Ponadto Strategia łączy funkcje, które powinny być oddzielne: mieszkalne z usługowymi, co zmienia diametralnie charakter obszaru i otoczenia CPK. Nawet strefa ZN - zieleni naturalnej nie ma w Strategii zapisów chroniących w 100% jej powierzchnię biologicznie czynną!!! Bez pytania Strategia zmienia siłowo świat. Jakim prawem? 5. Wnosimy o wpisanie ochrony terenów leśnych (Ls) w formie 100% powierzchni biologicznie czynnej, ochronę obszarowych form ochrony przyrody, nie mieszanie funkcji oraz dostrzeżenie faktu, że nawet jeśli dany obszar nie jest objęty tak restrykcyjnymi formami ochrony (min. konserwatorska) jak Milanówek, to skutki jego zagospodarowania i tak zostaną przeniesione na sąsiednie tereny/obszary/miejscowości. 6. Strategia nie zauważa historii miejscowości, ich tożsamości i elementów składowych tych tożsamości. Pojęcie POWIERZCHNI biologicznie czynnej obecnie niestety zgodnie z niechlubnymi nowelizacjami prawa dotyczy także powierzchni sztucznie utworzonych, np. na dachach budynków, a to oznacza, że wskaźniki np. 50% lub 30% zawarte w Strategii mogą oznaczać o połowę mniejsze wartości na gruncie rodzimym - betonozę. Wnosimy o maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych z zaznaczeniem: na gruncie rodzimym, w tym na terenie Milanówka na działkach budowlanych min. 70% i min. 80 % w strefie ochrony konserwatorskiej a tereny cenne przyrodniczo, rolne, leśne, podmokłe wolne od zabudowy - 100% powierzchni biologicznie czynnej. 7. Wnosimy o ochronę dolin rzecznych, w tym rzeki Rokitnicy. 8. Zalecenia Strategii i propozycje oderwane są od zasad ochrony przyrody, krajobrazu, wód podziemnych, środowiska. 9. Strategia mówi o elementach sieci krajobrazowo - przyrodniczej o zróżnicowanym charakterze – takich tereny otwarte, łąkowe, doliny rzeczne, obszary zadrzewione i zalesione, potwierdzając, że powinny one tworzyć w skali ponadlokalnej spójną strukturę sieciowo -węzłową o ciągłym charakterze niszcząc przy tym znaczną ich część. Jednocześnie identyfikuje tzw. obszary wzmocnień w ww. zakresie, lecz ogranicza się tylko do stwierdzenia: "We wskazanych obszarach wzmocnień rekomenduje się zachowanie ciągłości powiązań i wprowadzenie ograniczenia zabudowy lub zachowanie znaczących parametrów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej." Użyte słowa: "rekomenduje się" zamiast jednoznacznych kategoriycznych określeń nie mają żadnej mocy sprawczej. Strategii nie zależy ani na ochronie ww. obszarów ani na jej zapewnieniu! 10. Obszar otoczenia CPK ma stanowić "obszar rezerw rozwojowych regionu dla funkcji związanych z aktywnością gospodarczą, przepływem ludzi i towarów". Założenie to nie uwzględnia lokalnych kierunków rozwoju miejscowości, zwłaszcza miast - ogrodów i gmin wiejsko - miejskich. Przypomina politykę scentralizowanego zarządzania z minionej epoki. Totalny brak zindywidualizowania, odgórnie narzucony model rozwojowy sprzeczny z potrzebami zarówno poszczególnych mieszkańców jak i całego kraju a za to nastawiony na "obsługę" idei czysto komercyjnego przedsięwzięcia, jakim jest CPK. Kto i kiedy pytał społeczeństwo, a zwłaszcza mieszkańców obszaru CPK i jego otoczenia o ich priorytety, oczekiwania, potrzeby? Została w zamian przygotowana STRATEGIA na bazie odgórnych założeń i zaleceń - bez rzetelnego badania regionu, jego uwarunkowań społeczno - gospodarczych, przyrodniczych, przestrzennych i wcześniejszego zebrania wniosków mieszkających tu ludzi i zarządzających samorządów. Poddanie na tak późnym etapie STRATEGII konsultacjom społecznym bez możliwości wypowiedzi przed jej stworzeniem wydaje się być niewłaściwe. Można także stwierdzić, że mieszkańcy zostali OSZUKANI przez polityków. Pan Maciej Lasek wzmagął swoją aktywność "lotniskową" przed wyborami samorządowymi i parlamentarnymi. Wizytował min. Milanówek przekonując o zagrożeniach, hałasowych, jakie niesie ze sobą budowa CPK. W przededniu wyborów parlamentarnych deklarował i obiecywał, że po dojściu do władzy Jego opcji politycznej lotniska nie będzie. Na co się zdały te obietnice? Przedstawiciel naszego stowarzyszenia rozmawiał z - wówczas posem - p. M. Laskiem i usłyszał tę właśnie obietnicę. Czy zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia? Wkrótce po wygranych wyborach i otrzymaniu obecnej funkcji p. Maciej Lasek zmienił zdanie. Jak można tak szybko i tak drastycznie zmienić zdanie? WSTYD Po prostu WSTYD! 11. Strategia wydaje się być formą narzuconą odgórnie. Przez lata ją poprzedzające nie dano nikomu szans wypowiedzi. Obecnie konsultacje wydają się być fikcyjne, gdyż oczekują refleksji i wniosków na temat dokumentu odgórnie stworzonego bez żadnej konsultacyjnej bazy wyjściowej. Jesteśmy zmuszeni do "opiniowania" TYLKO		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		elementów dokumentu, który powstał na bazie narzuconych przesłanek i założeń, które są niepodważalne, a powinny być w 100% zweryfikowane, gdyż stanowią życzeniowy model myślowy, służący uzasadnieniu tezy, tj. powstaniu CPK. W Strategii jest cały szereg pustych ogólnikowych haseł, jakby pisanych wedle modelu teoretycznego. 12. W kwestii ochrony ziemi rolnej STRATEGIA jest dokumentem o wysokim poziomie hipokryzji. Stwierdza, że mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów (rolnych) możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej, charakterystycznych dla regionu Mazowsza Zachodniego. Lokalizacja CPK na obszarze ziemi rolnej o wysokiej klasie, która powinna być rezerwą krajową wydaje się być historycznym błędem, który może przynieść wielorakie negatywne przez nikogo nie brane pod uwagę konsekwencje. 13. Strategia nie zajmuje się ważnym tematem degradacji środowiska naturalnego, układów przestrzenno - przyrodniczych na potrzeby lotniska ani tematem dzikich ZWIERZĄT, ich zniszczonych siedlisk - nie do zrekompensowania!!! - oraz przymusową migracją dzikich zwierząt z ich terenów bytowania i żerowania zajętych na potrzeby CPK. Dokąd mają przemieścić się tysiące dzikich zwierząt z tego terenu (sarny, łosie, dziki, ptaki krajobrazu rolniczego)? Ogromna połać terenu, na którym bytują setki i tysiące zwierząt, zostanie im odebrana. Powstaną nowe konflikty na linii człowiek - zwierzęta. To nie jest zrównoważony rozwój kraju, to antropocentryzm w swojej najbardziej egoistycznej formie. 14. Milanówek jest spokojnym miasteczkiem, gdzie wyznacznikiem komfortu życia jest zieleń i oddalenie od wielkomiejskiego hałasu. Milanówek jest miastem - ogrodem w znacznej części wpisanym do rejestru zabytków i objętym Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Lotnisko powstałe w pobliżu Milanówka wygeneruje nie tylko hałas związany z lotami samolotów, ale i także zmiany wynikające z potrzeby budowy szeroko rozumianego zaplecza lotniskowego, co zmieni charakter naszej miejscowości. Strategia nie bierze tych aspektów pod uwagę. 15. Strategia nie analizuje sposobu organizacji lotów i wpływu skutków inwestycji min. na Milanówek. W związku z dominującym kierunkiem wiatrów W/NW (zachodni/północno-zachodni) lądowanie na lotnisku przy takim kierunku wiatrów odbywać się będzie "pod wiatr", tym samym zwiększony będzie hałas lotniczy, przekroczone dopuszczalne decybele oraz zatrucie środowiska Milanówka. Strategia jest ogólnikowa i pomija kluczowe zagadnienia, które powinny być konsultowane z mieszkańcami i gminami obszaru oddziaływania CPK. 16. Strategia zezwala na naruszanie prawa własności i swobody zagospodarowania własnych nieruchomości przez mieszkańców. Wynika z niej także utrata suwerenności w zakresie decydowania o zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych gmin, w tym tak wrażliwej jednostki przestrzenno - organizacyjnej jak miasto - ogród Milanówek. 17. Sytuacja pandemii (COVID) pokazała, co dzieje się w czasach kryzysu i zagrożenia zdrowotnego z ruchem powietrznym i funkcjonowaniem lotnisk oraz z tzw. RENTOWNOŚCIĄ danego przedsięwzięcia. Poza tym wojna na Ukrainie i inne konflikty z użyciem broni nakazują zmianę spojrzenia na inwestycję, jej ewentualne korzyści, straty lub generowanie zagrożeń. Gigantyczne lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą staje się nie tylko miejscem ogromnego "tranzytu"/przemieszczania" się ludzi i towarów, ale i celem strategicznym podczas ewentualnych konfliktów. Strategia tego nie analizuje, mimo iż są to kwestie bezpieczeństwa. 18. STRATEGIA w swojej ogólnikowej treści stoi w sprzeczności z nieco bardziej skonkretyzowanymi zapisami wydanej i będącej w trybie zaskarżenia decyzji środowiskowej Decyzja środowiskowa min. przewiduje konieczność przebudowy istniejących dróg lokalnych do parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych. W konsekwencji zniszczone zostaną zielone pobocza dróg, zwiększy się procent powierzchni nieprzepuszczalnych dla wody i powierzchni utwardzonych dróg. W konsekwencji przebudowy dróg lokalnych oraz powstania nowych dróg zmieni się charakter okolicy oraz warunki środowiskowe. Drogi lokalne stanowiąc będą nowe lub zwiększone bariery architektoniczne i niebezpieczeństwo dla wędrujących np. nocą zwierząt. Nastąpi fragmentacja środowiska naturalnego. 19. Strategia nie identyfikuje i nie inwentaryzuje wszystkich korytarzy ekologicznych i miejsc przemieszczania się zwierząt w odniesieniu do istniejącego lub planowanego systemu dróg. Ogólnikowe zapisy nie ochronią korytarzy ekologicznych tak ważnych lokalnie i ponadlokalnie. W ramach ochrony przed hałasem, np. budowy ekranów akustycznych stanowiąc będą przeszkody architektoniczne dla zwierząt. Przed budową dróg oraz elementów towarzyszącej infrastruktury przeciwhałasowej powinny być zidentyfikowane duże i małe przejścia dla zwierząt przy współpracy nie tylko przyrodników ale i lokalnej społeczności, która najlepiej zna swój teren. W Strategii nie ma ani słowa o konsekwencjach budowy sieci dróg oraz o ochronie akustycznej w postaci ekranów i konieczności		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zapewnienia stosownych przejść dla zwierząt na koszt CPK (podziemnych, naziemnych, napowietrznych). 20. Zagadnienie zmian gruntowo - wodnych nie jest omawiane przez Strategię, mimo iż konsekwencją budowy CPK i wymuszonych przez CPK zmian przestrzennych będzie ogromny pobór wody przy jednoczesnym zmniejszeniu możliwości jej odnowy w wyniku min. wycięcia drzew, melioracji, zabetonowania ogromnych obszarów zielonych, likwidacji powierzchni biologicznie czynnej, osuszenia gleby, stworzenie nowych źródeł zanieczyszczeń. WODA stanowi źródło życia. Obecnie na terenie Milanówka i Grodziska Mazowieckiego odkryto jej skażenie chemiczne. W Milanówku istnieją niedobory wody. Strategia nie omawia wpływu inwestycji na zasoby wodne regionu i nie podaje skali jej eksploatacji. Inwestycja komercyjna zabierze wodę, której jest brak. 21. Zaskarżana decyzja środowiskowa RDOŚ - jakże odmienna w swojej treści od Strategii - wskazuje na ogrom zniszczeń przyrodniczych, np. w postaci pełnej utraty lub fragmentacji kilkudziesięciu siedlisk przyrodniczych, zagrożeń w wyniku bardzo dużej kolizji punktowej i obszarowej ze stanowiskami roślin chronionych, wycinki drzew i krzewów na ogromną skalę, także w lasach i na obszarach chronionych (73.591 sztuk drzew, 61.133 z zadrzewień śródpolnych, 7741 sztuk z zadrzewień terenów zabudowanych, 4324 w lasach prywatnych, 393 sztuki w lasach Skarbu Państwa), niszczenie płazów, korytarzy ekologicznych stanowiących szlaki wędrówek zwierząt, niekorzystne zmiany wodno - gruntowe, zagrożenia chronionych gatunków ssaków (np. ryś, wilk) i wiele innych skutków przyrodniczych naszym zdaniem nie oszacowanych i nieocenionych w pełni przez raport oddziaływania na środowisko. To wszystko w małym kraju, który szczyty się ochroną przyrody wypracowaną latami przez znamienitych przyrodników, społeczników i fachowców. 22. Inwestycja w zaproponowanym kształcie i miejscu to niszczenie naszego wspólnego dobra. 23. Inwestycja zniszczy wartościowe przyrodniczo tereny, bioróżnorodność i procesy przyrodnicze. Inwestycja będzie negatywnie oddziaływać na cenne przyrodniczo obszary takie jak np. unikatowe stawy w Kraśniczej Woli, ich otoczenie oraz Stawy Jaktorowskie. Wnosimy o ustanowienie na terenie stawów w Kraśniczej Woli i wokół nich użytku ekologicznego. 24. Budowa CPK i jego eksploatacja (zarówno pod kątem ruchu lotniczego jak i lądowego) wygeneruje ogromny hałas, który obecnie tutaj nie istnieje. Hałas stanowi zagrożenie także dla zwierząt. Tematyka zwierząt dzikich i ich dobrostanu jest pominięta przez Strategię. 25. Sprzeciwiamy się utracie powierzchni biologicznie czynnej na rzecz lotniska, w tym powstaniu powierzchni nieprzepuszczalnych w zlewni Pisi Gągoliny, przełożeniu Koryta Dopływu z Nowego Oryszewa oraz przebudowie Koryta Dopływu spod Aleksandrowa, jak i wszelkim zmianom reżimu hydrologicznego zlewni Dopływu spod Aleksandrowa. 26. Sprzeciwiamy się niszczeniu siedlisk płazów i gadów, szlaków migracyjnych zwierząt, stanowisk cennych bezkręgowców, jak np. modraszek telejus w Dolinie Pisi Tucznej. 27. Ziemia rolna zawsze była pod ochroną w Polsce. Budowane ma być nowe wielkie lotnisko na cennych gruntach rolnych, podczas gdy istnieją inne tereny zdegradowane lub posiadające już lotnisko a otoczone gruntami rolnymi niskich klas i terenami Skarbu Państwa nie wymagające wysiedleń mieszkańców, tak ogromnych strat przyrodniczych i pozbawienie nas i przyszłych pokoleń zaplecza rolniczego, bezpieczeństwa ekologicznego i niezależności produkcyjnej w zakresie płodów rolnych. 28. W Strategii brak czytelnych informacji na temat hałasu oraz jego kumulacji. 29. W Strategii brak jest analiz dotyczących startów i lądowań oraz wysokości przelotu samolotów nad Milanówkiem. Obecnie - co nie zdążyło się wcześniej - często samoloty latają bardzo nisko nad Milanówkiem, co generuje potężny hałas a lotniska w Baranowie jeszcze nie ma. Bez konkretnych danych mieszkańcom pozostaje tylko wyobraźnia. 30. Brak jest informacji i analiz dotyczących natężenia ruchu lotniczego pasażerskiego i towarowego, mimo iż oddziaływać on będzie na Milanówek i jego mieszkańców.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: AD. I - PROJEKT Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK do 2044 1. Brak w tej części Strategii informacji, że w otoczeniu CPK znajdują się miasta - ogrody. Milanówek, Podkowa Leśna i Brwinów tworzą tzw. Trójmiasto ogrodów 2. Kwestionujemy uznanie w Strategii, że napływ nowych mieszkańców, to pozytywny aspekt CPK. W małych miejscowościach takich jak miasto - ogród Milanówek może to mieć negatywny wpływ. Napływ nowych mieszkańców oznacza wzrost potrzeb i roszczeń (budowa nowych szkół, obiektów, parkingów) oraz może oznaczać zaburzenie równowagi ekologiczno - przestrzennej, wzrost hałasu, spalin, antropopresji. W mieście - ogrodzie ma to duże znaczenie. Strategia generalizuje wiele zagadnień i nie poddaje ich analizie dostosowanej do konkretnego miejsca. W Strategii brak odniesień do ogromnego zróżnicowania obszaru wokół CPK i potrzeby większej indywidualizacji zaleceń czy rozwiązań. 3. Walory kulturowe i turystyka - Strategia rozpoznaje obiekty dziedzictwa kulturowego w otoczeniu Grodziska Mazowieckiego. Nie dostrzega i nie wymienia dziedzictwa kulturowego miasta - ogrodu Milanówka wpisanego prawie w całości do rejestru zabytków. Brak odniesień w pierwszym rozdziale do istnienia Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i form ochrony przyrody takich jak użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo - krajobrazowe, pomniki przyrody, w czym przoduje Milanówek - a to bardzo ważny aspekt min. turystyki, o której wspomina ten rozdział. 4. Strategia wydaje się nie w pełni rozpoznaje wartości miast - ogrodów i negatywny wpływ CPK. AD. II - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część opisowa 1. Strategia decyduje o strefie powiązań funkcjonalno - przestrzennych obszaru oddziaływania CPK. Stworzyła lub raczej NARZUCIŁA swego rodzaju model, który silnie będzie oddziaływał na życie ludzi, zwierzęta, na przyrodę, na przestrzeń, na cenne zasoby i także zdrowie. Podstawowe założenie tego modelu to wspieranie funkcji osadniczych i miejskich, tam gdzie jest lub będzie dostęp do transportu szynowego. Zatem obszary blisko stacji kolejowych mają podlegać intensywnej urbanizacji. Wydaje się to być błędne rozwojowe założenie, które zniszczy życie wielu ludziom, którzy wybrali ciche i słabiej zurbanizowane tereny jako miejsce docelowe swojego życia. Strategia jak i koncepcja CPK jest spojrzeniem jednostronnym, nie konsultowanym z nikim przed swoim powstaniem. 2. Strategia narzuca rozumienie ROZWOJU sprzeczne z poglądami i oczekiwaniami wielu osób. Strategia wybiera TYKO jeden kierunek rozwoju przedstawiając go jako rzekomą szansę, tak jakby rozbudowa funkcji osadniczych oraz "betonowanie" świata było powszechnie uznanym ideałem XXI wieku. Jest to sprzeczne z oczekiwaniami i życzeniami wielu mieszkańców oraz z wartościami, którymi do niedawna chlubiła się Polska - jak np. ochrona przyrody. Jest to sprzeczne także z ideą i założeniami miast - ogrodów. Strategia kładąc nacisk na rozwój funkcji osadniczych, otwiera drogę do zniszczenia charakteru miejscowości takich jak Milanówek i pogorszenia jakości życia. Zbudowanie nowej infrastruktury nie poprawi jakości życia, jeśli ciche spokojne miasteczko utraci swój kameralny charakter. 3. Strategia stanowi bardzo ogólnikowy dokument, który WYTYCZA pewne kierunki nie biorąc pod uwagę ani sposobu ich realizacji, ani konsekwencji podczas realizacji i po realizacji. Strategia np. mówi o wzmożeniu funkcji osadniczych, lecz nie precyzuje rodzaju zabudowy i konsekwencji jej powstania. Pomijany jest aspekt tożsamości miejscowości, jej charakteru, odmiennych lokalnych możliwości i ograniczeń, oczekiwań mieszkańców. Narzuca		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		kierunek: zabudowa/rozbudowa, w tym wolnych terenów otwartych, bez analizy jak to wpłynie na jakość życia obecnych mieszkańców, na strukturę przestrzenno - przyrodniczą i bezpieczeństwo ekologiczne danego miejsca a w konsekwencji całego kraju. Rozumienie rozwoju i postępu w obecnych czasach zmienia oblicze. Koncepcja CPK jest jej zaprzeczeniem. 4. Strategia sugeruje ingerencję w cenne niezurbanizowane obszary stanowiące istotę zielonych podwarszawskich miejscowości, w tym Milanówka. Strategia min. wskazuje parametry dotyczące zagospodarowania przestrzennego, które uznajemy za KARYGODNE, NIEDOPUSZCZALNE, NISZCZYCIELSKIE, ANTYPRZYRODNICZE i niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Strategia wyznacza następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne: • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji śródmiejskich, • wielofunkcyjna wzmacniania funkcji miejskich, • aktywności gospodarczej, • rolna stanowiąca rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej, • rolna, • powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, • uzupełniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych oraz 12 obszarów o istotnym znaczeniu, gdzie Strategia dyktuje parametry powierzchni biologicznie czynnej w sposób sprzeczny z istniejącymi wytycznymi, miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, kierunkami rozwoju miejscowości, zasadami ochrony przyrody i środowiska w tym regionie. Wartość 100% powierzchni biologicznie czynnej nie istnieje w Strategii. Nie ma ochrony lasów, cennych terenów przyrodniczych, form ochrony przyrody. Strategia wyznacza bardzo niski procent powierzchni biologicznie czynnej, np. w zabudowie jednorodzinnej tylko 50% !!! podczas gdy powinno być minimum 70%. Nie bierze pod uwagę wymogów ochrony konserwatorskiej i przyrodniczej w miejscowościach takich jak Milanówek, który jest zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków. Ponadto Strategia łączy funkcje, które powinny być oddzielne: mieszkalne z usługowymi, co zmienia diametralnie charakter obszaru i otoczenia CPK. Nawet strefa ZN - zieleni naturalnej nie ma w Strategii zapisów chroniących w 100% jej powierzchnię biologicznie czynną!!! Bez pytania Strategia zmienia siłowo świat. Jakim prawem? 5. Wnosimy o wpisanie ochrony terenów leśnych (Ls) w formie 100% powierzchni biologicznie czynnej, ochronę obszarowych form ochrony przyrody, nie mieszanie funkcji oraz dostrzeżenie faktu, że nawet jeśli dany obszar nie jest objęty tak restrykcyjnymi formami ochrony (min. konserwatorska) jak Milanówek, to skutki jego zagospodarowania i tak zostaną przeniesione na sąsiednie tereny/obszary/miejscowości. 6. Strategia nie zauważa historii miejscowości, ich tożsamości i elementów składowych tych tożsamości. Pojęcie POWIERZCHNI biologicznie czynnej obecnie niestety zgodnie z niechlubnymi nowelizacjami prawa dotyczy także powierzchni sztucznie utworzonych, np. na dachach budynków, a to oznacza, że wskaźniki np. 50% lub 30% zawarte w Strategii mogą oznaczać o połowę mniejsze wartości na gruncie rodzimym - betonozę. Wnosimy o maksymalizację powierzchni biologicznie czynnych z zaznaczeniem: na gruncie rodzimym, w tym na terenie Milanówka na działkach budowlanych min. 70% i min. 80 % w strefie ochrony konserwatorskiej a tereny cenne przyrodniczo, rolne, leśne, podmokłe wolne od zabudowy - 100% powierzchni biologicznie czynnej. 7. Wnosimy o ochronę dolin rzecznych, w tym rzeki Rokitnicy. 8. Zalecenia Strategii i propozycje oderwane są od zasad ochrony przyrody, krajobrazu, wód podziemnych, środowiska. 9. Strategia mówi o elementach sieci krajobrazowo - przyrodniczej o zróżnicowanym charakterze – takich tereny otwarte, łąkowe, doliny rzeczne, obszary zadrzewione i zalesione, potwierdzając, że powinny one tworzyć w skali ponadlokalnej spójną strukturę sieciowo -węzłową o ciągłym charakterze niszcząc przy tym znaczną ich część. Jednocześnie identyfikuje tzw. obszary wzmocnień w ww. zakresie, lecz ogranicza się tylko do stwierdzenia: "We		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wskazanych obszarach wzmocnień rekomenduje się zachowanie ciągłości powiązań i wprowadzenie ograniczenia zabudowy lub zachowanie znaczących parametrów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej." Użyte słowa: "rekomenduje się" zamiast jednoznacznych kategoriycznych określeń nie mają żadnej mocy sprawczej. Strategii nie zależy ani na ochronie ww. obszarów ani na jej zapewnieniu! 10. Obszar otoczenia CPK ma stanowić "obszar rezerw rozwojowych regionu dla funkcji związanych z aktywnością gospodarczą, przepływem ludzi i towarów". Założenie to nie uwzględnia lokalnych kierunków rozwoju miejscowości, zwłaszcza miast - ogrodów i gmin wiejsko - miejskich. Przypomina politykę scentralizowanego zarządzania z minionej epoki. Totalny brak zindywidualizowania, odgórnie narzucony model rozwojowy sprzeczny z potrzebami zarówno poszczególnych mieszkańców jak i całego kraju a za to nastawiony na "obsługę" idei czysto komercyjnego przedsięwzięcia, jakim jest CPK. Kto i kiedy pytał społeczeństwo, a zwłaszcza mieszkańców obszaru CPK i jego otoczenia o ich priorytety, oczekiwania, potrzeby? Została w zamian przygotowana STRATEGIA na bazie odgórnych założeń i zaleceń - bez rzetelnego badania regionu, jego uwarunkowań społeczno - gospodarczych, przyrodniczych, przestrzennych i wcześniejszego zebrania wniosków mieszkających tu ludzi i zarządzających samorządów. Poddanie na tak późnym etapie STRATEGII konsultacjom społecznym bez możliwości wypowiedzi przed jej stworzeniem wydaje się być niewłaściwe. Można także stwierdzić, że mieszkańcy zostali OSZUKANI przez polityków. Pan Maciej Lasek wzmaczał swoją aktywność "lotniskową" przed wyborami samorządowymi i parlamentarnymi. Wizytował min. Milanówek przekonując o zagrożeniach, hałasowych, jakie niesie ze sobą budowa CPK. W przededniu wyborów parlamentarnych deklarował i obiecywał, że po dojściu do władzy Jego opcji politycznej lotniska nie będzie. Na co się zdały te obietnice? Przedstawiciel naszego stowarzyszenia rozmawiał z - wówczas posem - p. M. Laskiem i usłyszał tę właśnie obietnicę. Czy zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia? Wkrótce po wygranych wyborach i otrzymaniu obecnej funkcji p. Maciej Lasek zmienił zdanie. Jak można tak szybko i tak drastycznie zmienić zdanie? WSTYD Po prostu WSTYD! 11. Strategia wydaje się być formą narzuconą odgórnie. Przez lata ją poprzedzające nie dano nikomu szans wypowiedzi. Obecnie konsultacje wydają się być fikcyjne, gdyż oczekują refleksji i wniosków na temat dokumentu odgórnie stworzonego bez żadnej konsultacyjnej bazy wyjściowej. Jesteśmy zmuszeni do "opiniowania" TYLKO elementów dokumentu, który powstał na bazie narzuconych przesłanek i założeń, które są niepodważalne, a powinny być w 100% zweryfikowane, gdyż stanowią życzeniowy model myślowy, służący uzasadnieniu tezy, tj. powstaniu CPK. W Strategii jest cały szereg pustych ogólnikowych haseł, jakby pisanych wedle modelu teoretycznego. 12. W kwestii ochrony ziemi rolnej STRATEGIA jest dokumentem o wysokim poziomie hipokryzji. Stwierdza, że mimo presji inwestycyjnej i zintegrowanego rozwoju wskazanych obszarów (rolnych) możliwe będzie utrzymanie dużych i zwartych obszarów produkcji rolnej, charakterystycznych dla regionu Mazowsza Zachodniego. Lokalizacja CPK na obszarze ziemi rolnej o wysokiej klasie, która powinna być rezerwą krajową wydaje się być historycznym błędem, który może przynieść wielorakie negatywne przez nikogo nie brane pod uwagę konsekwencje. 13. Strategia nie zajmuje się ważnym tematem degradacji środowiska naturalnego, układów przestrzenno - przyrodniczych na potrzeby lotniska ani tematem dzikich ZWIERZĄT, ich zniszczonych siedlisk - nie do zrekompensowania!!! - oraz przymusową migracją dzikich zwierząt z ich terenów bytowania i żerowania zajętych na potrzeby CPK. Dokąd mają przemieścić się tysiące dzikich zwierząt z tego terenu (sarny, łosie, dziki, ptaki krajobrazu rolniczego)? Ogromna połać terenu, na którym bytują setki i tysiące zwierząt, zostanie im odebrana. Powstaną nowe konflikty na linii człowiek - zwierzęta. To nie jest zrównoważony rozwój kraju, to antropocentryzm w swojej najbardziej egoistycznej formie. 14. Milanówek jest spokojnym miasteczkiem, gdzie wyznacznikiem komfortu życia jest zieleń i oddalenie od wielkomiejskiego hałasu. Milanówek jest miastem - ogrodem w znacznej części wpisanym do rejestru zabytków i objętym Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Lotnisko powstałe w pobliżu Milanówka wygeneruje nie tylko hałas związany z lotami samolotów, ale i także zmiany wynikające z potrzeby budowy szeroko rozumianego zaplecza lotniskowego, co zmieni charakter naszej miejscowości. Strategia nie bierze tych aspektów pod uwagę. 15. Strategia nie analizuje sposobu organizacji lotów i wpływu skutków inwestycji min. na Milanówek. W związku z dominującym kierunkiem wiatrów W/NW (zachodni/północno-zachodni) lądowanie na lotnisku przy takim kierunku wiatrów odbywać się będzie "pod wiatr", tym samym zwiększony będzie hałas lotniczy, przekroczone dopuszczalne decybele oraz zatrucie środowiska Milanówka. Strategia jest ogólnikowa i pomija kluczowe zagadnienia, które powinny być konsultowane z mieszkańcami i gminami obszaru oddziaływania CPK.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		16. Strategia zezwala na naruszanie prawa własności i swobody zagospodarowania własnych nieruchomości przez mieszkańców. Wynika z niej także utrata suwerenności w zakresie decydowania o zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych gmin, w tym tak wrażliwej jednostki przestrzenno - organizacyjnej jak miasto - ogród Milanówek. 17. Sytuacja pandemii (COVID) pokazała, co dzieje się w czasach kryzysu i zagrożenia zdrowotnego z ruchem powietrznym i funkcjonowaniem lotnisk oraz z tzw. RENTOWNOŚCIĄ danego przedsięwzięcia. Poza tym wojna na Ukrainie i inne konflikty z użyciem broni nakazują zmianę spojrzenia na inwestycję, jej ewentualne korzyści, straty lub generowanie zagrożeń. Gigantyczne lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą staje się nie tylko miejscem ogromnego "tranzytu"/przemieszczania" się ludzi i towarów, ale i celem strategicznym podczas ewentualnych konfliktów. Strategia tego nie analizuje, mimo iż są to kwestie bezpieczeństwa. 18. STRATEGIA w swojej ogólnikowej treści stoi w sprzeczności z nieco bardziej skonkretyzowanymi zapisami wydanej i będącej w trybie zaskarżenia decyzji środowiskowej Decyzja środowiskowa min. przewiduje konieczność przebudowy istniejących dróg lokalnych do parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych. W konsekwencji zniszczone zostaną zielone pobocza dróg, zwiększy się procent powierzchni nieprzepuszczalnych dla wody i powierzchni utwardzonych dróg. W konsekwencji przebudowy dróg lokalnych oraz powstania nowych dróg zmieni się charakter okolicy oraz warunki środowiskowe. Drogi lokalne stanowić będą nowe lub zwiększone bariery architektoniczne i niebezpieczeństwo dla wędrujących np. nocą zwierząt. Nastąpi fragmentacja środowiska naturalnego. 19. Strategia nie identyfikuje i nie inwentaryzuje wszystkich korytarzy ekologicznych i miejsc przemieszczania się zwierząt w odniesieniu do istniejącego lub planowanego systemu dróg. Ogólnikowe zapisy nie ochronią korytarzy ekologicznych tak ważnych lokalnie i ponadlokalnie. W ramach ochrony przed hałasem, np. budowy ekranów akustycznych stanowić będą przeszkody architektoniczne dla zwierząt. Przed budową dróg oraz elementów towarzyszą		
1387	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Ad. 3 - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - część kartograficzna Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1388	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Ad. 4 - Model Struktury Funkcjonalno - Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu Brak czytelnej mapy, po otwarciu pliku legenda jest nie do odczytania, tym samym nie można przeanalizować mapy, Konsultacje powinny być powtórzone w związku z tym.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1389	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Moje uwagi dotyczą planowanych funkcji przestrzennych i strukturalnych wskazanych w konsultowanym dokumencie, a ich celem jest dostosowanie przeznaczenia określonych nieruchomości do oczekiwań właścicielskich, lokalnych uwarunkowań oraz kierunków rozwoju zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działki nr 186/2, 186/3, 186/4, 186/5 , 186/6, 186/7, 186/8, 186/9 , 186/10, 186/11, 186/12, 186/13, 186/14. Wnoszę o zmianę przeznaczenia wskazanych działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodziną. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działka nr 68 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodziną. Grądy, Gmina Jaktorów, działki nr 106/1 i 125/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodziną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 752/17 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodziną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 409 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodziną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 445 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodziną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 447 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodziną. Drybus, Gmina Baranów, działki nr 49/1, 232, 234/1, 260/1, 263/1, 265/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę zabudowy mieszkaniowo-usługowej z dopuszczeniem lokali mieszkalnych na wynajem, zabudowy magazynowej wysokiego składowania, wielkopowierzchniowej, hotelowej, parkingowej, garażowej oraz przemysłowej. Natolin, Gmina Grodzisk Mazowiecki, działki nr 105/209, 105/210	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wnoszę o zmianę przeznaczenia na mieszkalnictwo wielorodzinne z usługami w parterze oraz zabudowę jednorodzinną w formie bliźniaczej, szeregowej lub wolnostojącej.		
1390	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Moje uwagi dotyczą planowanych funkcji przestrzennych i strukturalnych wskazanych w konsultowanym dokumencie, a ich celem jest dostosowanie przeznaczenia określonych nieruchomości do oczekiwań właścicielskich, lokalnych uwarunkowań oraz kierunków rozwoju zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działki nr 186/2, 186/3, 186/4, 186/5 , 186/6, 186/7, 186/8, 186/9 , 186/10, 186/11, 186/12, 186/13, 186/14. Wnoszę o zmianę przeznaczenia wskazanych działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działka nr 68 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Grądy, Gmina Jaktorów, działki nr 106/1 i 125/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 752/17 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 409 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 445 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 447 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Drybus, Gmina Baranów, działki nr 49/1, 232, 234/1, 260/1, 263/1, 265/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę zabudowy mieszkaniowo-usługowej z dopuszczeniem lokali mieszkalnych na wynajem, zabudowy magazynowej wysokiego składowania, wielkopowierzchniowej, hotelowej, parkingowej, garażowej oraz przemysłowej. Natolin, Gmina Grodzisk Mazowiecki, działki nr 105/209, 105/210 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na mieszkalnictwo wielorodzinne z usługami w parterze oraz zabudowę jednorodzinną w formie bliźniaczej, szeregowej lub wolnostojącej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1391	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Moje uwagi dotyczą planowanych funkcji przestrzennych i strukturalnych wskazanych w konsultowanym dokumencie, a ich celem jest dostosowanie przeznaczenia określonych nieruchomości do oczekiwań właścicielskich, lokalnych uwarunkowań oraz kierunków rozwoju zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działki nr 186/2, 186/3, 186/4, 186/5 , 186/6, 186/7, 186/8, 186/9 , 186/10, 186/11, 186/12, 186/13, 186/14. Wnoszę o zmianę przeznaczenia wskazanych działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działka nr 68 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Grądy, Gmina Jaktorów, działki nr 106/1 i 125/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 752/17 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 409 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 445 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 447 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Drybus, Gmina Baranów, działki nr 49/1, 232, 234/1, 260/1, 263/1, 265/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę zabudowy mieszkaniowo-usługowej z dopuszczeniem lokali mieszkalnych na wynajem, zabudowy magazynowej wysokiego składowania, wielkopowierzchniowej, hotelowej, parkingowej, garażowej oraz przemysłowej. Natolin, Gmina Grodzisk Mazowiecki, działki nr 105/209, 105/210 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na mieszkalnictwo wielorodzinne z usługami w parterze oraz zabudowę jednorodzinną w formie bliźniaczej, szeregowej lub wolnostojącej.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1392	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Moje uwagi dotyczą planowanych funkcji przestrzennych i strukturalnych wskazanych w konsultowanym dokumencie, a ich celem jest dostosowanie przeznaczenia określonych nieruchomości do oczekiwań właścicielskich, lokalnych uwarunkowań oraz kierunków rozwoju zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Budy Stare, Gmina Jaktorów, działki nr 186/2, 186/3, 186/4, 186/5, 186/6, 186/7, 186/8, 186/9, 186/10, 186/11, 186/12, 186/13, 186/14. Wnoszę o zmianę przeznaczenia wskazanych działek na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Stare, Gmina Jaktorów, działka nr 68 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Grądy, Gmina Jaktorów, działki nr 106/1 i 125/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 752/17 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Budy Grzybek, Gmina Jaktorów, działka nr 409 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 445 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Chylice-Kolonia, Gmina Jaktorów, działka nr 447 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Drybus, Gmina Baranów, działki nr 49/1, 232, 234/1, 260/1, 263/1, 265/1 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na strefę zabudowy mieszkaniowo-usługowej z dopuszczeniem lokali mieszkalnych na wynajem, zabudowy magazynowej wysokiego składowania, wielkopowierzchniowej, hotelowej, parkingowej, garażowej oraz przemysłowej. Natolin, Gmina Grodzisk Mazowiecki, działki nr 105/209, 105/210 Wnoszę o zmianę przeznaczenia na mieszkalnictwo wielorodzinne z usługami w parterze oraz zabudowę jednorodzinną w formie bliźniaczej, szeregowej lub wolnostojącej.		
1393	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	1. Wnoszę sprzeciw wobec projektu wybudowania drogi łączącej drogę 579 z drogą 719 po północnej stronie Milanówka. 2. Jako połączenie z Milanówka do lotniska CPK wnioskuję o wybudowanie węzła drogowego Brwinów na autostradzie A1. 3. Wnoszę o połączenie drogi 719 z węzłem Brwinów i budowę wiaduktu nad torami kolejowymi (trasa Warszawa-Kraków) z zachowaniem ciągów ekologicznych po obu stronach torów kolejowych. 4. Wnoszę o wykonanie ekspertyzy poziomu hałasu i podanie sumarycznego poziomu hałasu generowanego przez CPK i lotnisko Okęcie. 5. Wnoszę o wykonanie bariery dźwięku wzdłuż autostrady A1 w postaci wałów ziemnych z nasadzeniami drzew i krzewów na wysokości Milanówka. 6. Wnoszę o zachowanie koryta rzeki Rokiny w stanie naturalnym jako bariery dźwięku i korytarza ekologicznego.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1394	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Należy uwzględnić potrzeby i dobro ościennych miejscowości zapewniając komfort funkcjonowania. Mając na względzie spokojny rejon Mazowsza, podczas analizy jako podstawowy wyznacznik Należy brać pod uwagę niezmienny charakter otaczających terenów. Wszelką ingerencja w rejon ościennych może doprowadzać do obniżenia komfortu życia pozostałych mieszkańców co jest niedopuszczalne i może powodować znaczną utratę wartości nieruchomości.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1395	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinna zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinyh, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem.	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sołectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk		
1396	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinna zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinych, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem. 4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sołectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1397	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinna zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinych, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem. 4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sołectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1398	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Projekt drogi wojewódzkiej nie został upubliczniony na terenach przez które ma przebiegać. Tereny ww. Od lat są zamieszkałe i nie rozumiem pomysłu żeby wywłaszczać kolejnych mieszkańców i rolników dla widzi mi się portu lotniczego który politycznie został wyznaczony z połamaniem przepisów prawa	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1399	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Sprawa została zgłoszona do kontroli NIK. Ponadto już pod autostradę a2 ten teren był wywłaszczanych więc nie rozumiem czemu droga wojewódzka nie	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		mogłaby przebiegać równolegle do autostrady a2 tym bardziej że teren tuż obok został już wywłaszczony i nie jest zamieszkały a przy a2 teren przyległy to jedynie pola uprawne a nie budynki zamieszkałe przez tysiące osób.		
1400	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozumiem że koszty wywłaszczenia i przejęcia gruntów z9stały obliczone i zostaną podane do publicznej wiadomości Że obywatele dowiedzą się ile pieniędzy z naszych podatków zostanie na ten cel przeznaczony.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1401	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Sprzeciw wobec planowanych linii kolejowych: Gmina Jaktorów stanowczo sprzeciwia się budowie nowych linii kolejowych na swoim terenie (przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy, Henryszew, Jaktorów, Jaktorów-Kolonię, Budy Zosine), które zagrażają wyburzeniem około 450 budynków. Wnioskujemy o przeniesienie planowanego węzła kolejowego poza obszar gminy. Minimalizacja kosztów społecznych: Domagamy się analizy wszystkich inwestycji planowanych w gminie pod kątem zminimalizowania liczby wyburzeń i kosztów społecznych. Modernizacja dróg lokalnych: Strategia musi uwzględniać przebudowę dróg gminnych i powiatowych przed rozpoczęciem budowy CPK, aby dostosować je do wzmożonego ruchu. Priorytetem jest modernizacja dróg powiatowych: ul. Kaska (nr 1516) ul. Armii Krajowej (nr 1514) ul. Gen. Skokowskiego (nr 3832) ul. Pomorska (nr 1515) Ulice Kaska i Armii Krajowej wymagają pilnego dostosowania do kategorii KR-4 wraz z budową ciągów pieszo-rowerowych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1402	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Tym bardziej że to jest informacja publiczna. Ponadto rozumiem że po usytuowaniu już lotniska Modlin pomysł na kolejne lotnisko został też poddany konsultacja i proszę o przedłożenie informacji dlaczego owe lotnisko nie może powstać w rejonach np. Rembertowa czy Mińska Mazowieckiego. Sprawa została zgłoszona do kontroli NIK i	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1403	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga niezrozumiała.
1404	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga niezrozumiała.
1405	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie. Dodaj komentarz: planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie.	NIE	Uwaga niezrozumiała.
1406	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W związku z planowaną kolejną nitką autostrady/drogi szybkiego ruchu wzdłuż linii KDP Warszawa - Baranów (CPK) od węzła Konotopa wnioskuję o zmianę przebiegu w/w drogi i poprowadzenie jej północną stroną gminy Ożarów Mazowiecki. Wpięcie kolejnej drogi w już zakorkowany węzeł Konotopa doprowadzi do totalnego chaosu i paraliżu. Ponadto poziom zanieczyszczenia powietrza jak i hałasu dla mnie jako mieszkańca wsi Konotopa będzie nie do akceptacji i bezpośrednio wpłynie na utratę możliwości mieszkania i normalnego funkcjonowania. Ponadto obszar ten jest już usytuowany pomiędzy autostradą A2 i linią kolejową Warszawa - Poznań, a zaplanowana linia kolejowa KDP W-wa - Baranów (CPK) oraz dodatkowa nitka drogi szybkiego ruchu "poszatkuje" cały ten obszar i uniemożliwi możliwość jak już wspomniałem normalnego funkcjonowania dla mnie jako mieszkańca.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1407	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 6 – Przedsięwzięcia priorytetowe, sekcja: Program mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych, akapit dotyczący minimalizacji oddziaływania akustycznego. Treść uwagi: Sugeruję rozszerzenie obecnego zapisu – który koncentruje się jedynie na narzędziach planistycznych i zmianie przeznaczenia terenów – o konkretne działania kompensacyjne. W szczególności należy uwzględnić możliwość refundacji lub współfinansowania wyciszenia akustycznego istniejących budynków mieszkalnych (np. wymiany okien, drzwi, izolacji dachów) w obszarach przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. Takie programy funkcjonują już w Polsce i w innych krajach UE. Uwzględnienie takich działań w SR CPK będzie świadectwem odpowiedzialności	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		społecznej inwestora. Uzasadnienie: Infrastruktura CPK wpłynie bezpośrednio na komfort życia wielu mieszkańców w okolicznych gminach. Samo planistyczne „wypychanie” funkcji mieszkaniowych to podejście bierne, które nie rozwiązuje problemu osób już zamieszkałych w rejonie inwestycji. Program refundacji wyciszeń pomoże utrzymać komfort życia oraz przeciwdziałać spadkowi wartości nieruchomości w strefie hałasu. Mieszkańcy nie powinni ponosić dodatkowych kosztów za inwestycję o znaczeniu ogólnokrajowym.		
1408	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Zgłaszam wniosek o odstąpienie od pomysłu usytuowania linii kolejowej (tącznicy) i przystanku pasażerskiego w Henryszewie. Teren ten jest już w dużej części zurbanizowany. Łącznicę można poprowadzić przeze tereny położone na zachód od Żyrardowa - są to tereny głównie leśne.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1409	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Projekt planowanych linii kolejowych wzdłuż Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) jest bardzo ogólny. Brak szczegółów planowanego przebiegu nowych torów kolejowych. Zgłaszam wniosek żeby ewentualne nowe tory przebiegały przez tereny, które już są w posiadaniu PKP, to znaczy w tzw. "starym śladzie ". W szczególności w okolicy drogi wojewódzkiej 719, aby przebiegały po tronie zachodniej istniejących torów, z wykorzystaniem już istniejącego starego nasypu. Dlaczego ? - ponieważ jest to okolica już silnie zabudowana przez firmy i domy jednorodzinne.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1410	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnioskuje o odstąpienie od wyznaczenia i lokalizacji OIZ Henryszew oraz OIZ Jaktorów.	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1411	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Uwagi do dokumentacji planistycznej CPK – lokalizacja i organizacja ruchu lotniczego W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi planowania i realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, przedstawiam poniższe uwagi w zakresie lokalizacji portu lotniczego oraz organizacji operacji lotniczych – w szczególności startów i lądowań. 1. Kierunki startów i lądowań – ochrona północnego Milanówka. Zwracam szczególną uwagę na konieczność takiego zaprojektowania osi podejścia i odlotów, aby ograniczyć do minimum przeloty nad obszarami silnie zurbanizowanymi. Dotyczy to zwłaszcza północnej części Milanówka – terenu o zwartej zabudowie jednorodzinnej, wysokim udziale zieleni oraz cennych walorach krajobrazowych i rekreacyjnych. Wnoszę o: • priorytetowe prowadzenie tras podejścia i odlotów nad terenami mniej zurbanizowanymi, a jeżeli będzie konieczność loty na obszarach zamieszkałych to by ustalić harmonogram, tak by np. nad danym obszarem latały max. 1-2 raz w miesiącu unikanie ustanawiania stałych korytarzy lotniczych nad północnym Milanówkiem. 2. Wysokość przelotów i ograniczanie hałasu W przypadku, gdy przeloty nad ww. obszarami okażą się konieczne, należy zastosować rozwiązania minimalizujące wpływ hałasu na mieszkańców. Proponuję: • wprowadzenie procedur zapewniających możliwie najwyższe wysokości przelotów nad terenami mieszkalnymi, min. 6000 stóp • zastosowanie niskosumowych procedur startów i lądowań (np. ograniczenie ciągu silników w określonych fazach lotu)., • postawienie ekranów lub innych nowoczesnych rozwiązań odbijających hałas silników w kierunku obszarów niezamieszkałych 3. Polityka hałasowa CPK i wymagania dla przewoźników Składam wniosek o wdrożenie trwałej i rygorystycznej polityki ograniczania hałasu, która powinna być ujęta w dokumentach regulacyjnych CPK oraz obowiązywać wszystkich przewoźników operujących z nowego portu. Wnioskuje o: • zakaz operowania samolotów niespełniających nowoczesnych norm hałasowych (co najmniej ICAO Chapter 4 lub wyższych), • przyznawanie preferencji slotowych i operacyjnych dla samolotów cichszych i nowszych, opartych na technologiach niskosumowych, • wdrożenie systemu monitoringu hałasu wraz z publicznie dostępnymi danymi oraz możliwością zgłaszania przez mieszkańców przypadków przekroczeń norm hałasowych. Uzasadnienie: Powyższe postulaty wynikają z troski o jakość życia mieszkańców regionu, w tym mojej rodziny. Funkcjonowanie dużego portu lotniczego, jakim ma być CPK, nie może odbywać się kosztem zdrowia, spokoju i środowiska naturalnego lokalnej społeczności. Dlatego apeluję o odpowiedzialne, zrównoważone podejście do planowania korytarzy lotniczych i polityki hałasowej, w duchu poszanowania interesu publicznego	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: Ogólne warunki klimatu akustycznego Wyniki wykonanych pomiarów akustycznych Na terenie gminy Milanówek nie wytypowano punktów pomiarowych oraz nie zrealizowano pomiarów akustycznych w ramach prac własnych Spółki CPK realizowanych między innymi na potrzeby Raportu oś. Nie są dostępne również aktualne wyniki innych pomiarów hałasu w środowisku realizowanych przez organy do tego wskazane. Powyższe założenie jest nieprawdziwe ponieważ mieszkańcy północnej części Milanówka od 2013 kierują pisma do GDDKiA, Marszałka województwa mazowieckiego, RDOś o pomoc w zniwelowaniu uciążliwości związanej z hałasem generowanym przez autostradę A2 na wysokości ul Kwiatowej. Jest to potworny notoryczny hałas trwający non-stop przez kilkanaście godzin i wpływający negatywnie na zdrowie mieszkańców. Wnioski są składane od 2013 o objęcie północnej części Milanówka właściwą ochroną akustyczną poprzez uzupełnienie ekranów akustycznych o odpowiedniej wysokości na wyżej wymienionym odcinku oraz o podwyższenie istniejących ekranów akustycznych na odcinku km 440+335 do km 440+500, Przy ulicach: Kwiatowej, Wąskiej, Kraszewskiego, Północnej, Wojska Polskiego, Ciasnej, Pustej, L. Teligi, Grodeckiego, Kolorowej również odczuwają pogorszenie klimatu akustycznego, który nastąpił po oddaniu do eksploatacji autostrady A2 na odcinku Stryków-Konotopa. Od momentu wybudowania autostrady A2 warunki naszego życia w Mieście – Ogród Milanówek oraz w Żukowie i Adamowie, gdzie panowała niezagłuszana niczym cisza, diametralnie się zmieniły tzn. uległy pogorszeniu i pogarszają się systematycznie w związku ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów na autostradzie A2. Trzeba tu zaznaczyć, że hałas z autostrady słychać nie tylko na posesjach i w domach mieszkańców mieszkających w bezpośredniej bliskości autostrady ok.300-500m/ W związku z tym, nie jest to tylko problem kilku mieszkańców, którzy posiadają domy jednorodzinne usytuowane bezpośrednio przy autostradzie, ale dotyczy on również większej części społeczności Milanówka mieszkającej dalej – do 2km od autostrady. Sprawa jest szczególnie ważna, ponieważ obecnie hałas ten uniemożliwia mieszkańcom Żukowa, Adamowa i Milanówka z ulic wymienionych powyżej oraz w załącznikach przebywanie na terenie swoich własnych ogródków, posesji bez narażania się na wyjątkowo drażniący hałas szczególnie w dni powszednie i w nocy (czyli 24 H/dobę). Dodatkowo w dni letnie otworzenie okien zarówno w dzień jak i w nocy powoduje, że w domach W związku z tym, nie jest to tylko problem kilku mieszkańców, którzy posiadają domy jednorodzinne usytuowane bezpośrednio przy autostradzie, ale dotyczy on również większej części społeczności Milanówka mieszkającej dalej – do 2km od autostrady. Sprawa jest szczególnie ważna, ponieważ obecnie hałas ten uniemożliwia mieszkańcom Żukowa, Adamowa i Milanówka z ulic wymienionych powyżej oraz w załącznikach przebywanie na terenie swoich własnych ogródków, posesji bez narażania się na wyjątkowo drażniący hałas szczególnie w dni powszednie i w nocy (czyli 24 H/dobę). Dodatkowo w dni letnie otworzenie okien zarówno w dzień jak i w nocy powoduje, że w domach W związku z tym, nie jest to tylko problem kilku mieszkańców, którzy posiadają domy jednorodzinne usytuowane bezpośrednio przy autostradzie, ale dotyczy on również większej części społeczności Milanówka mieszkającej dalej – do 2km od autostrady. Sprawa jest szczególnie ważna, ponieważ obecnie hałas ten uniemożliwia mieszkańcom Żukowa, Adamowa i Milanówka z ulic wymienionych powyżej oraz w załącznikach przebywanie na terenie swoich własnych ogródków, posesji bez narażania się na wyjątkowo drażniący hałas szczególnie w dni powszednie i w nocy (czyli 24 H/dobę). Dodatkowo w dni letnie otworzenie okien zarówno w dzień jak i w nocy powoduje, że w domach biorąc pod uwagę fakt, iż dźwięk rozprzestrzenia się z prędkością 340.3 m/s w powietrzu o temperaturze 15 stopni i rośnie wraz ze wzrostem temperatury powietrza oznacza to, iż nadmierny hałas prognozowany na odcinku 442+313 dociera do posesji położonych w Żukowie i Milanówku w 6-8 sekund, przy założeniu że hałas na odcinku 441+143 jest niższy, nie przeszkadza i nie jest nadmierny – co wydaje się wątpliwe.hałas wpływa destrukcyjnie na system nerwowy oraz immunologiczny człowieka, jest też jedną z przyczyn zbyt wczesnego starzenia się oraz przyczynia się do zwiększenia liczby zawałów serca. Przy natężeniu 60-75 dB (co w naszym przypadku ma miejsce, biorąc pod uwagę prognozy zrobione dla sąsiednich odcinków) występują u ludzi anomalie w postaci niezauważalnych zmian akcji serca, ciśnienia krwi czy rytmu oddychania. Kolejne skutki hałasu - zakłócenie snu (co również jest obecnie odczuwalne) i wzrost nadpobudliwości nerwowej dają znać o sobie już przy 55 dB. Apatia, agresja, i uczucie zmęczenia, brak koncentracji oraz niska wydajność w pracy mogą mieć swoją przyczynę w obciążeniu hałasem”. Wikipedia wskazuje natomiast, że „natężenie hałasu występujące długotrwale lub posiadające nieodpowiednie widmo akustyczne (np. za wysokie, lub za niskie), a także drażniące w inny sposób (np. jednostajne, długotrwale – co w naszym przypadku ma miejsce, przenikliwe, rozpraszające itd.) może wpływać negatywnie na psychikę. Im dokuczliwość dźwięku jest większa i dłuższa (a bodźce akustyczne odbierane są przez ucho nawet w czasie snu), tym poważniejsze są konsekwencje: od zdenerwowania, poprzez agresywność, po depresję i zaburzenia psychiczne. U dzieci długotrwały hałas powoduje zaburzenia rozwoju umysłowego. Zaś hałas o wartości 70 dB wywołuje „niekorzystne zmiany wegetatywne w organizmie” nie wspominając już rozmaitych uszkodzeń organicznych i chorób przy wyższym poziomie hałasu.		

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W związku z tym wnioskuję o wykonanie właściwej ochrony akustycznej dla mieszkańców tej północnej części Milanówka, gdyż rozbudowa infrastruktury tylko będzie wpływała dlaej negatywnie na życie i zdrowie mieszkańców.		
1412	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Rekompensaty dla mieszkańców Milanówka W związku z włączeniem Milanówka do obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), niezbędne jest zaplanowanie konkretnych działań kompensacyjnych, które zrekompensują lokalnej społeczności negatywne skutki tej inwestycji. Tak ogromne przedsięwzięcie infrastrukturalne jak CPK niesie za sobą szereg długotrwałych uciążliwości – m.in. zwiększony hałas, intensyfikację ruchu drogowego, presję urbanizacyjną oraz pogorszenie klimatu akustycznego i środowiskowego. W związku z powyższym, postuluję aby CPK zainwestowało w rozwój lokalnej infrastruktury społecznej i technicznej, obejmujący: • tworzenie przestrzeni rekreacyjnych, takich jak: miejska pływalnia, parki, trasy rowerowe, • modernizację dróg lokalnych i powiatowych, a także sieci kanalizacyjnej – zarówno w Milanówku, jak i w gminach sąsiednich, w taki sposób, by jak najmniej były uciążliwe dla mieszkańców • dopłaty do modernizacji budynków mieszkalnych (m.in. wymiana okien, wygłuszenie poddaszy i ścian, montaż aktywnych systemów redukcji hałasu), • budowę ekranów akustycznych przy drogach szczególnie narażonych na zwiększony ruch zarówno istniejących tj. autostrada A2 jak i nowo wybudowanych Północna obwodnica Milanówka – sprzeciw wobec proponowanego przebiegu Stanowczo sprzeciwiam się obecnemu przebiegowi planowanej północnej obwodnicy Milanówka, która przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK) oraz obszary intensywnej zabudowy jednorodzinnej. Realizacja tej inwestycji w proponowanym kształcie byłaby niezgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska. Jeśli budowa obwodnicy okaże się niezbędna, postuluję opracowanie alternatywnego przebiegu trasy, który: • zakłada połączenie z autostradą A2 w okolicach Brwinowa/Kotowic (rejon restauracji McDonald's), • prowadzi drogę w kierunku drogi wojewódzkiej 719 – od północno-wschodniej strony Milanówka, • omija zwartą zabudowę mieszkalną, w szczególności ulice Kwiatową, Sadową, Żurawią i Tęczową, odsuwając trasę co najmniej o 400–500 metrów na północ. Transport publiczny – rozwój kolei WKD w północnym Milanówku Rozbudowa sieci WKD w kierunku północnej części Milanówka – np. przez Fałecin – przy założeniu poprowadzenia trasy wzdłuż istniejących dróg powiatowych oraz z odpowiednim zabezpieczeniem akustycznym w odległości nie bliżej niż 1km od zabudowy jednorodzinnej	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1413	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	1. Konieczność zaangażowania społeczności lokalnych w planowanie inwestycji Zgodnie z podejściem promowanym przez KSRR 2030 oraz ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (z 6 grudnia 2006 r.), proces planowania dużych inwestycji, takich jak CPK, powinien: • opierać się na partycypacji społecznej, • uwzględniać lokalne potrzeby i głos mieszkańców, • służyć minimalizacji ryzyk i maksymalizacji korzyści dla lokalnych społeczności. 2. Postulat włączenia obszaru Milanówka do systemu rekompensat społeczno-środowiskowych W związku z faktem, że Milanówek znajduje się w strefie bezpośredniego oddziaływania inwestycji CPK, wnioskujemy o: • objęcie miasta programem interwencji strategicznej finansowanym z funduszy UE i krajowych (zgodnie z KSRR 2030 i ustawą z 6 grudnia 2006 r.), • wdrożenie systemowych działań rekompensujących uciążliwości środowiskowe, w szczególności hałas, emisję, urbanizację i zwiększony ruch drogowy. Podsumowując w konsultacjach społecznych należy uwzględnić: • postulat sprawiedliwej transformacji – rekompensaty za uciążliwości i wykorzystanie funduszy na rozwój lokalny, • ochronę jakości życia mieszkańców – w tym ochronę środowiska, ciszy, zdrowia i własności, • zrównoważony rozwój infrastruktury – poparcie dla inwestycji pod warunkiem ich racjonalnego, społecznie akceptowalnego przebiegu	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1414	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Rozdział 4 Podsumowanie diagnozy 1. Potrzeba realnego udziału społeczności lokalnych w podejmowaniu decyzji • ja jako mieszkanka oczekuję realnego wpływu na proces planowania i realizacji inwestycji, a nie tylko symbolicznych konsultacji, co wiąże się z tym, że podkreślano konieczność uwzględnienia lokalnych potrzeb i obaw, zwłaszcza w zakresie jakości życia, środowiska i tadu przestrzennego. 2. Wpływ inwestycji na codzienne życie mieszkańców – konieczność tagodzenia skutków	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		• Budowa i eksploatacja CPK będzie wiązała się z uciążliwościami dla nas mieszkańców (hałas, zmiany komunikacyjne, presja urbanizacyjna), w związku z tym wnioskuję, aby samorządy i mieszkańcy Milanówka w szczególności północnej jego część byli objęci realnymi działaniami kompensacyjnymi i ostonowymi, w tym realnych rekompensat dot. wartości nieruchomości, oraz możliwości modernizacji swoich posesji chroniących przed odczuwaniem hałasu 3. Obawy o zaburzenie dotychczasowego charakteru regionu • W związku z ryzykiem utracenia walorów wiejskich i rolniczych, a także zagrożeniem dla dziedzictwa kulturowego i tożsamości lokalnej, postuluję o zabezpieczenie wartości niematerialnych (jak więzi społeczne, tradycje, krajobraz) oraz materialnych (np. zabytków). 4. Wzmocnienie współpracy i spójności planowania • Z pozycji mieszkanki Milanówka zauważyłam iż jest brak koordynacji między różnymi szczeblami administracji a mieszkańcami. • Konieczne jest utworzenie stałego, przejrzystego mechanizmu współpracy pomiędzy Spółką CPK, rządem, samorządami i społecznościami.		
1415	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	1. Doprecyzowanie wizji z uwzględnieniem specyfiki lokalnej Wizja rozwoju regionu CPK powinna jednoznacznie odnosić się do lokalnych uwarunkowań, zwłaszcza terenów wokół Milanówka i sąsiednich gmin. Warto podkreślić wysokie walory krajobrazowe i rekreacyjne tych obszarów, wskazując, że rozwój infrastruktury może stanowić dla nich szansę, pod warunkiem ograniczenia negatywnych skutków. Sugestia: należy dopisać, że rozwój CPK powinien wspierać zachowanie tożsamości małych miejscowości i ich krajobrazu, a nie prowadzić do jego erozji. 2. Cel strategiczny: zrównoważony rozwój przestrzenny – propozycje doprecyzowań • W strategii powinien znaleźć się zapis o konieczności ścisłej koordynacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i studiów uwarunkowań z planami rozwoju CPK, w tym na obszarze Milanówka, by zapobiec chaotycznej zabudowie i ochronić tereny cenne przyrodniczo przed zabudową przemysłową. • Należy wyraźnie wskazać potrzebę wyznaczenia stref buforowych i rekompensacyjnych (np. zieleni urządzonej, parków), szczególnie w miejscach najbardziej narażonych na oddziaływanie CPK, jak północny Milanówek. 3. Efektywna i przyjazna mobilność – konkretne działania Konieczne jest podkreślenie potrzeby minimalizowania tranzytu ciężarowego przez zwarte zabudowania – należy wskazać alternatywne trasy (np. węzeł A2 Brwinów/Kotowice – droga 719). 4. Ochrona środowiska i klimatu – narzędzia realizacji • Należy doprecyzować zapisy dotyczące norm hałasu, odnosząc się do standardów ICAO (np. Chapter 4 i wyższe) oraz wprowadzić obowiązek monitoringu w statych punktach pomiarowych, np. w północnym Milanówku. Dane powinny być publikowane. • Zaleca się powołanie niezależnego zespołu ds. monitoringu hałasu i jakości powietrza. • Strategia powinna zawierać zapisy o sankcjach wobec przewoźników niespełniających norm (np. zakaz operacji lotniczych dla hałaśliwych samolotów). • W dokumencie należy wskazać konieczność realizacji nasadzeń kompensacyjnych w obszarze oddziaływania CPK – w tym w rejonie Milanówka w szczególności północnej części – z uwzględnieniem lokalnych gatunków i ciągłości korytarzy ekologicznych. 5. Zarządzanie krajobrazem i ochrona wartości krajobrazowych • Strategia powinna zawierać zapis, że wszystkie inwestycje (także pomocnicze) muszą być zgodne z zapisami Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz lokalnych planów ochrony przyrody. • Należy zapewnić minimalizację ingerencji w ciągi ekologiczne i krajobrazowe – m.in. poprzez przejścia dla zwierząt w miejscach kolizji tras komunikacyjnych z siedliskami. 6. Partnerstwo i mechanizmy wdrożeniowe – transparentność i partycypacja • Proponuje się ustanowienie stałego mechanizmu konsultacji społecznych – np. kwartalnych spotkań z przedstawicielami gmin takich jak Milanówek, Grodzisk Mazowiecki czy Żyrardów, z wyprzedzającą publikacją materiałów do konsultacji. • W strategii należy ująć systematyczne raportowanie postępów (hałas, inwestycje społeczne, rozwój transportu), np. co pół roku, z publikacją wyników na dedykowanej platformie. • Mechanizmy rekompensat powinny być ściśle powiązane z rzeczywistymi pomiarami wpływu (np. przekroczenia norm hałasu), a nie z ogólnikowym katalogiem działań.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1416	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	1. Priorytet dla działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji CPK na życie mieszkańców • Wnioskuję o wprowadzenie konkretnych i mierzalnych działań ostonowych – szczególnie w zakresie ochrony środowiska, ochrony przed hałasem, drgań i emisją spalin. • Wnioskuję o ciągły dialog społeczny i skuteczny mechanizm zgłaszania i rozwiązywania skarg mieszkańców, a także konsultacje lokalne na etapie planowania i realizacji wszystkich projektów.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		2. Zabezpieczenie jakości życia lokalnej społeczności • Wnioskuje o priorytetowe i szybkie inwestycje w infrastrukturę lokalną: modernizację dróg lokalnych, budowę chodników, oświetlenia ulicznego, bezpiecznych przejść dla pieszych i tras rowerowych. • Konieczne jest utrzymanie i rozwój dostępu do usług publicznych (szkoły, ośrodki zdrowia, instytucje kultury) oraz ich dostosowanie do rosnącej liczby mieszkańców i pracowników CPK. 3. Ochrona terenów zielonych i środowiska • Jako mieszkanka obszaru zagrożonego intensywną urbanizacją, apeluję o tworzenie nowych parków, zadrzewień i terenów rekreacyjnych oraz pełną kompensację środowiskową inwestycji. • Wnioskuje o szczególne wsparcie dla projektów dotyczących ochrony zasobów wodnych i zapobiegania suszy, jak również rozwój inwestycji w odnawialne źródła energii i termomodernizację budynków publicznych. 4. Transparentność i rozliczalność • Domagam się pełnej transparentności w zakresie planowanych inwestycji, ich wpływu na mieszkańców, harmonogramów i budżetów. • Wnioskuje o stały monitoring społeczny i środowiskowy działań związanych z realizacją SR CPK oraz możliwość udziału mieszkańców w komisjach konsultacyjnych i nadzorczych.		
1417	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	• Zalecenie zastosowania odpowiednich rozwiązań architektonicznych i urbanistycznych (np. ekranów akustycznych, układu zabudowy osłaniającej, wysokiej klasy izolacji akustycznej budynków) w obrębie terenów granicznych, gdzie może dochodzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. • Prowadzenie bieżącego monitoringu akustycznego po uruchomieniu lotniska w celu weryfikacji faktycznego zasięgu oddziaływania hałasu lotniczego oraz jego wpływu na otaczające tereny, zwłaszcza te przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1418	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Rozdział 5 – Cel II.2: Rozbudowa systemów bezpieczeństwa. Treść uwagi: Proponuję rozszerzenie zapisu dotyczącego wsparcia systemu ochrony zdrowia o konkretne wzmocnienie kadrowe systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM) – tj. zwiększenie liczby zespołów ratownictwa medycznego (ZRM) w powiatach sąsiadujących z CPK (grodziskim, żyrdowskim, pruszkowskim). Obecne zapisy w Strategii koncentrują się na doposażeniu szpitali i zakupie sprzętu – to krok potrzebny, ale niewystarczający wobec spodziewanego wzrostu liczby zdarzeń medycznych. Wskazane jest dopisanie działań obejmujących również zasoby ludzkie i operacyjne PRM. Uzasadnienie: Obsługa ruchu pasażerskiego na dużym lotnisku generuje istotne i stałe obciążenie systemu ratownictwa – co widać już na przykładzie Lotniska Chopina w Warszawie. W przypadku lądowań awaryjnych lub zdarzeń masowych wokół Chopina, konieczne jest wyłączenie z użycia znacznej liczby zespołów ratowniczych na czas zabezpieczenia operacji. Warszawa ma możliwość kompensacji tego poprzez dużą liczbę dostępnych jednostek – powiaty otaczające CPK takich możliwości nie mają. Wzrost ryzyka i liczby interwencji w rejonie CPK – przy braku zwiększenia liczby zespołów – spowoduje niedostępność pomocy dla mieszkańców przy codziennych interwencjach. Zwiększenie liczby etatów w PRM w tym rejonie powinno być potraktowane jako element krytyczny bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników lotniska, nie tylko komponent zdrowotny inwestycji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1419	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Złożona uwaga dotyczy nowo projektowanej drogi A/S łączącej przyszłe lotnisko CPK z Warszawą (od CPK do węzła A2-Konotopa) - i uwzględnienie tej inwestycji jako priorytetowej we wszelkich dokumentach rangi strategicznej. Postulat: Nowo projektowana droga główna A/S o ruchu przyspieszonym/ekspresowym należy zdecydowanie do inwestycji priorytetowych i wobec wyczerpywania się pojemności i przepustowości na A2 i DK92 powinna zostać zrealizowana i oddana do użytku nie w horyzoncie dopiero około roku 2044 (jak wskazano na stronie 10 w części opisowej Modelu Struktury), ale zdecydowanie wcześniej, tj. najpóźniej w latach 2032-2034 i wraz z oddaniem do użytku pierwszej części CPK. Już obecnie w godzinach szczytu zarówno A2 jak i DK92 są istotnie przeciążone, a należy się spodziewać, że wraz z oddaniem do użytku CPK sytuacja znacząco się pogorszy i tym samym dojazd do CPK z Warszawy i z Warszawy do CPK stanie się nieefektywny z uwagi na permanentne korki. Rozbudowa A2 o nowy dodatkowy pas ruchu, jakkolwiek niezbędna i pilnie potrzebna, w przyszłości zapewne okaże się niewystarczająca dla obsługi nowych potoków ruchu samochodowego mających związek z obsługą CPK. Nowa droga A/S powinna zapewniać bezkolizyjne połączenia z siecią głównych dróg krajowych oraz wojewódzkich, np. bezkolizyjny węzeł nowej	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		drogi A/S z przecięciem drogi wojewódzkiej DW 718 (ulica Ceramiczna w Duchnicach), co dodatkowo pozwoli na upłynnienie w tym obszarze bardzo intensywnego (już obecnie) ruchu tranzytowego.		
1420	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Złożona uwaga dotyczy nowo projektowanej drogi A/S łączącej przyszłe lotnisko CPK z Warszawą (od CPK do węzła A2-Konotopa) i uwzględnienie tej inwestycji jako priorytetowej we wszelkich dokumentach rangi strategicznej. Postulat: Nowo projektowana droga główna A/S o ruchu przyspieszonym/ekspresowym należy zdecydowanie do inwestycji priorytetowych i wobec wyczerpywania się pojemności i przepustowości na A2 i DK92 powinna zrealizowana i oddana do użytku nie w horyzoncie dopiero około roku 2044 (jak wskazano na stronie 10 w części opisowej Modelu Struktury), ale zdecydowanie wcześniej, tj. najpóźniej w latach 2032-2034 i wraz z oddaniem do użytku pierwszej części CPK. Już obecnie w godzinach szczytu zarówno A2 jak i DK92 są istotnie przeciążone, a należy się spodziewać, że wraz z oddaniem do użytku CPK sytuacja znacząco się pogorszy i tym samym dojazd do CPK z Warszawy i z Warszawy do CPK stanie się nieefektywny z uwagi na permanentne korki. Rozbudowa A2 o nowy dodatkowy pas ruchu, jakkolwiek niezbędna i pilnie potrzebna, w przyszłości zapewne okaże się niewystarczająca dla obsługi nowych potoków ruchu samochodowego mających związek z obsługą CPK. Nowa droga A/S powinna zapewniać bezkolizyjne połączenia z siecią głównych dróg krajowych oraz wojewódzkich, np. bezkolizyjny węzeł nowej drogi A/S z przecięciem drogi wojewódzkiej DW 718 (ulica Ceramiczna w Duchnicach) - na mapie węzeł ten znajduje się nieco powyżej linii 85 KDP i zaznaczony jest przerywaną okrągłą linią. Dodatkowo pozwoli na upłynnienie w tym obszarze bardzo intensywnego (już obecnie) ruchu tranzytowego.	CZĘŚCIOWO	SR CPK prezentuje orientacyjne przebiegi korytarzy drogowych, ich realizacja i szczegółowy przebieg będzie ustalany na etapie przygotowania projektu inwestycji drogowej przez właściwego zarządcę drogi.
1421	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinną zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinyh, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem. 4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sotectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1422	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinną zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinyh, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem. 4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sotectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk		
1423	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej z: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, oznaczeń dopuszczających lokalizowanie tam: M2 – Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową oraz M3 - Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości budynków do 6 i do 4 kondygnacji, gdyż tak wysoka zabudowa wielorodzinna zaburzy ład przestrzenny w naszej gminie Jaktorów, w której istnieją tylko budynki mieszkalne jednorodzinne, 2. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: „OIZ Jaktorów”, „OIZ Kopiska”, „OIZ Jaktorów Północny” i „OIZ Henryszew”, gdyż nie zgadzam się na lokalizowanie na terenie mojej gminy Jaktorów 4 OIZ’ów – kilku-kilkunastotysięcznych miast „15-minutowych”, które spowodują gwałtowny i niekontrolowany wzrost liczby mieszkańców w gm. Jaktorów, tłok i olbrzymie korki samochodowe na ul. Żyrardowskiej, Warszawskiej, gen. Skokowskiego i Jagiełły, przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej, zwiększenie hałasu w naszej okolicy i pogorszenie warunków życia nas mieszkańców oraz pogorszenie bezpieczeństwa w naszej okolicy i problemy międzykulturowe jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy – robotnicy budowlani pracujący na budowie CPK. 3. Wnoszę o usunięcie z tego dokumentu z części graficznej i tekstowej: nowoprojektowanych linii kolejowych z terenu gm. Jaktorów, w tym łącznic z Jaktorowa, Jaktorów-Kolonii i Bud Zosinych, gdyż linie te negatywnie wpłyną na Jaktorów i gminę Jaktorów i jej mieszkańców, poprzez emisję hałasu podczas budowy i eksploatacji, fragmentację przestrzenną, przerwanie sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, energetycznych i dróg gminnych, wywłaszczenia i wysokie koszty społeczne; postuluję zaprojektowanie wariantu pd. części węzła kolejowego poza terenem gm. Jaktorów np. na terenach niezabudowanych Lasów Państwowych za Żyrardowem. 4. Wnoszę o powtórzenie konsultacji Strategii Rozwoju Otoczenia CPK gdyż na tablicach ogłoszeniowych Sotectw gm. Jaktorów nie było zamieszczonych ogłoszeń dot. konsultacji tego dokumentu oraz wykluczeni zostali z tych konsultacji mieszkańcy, którzy chcieli wystać uwagi w formie papierowej, bo nie mieli komputera lub nie umieli się nim posługiwać. Uwagi w ramach konsultacji zgodnie z ogłoszeniem można było składać tylko za pośrednictwem formularza na stronie internetowej: https://www.cpk.pl/pl/konsultacje-srcpk	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1424	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie wyrażam zgody na przeprowadzenie linii kolejowej przez teren Henryszewa i wybudowanie stacji Henryszew w ramach OIZ Henryszew (4.). Dodaj komentarz: Sprzeciwiam się zamknięciu przejazdu kolejowego na trasie Warszawa-Lódź w Międzyborowie i wnoszę o zbudowanie tunelu drogowego w miejscu istniejącego przejazdu w świetle drogi, co zapewni bezpieczeństwo i ciągłość ruchu drogowego i kolejowego. Dodaj komentarz: Wnoszę o budowę drogi wojewódzkiej wyznaczonej między Żyrardowem i Henryszewem prowadzącej od drogi 719. Dodaj komentarz: Wnoszę o zapewnienie przejezdności wszystkich dróg lokalnych na terenie gmin Jaktorów, Żyrardów i Wiskitki, szczególnie tych przecinających się z nową drogą wojewódzką (wyznaczoną od drogi 719) poprzez budowę rond, tuneli lub wiaduktów. Brak tych rozwiązań doprowadzi do izolacji komunikacyjnej wielu gospodarstw domowych. Dodaj komentarz: Wnoszę o bezwzględne wykluczenie wykorzystania lokalnych dróg gminnych i powiatowych na terenie gminy Jaktorów do transportu materiałów budowlanych w trakcie realizacji inwestycji CPK i linii kolejowych. Obecna infrastruktura drogowa nie jest przystosowana do intensywnego ruchu ciężkiego sprzętu i transportu materiałów. Domagam się aby transport odbywał się po istniejącej sieci kolejowej, która powinna zostać odpowiednio dostosowana do tego celu, z minimalnym wpływem na życie mieszkańców.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1425	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Czy potrzebny jest nowy port lotniczy? Transport lotniczy należy do najbardziej energochłonnych środków transportu. Ruch turystyczny prawdopodobnie będzie słabt. Już obecnie mieszkańcy Hiszpanii, Portugalii , wysp np. Majorki bardzo mocno protestują przeciw zbyt dużej liczbie turystów. Z dużym prawdopodobieństwem można przewidzieć, że inne państwa dołączą do tego nurtu. Z drugiej strony obecna sytuacja geopolityczna jest bardzo zła, wręcz nieprzewidywalna . Jest wysokie ryzyko braku środków finansowych na tak dużą inwestycję. Chyba są inne priorytety.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1426	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnioskuje o odstąpienie od projektu przeprowadzenia nowych linii kolejowych w Gminie Jaktorów. Ewentualne połączenia z istniejącymi liniami tj. CMK oraz Warszawa Łódź można zaprojektować przez tereny znacznie mniej zurbanizowane tj. na południe i zachód od Żyrardowa.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1427	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	1. w Tabeli SWOT pt. „Demografia” dopisać jako „Zagrożenie”: nielegalna imigracja, ryzyko pojawienia się efektu „zamkniętego miasta” w OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów i OIZ Henryszew jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy z innego kręgu kulturowego np. robotnicy z Azji czy Afryki sprowadzeni na potrzeby budowy lotniska czy infrastruktury, „przeludnienie” gm. Jaktorów przez gwałtowny wzrost o kilka-kilkanaście tys. nowych mieszkańców w OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów i OIZ Henryszew (bloki do 6 kond.), Dodaj komentarz: 2. w Tabeli SWOT pt. „WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA” dopisać jako „Mocne strony”: cmentarz wojenny w Budach Zosinyh największej bitwy partyzanckiej II w.ś. po tej stronie Wisły, słynny w świecie Pomnik Ostatniego Tura i Puszczy Jaktorowskiej w Jaktorowie, liczne szlaki turystyczne, bogactwo kulturowe i architektoniczne terenów rolnych Zachodniego Mazowsza (kapliczki, krzyże przydrożne, drewniane domy mieszkalne, stodoły i obory z drewna i kamienia i inne), Dodaj komentarz: 3. w Tabeli SWOT pt. „WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA” dopisać jako „Stabe strony”: brak Gminnych Ewidencji Zabytków i Gminnych Programów Ochrony Zabytków przez dużą część gmin wiejskich w obszarze otoczenia CPK co grozi utratą dziedzictwa kulturowego, Dodaj komentarz: 4. w Tabeli SWOT pt. „WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA” dopisać jako „Zagrożenia”: zniszczenie dziedzictwa kulturowego i architektonicznego terenów rolnych Zachodniego Mazowsza Obszaru otoczenia CPK (kapliczek, krzyży przydrożnych, drewnianych domów mieszkalnych, stodół i obór z drewna i kamienia i innych o walorach arch. I historycznych) przy okazji rozbiórek gospodarstw rolnych wykupionych w ramach PDW i przygotowań do budowy CPK, Dodaj komentarz: 5. w Tabeli SWOT pt. „WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA” dopisać jako „Szanse”: utworzenie Muzeum Mazowsza Zachodniego i Skansenu i przeniesienie tam dziedzictwa kulturowego i architektonicznego terenów rolnych Zachodniego Mazowsza obszaru otoczenia CPK (kapliczek, krzyży przydrożnych, drewnianych domów mieszkalnych, stodół i obór z drewna i kamienia i innych o walorach arch. I historycznych) z terenów gdzie prowadzone są rozbiórki gospodarstw rolnych wykupionych w ramach PDW i przygotowania do budowy CPK,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1428	Wprowadzenie	Dzień dobry Jestem mieszkańcem OIZ Zabłotnia i proszę o uwzględnienie miejscowego planu zagospodarowania przy planowaniu przeznaczenia gruntów w naszej wsi.	częściowo	OIZ Zabłotnia został częściowo dostosowany do obowiązującego mpzp
1429	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proszę o uwzględnienie uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania dla wsi Zabłotnia, NR 723/2014 z 30 kwietnia 2014.	częściowo	OIZ Zabłotnia został częściowo dostosowany do obowiązującego mpzp
1430	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Na obszarze, na którym obecnie znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także na obszarze, który obecnie obejmuje plan zagospodarowania zabudową mieszkaniową, zaznaczony jest jako strefa przemysłowo-usługowa. Chciałbym, aby miejscowy plan zagospodarowania został uwzględniony bo na chwilę obecną koliduje to z zapisem dotyczącym OIZ Zabłotnia, mówiącym o braku możliwości zabudową mieszkaniową. Pytanie czy zakaz dotyczy całej wsi czy tylko ternu nie objętego miejscowym planem zagospodarowania.	CZĘŚCIOWO	Strategia Rozwoju nie skutkuje unieważnieniem obowiązujących mpzp.
1431	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	6. w Tabeli SWOT pt. „TRANSPORT” dopisać jako „Zagrożenia”: fragmentacja i podział przestrzenny gminy Jaktorów przez nowe linie kolejowe, konflikty społeczne związane z wywłaszczeniem części mieszkańców gminy Jaktorów pod nowe linie kolejowe, zniszczenie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i drogowej w gminie Jaktorów podczas budowy nowych linii kolejowych, Dodaj komentarz: 7. w Tabeli SWOT pt. „TRANSPORT” dopisać jako „Szanse”: przeprojektowanie pd. węzła kolejowego i wyprowadzenie go z terenu gminy Jaktorów na tereny Lasów Państwowych za Żyrardowem i minimalizacja kosztów finansowych i społecznych tej inwestycji, Dodaj komentarz: 8. w Tabeli SWOT pt. „TRANSPORT” dopisać jako „Stabe strony”: zaprojektowanie pd. węzła kolejowego na terenie gęsto zaludnionej gminy Jaktorów i w związku z tym wysokie koszty finansowe i społeczne tej inwestycji, Dodaj komentarz: 9. w Tabeli SWOT pt. „PLANOWANIE STRATEGICZNE I PRZESTRZENNE – SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNA” dopisać jako „Zagrożenia”: rozdzielenie spójności terytorialnej gminy Jaktorów przez nowe linie kolejowe, naruszenie ładu przestrzennego w gminie Jaktorów w której istnieje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		ekstensywna poprzez lokalizowanie na jej terenie: OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów i OIZ Henryszew (nowych miast z zabudową mieszkaniową wielorodzinną o wysokości do 6 kond.), Dodaj komentarz: 10. w Tabeli SWOT pt. „PLANOWANIE STRATEGICZNE I PRZESTRZENNE – SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNA” dopisać jako „Szanse”: przeprojektowanie pd. węzła kolejowego i wyprowadzenie go z terenu gminy Jaktorów na tereny Lasów Państwowych za Żyrardowem		
1432	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	11. w Tabeli SWOT pt. . „PLANOWANIE STRATEGICZNE I PRZESTRZENNE – SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNA” dopisać jako „Słabe strony”: zaprojektowanie pd. węzła kolejowego na terenie gęsto zaludnionej gminy Jaktorów, Dodaj komentarz: 12. w Tabeli SWOT pt. „ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE” dopisać jako „Mocna strony”: wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe szczególnie w południowej cz. Obszaru otoczenia CPK w gm. Jaktorów i Radziejowice, Dodaj komentarz: 13. w Tabeli SWOT pt. „ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE” dopisać jako „Słabe strony”: brak wystarczających mechanizmów chroniących walory przyrodnicze i krajobrazowe w południowej cz. Obszaru otoczenia CPK w gm. Jaktorów i Radziejowice, Dodaj komentarz: 14. w Tabeli SWOT pt. „ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE” dopisać jako „Zagrożenia”: zniszczenie części pomników przyrody podczas budowy nowych linii kolejowych i łącznicy w okolicach Jaktorowa i utrata dużej części walorów przyrodniczych i krajobrazowych w rejonie Jaktorowa, zwiększenie się poziomu hałasu i drgań w okolicy nowych linii kolejowych projektowanych na terenie gm. Jaktorów a przez to pogorszenie się klimatu akustycznego i warunków życia na terenie gm. Jaktorów, zwiększenie się poziomu hałasu, drgań i zanieczyszczenia powietrza od spalin w okolicy dróg, którymi będą transportowane kruszywa i materiały budowlane na budowę CPK na terenie gm. Jaktorów a przez to pogorszenie się klimatu akustycznego i warunków życia na terenie gm. Jaktorów, wycinanie drzew na dużych powierzchniach obszarów chronionego krajobrazu, Dodaj komentarz: 15. w Tabeli SWOT pt. „ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE” dopisać jako „Szanse”: transportowanie kruszyw z bocznicy Korytów na plac budowy CPK - nowo projektowaną drogą technologiczną wzdłuż DK50, wprowadzenie w gminie Jaktorów nowych gęstych nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) w pasach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich w celu wytworzenia „zielonych ekranów” obniżających o 5-10 dB poziom hałasu, pochłaniających zanieczyszczenia powietrza od spalin i niwelujących drgania od wzmożonego ruchu samochodowego, w tym od samochodów ciężarowych, którymi będą transportowane przez gminę Jaktorów kruszywa i materiały budowlane na budowę CPK w celu poprawy klimatu akustycznego i warunków środowiskowych na terenie gm. Jaktorów, wprowadzenie w gminie Baranów, Wiskitki, Teresin i sąsiednich z nimi uzupełniających nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) wzdłuż wszystkich rzek i cieków wodnych w celu wytworzenia „zielonych ekranów” i urzeźbienie terenu w celu obniżenia poziomu hałasu i pochłaniania zanieczyszczenia powietrza od spalin samolotów,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1433	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	16. w Tabeli SWOT pt. „PORZĄDEK PUBLICZNY I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE” dopisać jako „Zagrożenia”: nielegalna imigracja, ryzyko pojawienia się efektu „getta” w OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów i OIZ Henryszew jeśli zamieszkają tam obcokrajowcy np. robotnicy z Azji czy Afryki sprowadzeni na potrzeby budowy lotniska czy infrastruktury, obniżenie się poziomu wód gruntowych w gm. Jaktorów, Radziejowice, Grodzisk Maz., Wiskitki i Baranów w wyniku prowadzonych robót budowlanych, Dodaj komentarz: 6. w Tabeli SWOT pt. „TRANSPORT” dopisać jako „Zagrożenia”: fragmentacja i podział przestrzenny gminy Jaktorów przez nowe linie kolejowe, konflikty społeczne związane z wywłaszczeniem części mieszkańców gminy Jaktorów pod nowe linie kolejowe, zniszczenie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i drogowej w gminie Jaktorów podczas budowy nowych linii kolejowych, Dodaj komentarz: 17. w Tabeli SWOT pt. „INFRASTRUKTURA TECHNICZNA” dopisać jako „Słabe strony”: lokalizacja OIZ Jaktorów, OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów Północ w gminie Jaktorów, Dodaj komentarz: 18. w Tabeli SWOT pt. „INFRASTRUKTURA TECHNICZNA” dopisać jako „Zagrożenia”: przeciążenie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej poprzez powstanie OIZ Jaktorów i OIZ Kopiska (kilku tysięcznych miast z blokami do 6-kondygn.), OIZ Jaktorów Północ (dzielnicy przemysłowej) w gminie Jaktorów oraz zakorkowanie ulic: Skokowskiego, Jagiełły, Warszawskiej i Żyrardowskiej oraz centrum Jaktorowa poprzez samochody osobowe kilku tys. nowych mieszkańców OIZ Jaktorów i OIZ Kopiska, gigantyczne koszty dla Gminy Jaktorów budowy mediów i dróg w OIZ Jaktorów i OIZ Kopiska, OIZ Jaktorów Północ mogące spowodować podwyżki podatków dla	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		mieszkańców w celu sfinansowania ww. infrastruktury, przeludnienie Szkoły Podstawowej w Jaktorowie i pogorszenie warunków nauczania naszych dzieci,		
1434	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Przypominamy, że TYLKO DO JUTRA (PONIEDZIAŁEK, 16.06.25, godz. 23.59) można zgłaszać poprzez formularz internetowy, dostępny pod adresem http://konsultacje.cpk.pl UWAGI do prezentowanego planu dot. CPK. Projekt Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044 został udostępniony na stronie internetowej pod adresem https://www.cpk.pl/pl/strategia-obszaru-otoczenia-cpk. Jeśli chodzi o Błonie WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ ❶ na planowny przebieg obwodnicy wschodnio-północnej Gmina Błonie, (na niebiesko zaznaczony na rzucie), która ma zacząć swój przebiegać na granicy gmin Błonie/Grodzisk Mazowiecki od drogi 579. ❷ na orientacyjny wariant przebiegu drogi rangi wojewódzkiej (to zupełnie oddalne w czasie planowanie, a wyrysowny obecnie na terenach (wydaje się), Starych Faszczyc i Osiedla nr 3). Wygląda, jakby nowa droga w zamyśle projektanta, przecinać miała prostopadłe ul. Mokrą (na powiększonych mapach wyglądało na na okolice ulicy na Żukówka "Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie dobrze propozycję dot. Błonia zgłaszać mogą mieszkańcy krakowskich Błoni Proponujemy również zgłosić, żeby" planowana obwodnica wschodnio północna Błonia miała przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonierto się podzielićnasza okolica. Link do mapy i formularza zgłaszani	NIE	Uwaga niezrozumiała.
1435	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proszę o umieszczenie ekranów dzwiekochłonnnych i zasadzenie drzew od strony północnej drogi do Warszawy ponieważ mieszkam na ulicy uśmiech i będzie mi przeszkadzało zbyt wysokie natężenie dźwięku.dziękuję	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1436	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Załącznik – Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej – mapa 1:50000 Treść uwagi: Zaprezentowany orientacyjny wariant przebiegu drogi rangi wojewódzkiej, przecinający północne tereny miasta Milanówek, został przez mieszkańców oceniony jednoznacznie negatywnie. Wyrazem tego jest petycja z dnia 30.04.2025 r., skierowana do Petnomocnika CPK oraz Ministra Infrastruktury, zawierająca szereg merytorycznych i formalnych argumentów. Petycja mieszkańców Milanówka oraz sołectw Chrzanów Mały, Żuków i Adamów wskazuje, że: – planowana droga nie została ujęta w obowiązujących dokumentach planistycznych, – przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu i tereny rolnicze, – zagraża zasobom wody pitnej i lokalnym korytarzom ekologicznym, – narusza spójność zabudowy i może prowadzić do wywłaszczeń, – pogarsza warunki życia (hałas, emisje, zagrożenia komunikacyjne), – ignoruje lokalne głosy i nie była dotąd konsultowana z mieszkańcami. Proponowane zmiany: W projekcie Strategii należy usunąć wskazany wariant przebiegu drogi wojewódzkiej przez północny Milanówek lub oznaczyć go jako „wstępny, wymagający uzgodnień lokalnych”. Proszę o doprecyzowanie w dokumencie, że ostateczny przebieg tej inwestycji będzie uzgadniany z samorządami lokalnymi, w tym Miastem Milanówek i Gminą Brwinów (która zaproponowała alternatywny przebieg wspierany przez Milanówek). Proszę dodać zapis, że planowana trasa zostanie oceniona pod kątem oddziaływania akustycznego oraz wpływu na środowisko przyrodnicze i społeczne – zgodnie z art. 23 ust. 5 ustawy o ochronie przyrody. Uzasadnienie: Mapa struktury funkcjonalno-przestrzennej, mimo że ma charakter orientacyjny, może kształtować późniejsze decyzje inwestycyjne. Wskazany wariant trasy budzi silny opór społeczny, został negatywnie oceniony w petycji podpisanej	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		przez setki mieszkańców oraz nie posiada podstawy w dokumentach planistycznych. Uwzględnienie głosu lokalnych społeczności i samorządów zwiększy akceptowalność inwestycji i zmniejszy ryzyka społeczne i środowiskowe.		
1437	Rozdział 1 - Centralny Port Komunikacyjny	Uwagi do projektu Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044 (dotyczące lokalizacji portu lotniczego oraz organizacji ruchu lotniczego) W odpowiedzi na prowadzoną procedurę konsultacji społecznych w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) przekazuję poniższe, sformalizowane uwagi. Kierunki startów i lądowań – ochrona północnej części Milanówka Zobowiązuję władze projektowe do zaplanowania osi podejścia i odlotów w sposób minimalizujący przeloty nad terenami gęsto zurbanizowanymi, w szczególności nad północnym Milanówkiem – obszarem o zwartej zabudowie jednorodzinnej, wysokim udziale zieleni oraz istotnych walorach rekreacyjno-krajobrazowych. Wnioskuje o nadanie priorytetu trasom przebiegającym nad obszarami słabiej zaludnionymi i o wyłączenie północnej części Milanówka z obszaru stałych korytarzy lotniczych. Dodaj komentarz: Wysokość przelotów i redukcja hałasu W przypadku gdy przeloty nad wskazanym rejonem okażą się nieuniknione, należy: • wprowadzić procedury zapewniające maksymalnie możliwą wysokość lotu nad zabudową mieszkaniową, • stosować techniki ograniczania hałasu (np. redukcję ciągu silników, ciche profile startu i podejścia). Dodaj komentarz: Polityka CPK w zakresie floty statków powietrznych i emisji hałasu Domagam się wpisania do regulacji wewnętrznych CPK oraz do wymagań wobec przewoźników trwałej polityki redukcji emisji akustycznej, obejmującej w szczególności: 1. Zakaz operacji statków powietrznych o ponadnormatywnej emisji hałasu (zwłaszcza starszych typów niespełniających standardów ICAO Chapter 4 i wyższych). 2. Preferencje slotowe i operacyjne dla samolotów nowocześniejszych, wyposażonych w technologie niskoszumowe. 3. System monitoringu hałasu wraz z publicznie dostępnymi danymi pomiarowymi oraz procedurą zgłaszania naruszeń przez mieszkańców Dodaj komentarz: Uzasadnienie Przedstawione postulaty wynikają z dbałości o jakość życia społeczności lokalnej – w tym mojej rodziny – oraz z konieczności zminimalizowania negatywnego oddziaływania środowiskowego przedsięwzięcia o skali i randze CPK.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1438	Rozdział 2 - 2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Rekompensaty dla mieszkańców Milanówka Skala przedsięwzięcia, jakim jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, pociąga za sobą długotrwałe niedogodności w postaci podwyższonego poziomu hałasu, wzmożonego ruchu drogowego, presji urbanizacyjnej oraz zmian w klimacie akustycznym i środowiskowym. Wnioskuje o wpisanie do Strategii następujących działań kompensacyjnych w ramach strefy otoczenia CPK: • budowę nowych placówek oświatowych (szkół i przedszkoli), • tworzenie terenów rekreacyjnych – miejskiej pływalni, parków, tras rowerowych, • modernizację dróg lokalnych, kanalizacji oraz infrastruktury powiatowej na obszarze gminy Milanówek i sąsiednich miejscowości, • program dopłat do modernizacji budynków (wymiana stolarki okiennej, wygłuszenie poddaszy i ścian, montaż aktywnych systemów redukcji hałasu, ekrany akustyczne przy drogach). Dodaj komentarz: Północna obwodnica Milanówka – sprzeciw wobec proponowanego przebiegu Zdecydowanie sprzeciwiam się planowanemu wariantowi północnej obwodnicy Milanówka, którego trasa przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz zwarte tereny zabudowy jednorodzinnej. Rozwiązanie to narusza zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		W przypadku bezwzględnej konieczności realizacji obwodnicy postuluję rozważenie trasy alternatywnej: 1. węzeł z autostradą A2 w rejonie Brwinowa/Kotowic (w pobliżu restauracji McDonald's), 2. następnie poprowadzenie drogi w stronę drogi wojewódzkiej 719, po północno-wschodniej stronie Milanówka, z ominięciem zwartej zabudowy mieszkaniowej; całość trasy powinna przebiegać co najmniej 400–500 m na północ od ulic Kwiatowej, Sadowej, Żurawiej i Tęczowej. Dodaj komentarz: Transport publiczny – rozbudowa linii WKD Popieram rozwój transportu publicznego, w tym przedłużenie linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej w kierunku północnej części gminy (np. przez Fałęcin) pod warunkiem poprowadzenia trasy w korytarzu istniejących dróg powiatowych. Dodatkowo wnoszę o: • dofinansowanie istniejących połączeń komunikacji zbiorowej, • zwiększenie częstotliwości kursów, • uruchomienie nowych tras autobusowych Dodaj komentarz: Uzasadnienie Proponowane rekompensaty, korekta przebiegu obwodnicy oraz rozwój przyjaznego środowisku transportu zbiorowego są niezbędne dla ochrony jakości życia mieszkańców Milanówka i zachowania walorów przyrodniczo-krajobrazowych regionu, na który bezpośrednio oddziałuje inwestycja CPK.		
1439	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Doprecyzowanie wizji z uwzględnieniem specyfiki lokalnej Zobowiązuję Autorów Strategii do jednoznacznego odniesienia się w wizji rozwoju obszaru CPK do potrzeb oraz walorów krajobrazowo-rekreacyjnych miejscowości takich jak Milanówek i gminy sąsiednie. Wniosek: uzupełnić opis polegający na stwierdzeniu, iż rozwój CPK ma wspierać zachowanie tożsamości małych miejscowości i ich krajobrazu, a nie prowadzić do erozji ich charakteru Dodaj komentarz: Cel strategiczny: zrównoważony rozwój przestrzenny 1. Koordynacja dokumentów planistycznych – wprowadzić zobowiązanie do spójnego kształtowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin w strefie oddziaływania CPK, w tym w Milanówku, tak aby zapobiegać chaotycznej zabudowie i ochronić tereny cenne przyrodniczo przed przeznaczeniem pod funkcje przemysłowe. 2. Bufory i strefy kompensacyjne – określić jednoznacznie zasięg, funkcję i szacunkowe nakłady finansowe dla zielonych stref buforowych oraz terenów rekreacyjno-kompensacyjnych w rejonach najbardziej obciążonych (np. północny Milanówek).	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dodaj komentarz: Efektywna i przyjazna mobilność 1. Rozwój sieci WKD – uwzględnić strategiczne wsparcie dla przedłużenia linii WKD wzdłuż istniejących dróg powiatowych przez Falęcin i północny Milanówek, poparte analizą kosztów i korzyści (redukcja ruchu samochodowego, skrócenie czasów przejazdu). 2. Minimalizacja tranzytu ciężarowego – w tekście Strategii wyeksponować konieczność kierowania ruchu ciężkiego poza zwarte zabudowania, m.in. przez wzmocnienie relacji od węzła A2 Brwinów/Kotowice w kierunku drogi 719. 3. Integracja multimodalna – dodać zapisy o tworzeniu parkingów „Park & Ride” oraz „Bike & Ride” przy kluczowych przystankach (np. stacje WKD) w celu ograniczenia korzystania z samochodu w dojazdach do CPK Dodaj komentarz: Ochrona środowiska i klimatu 1. Normy hałasowe – wskazać bezpośrednie odniesienie do standardów ICAO (Chapter 4 i wyższych) oraz wprowadzić system monitoringu akustycznego w stałych punktach (np. północny Milanówek) z publikacją wyników. 2. Sankcje za przekroczenia – przewidzieć ograniczenia operacyjne lub zakaz wykonywania operacji dla przewoźników niespełniających wymagań akustycznych. 3. Nasadzenia kompensacyjne – ustanowić plan odtworzeń zieleni w strefie wpływu CPK, z priorytetem dla rodzimych gatunków i utrzymania ciągłości korytarzy ekologicznych. Dodaj komentarz: Rozwój społeczny i infrastruktura publiczna 1. Fundusz lokalny – wprowadzić jasne zasady finansowania inwestycji rekompensacyjnych (szkoły, pływalnie, ośrodki zdrowia, ośrodki rekreacji w Milanówku) z udziałem dedykowanego funduszu, wraz z regułami podziału środków i procedurą uzgadniania z samorządami. 2. Programy edukacyjne – zaplanować szkolenia i kursy (np. językowe, logistyczne) odpowiadające potrzebom rynku pracy CPK, realizowane we współpracy z lokalnymi placówkami oświatowymi Innowacje i rozwój gospodarczy 1. Wsparcie MŚP – wprowadzić instrumenty (inkubatory, ulgi podatkowe) służące rozwojowi lokalnych przedsiębiorstw z Milanówka i okolic (branża turystyczna, rekreacyjna). 2. Centra B+R i coworking – wskazać możliwość lokowania małoskalowych, ekologicznie zintegrowanych przestrzeni B+R oraz coworkingowych w gminach sąsiednich Zarządzanie krajobrazem 1. Zgodność z WOChK – nałożyć obowiązek oceny nowych inwestycji – także pomocniczych – pod kątem zgodności z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz miejscowymi planami ochrony przyrody. 2. Ciągi ekologiczne – minimalizować ingerencję w korytarze przyrodnicze; w miejscach przecięcia przewidzieć odpowiednie przejścia dla zwierząt. Partnerstwo i mechanizmy wdrożeniowe 1. Stałe konsultacje – ustanowić cykliczne (miesięczne/kwartalne) spotkania z przedstawicielami gmin w strefie wpływu CPK (Milanówek, Grodzisk, Żyrardów itd.), z harmonogramem i materiałami udostępnianymi z		

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		wyprzedzeniem. 2. Raportowanie – zobowiązać podmiot realizujący Strategię do publikacji półrocznych raportów obejmujących hałas, inwestycje społeczne i transport, w formie ogólnodostępnego portalu internetowego. 3. Powiązanie rekompensat z pomiarami – mechanizmy kompensacyjne winny wynikać z faktycznych, zmierzonych wartości oddziaływania (np. przekroczeń poziomów hałasu). Wskaźniki mierzalne i terminy 1. Wprowadzić konkretne cele z datami granicznymi, np.: o uruchomienie linii WKD do północnego Milanówka do roku 2030, o rozpoczęcie monitoringu hałasu w pięciu punktach od dnia uruchomienia pierwszych operacji lotniczych, o budowa nowej szkoły podstawowej do roku 2028. 2. Każdy cel winien posiadać metodykę pomiaru, np.: zmniejszenie udziału mieszkańców narażonych na hałas > X dB o Y % w ciągu trzech lat od uruchomienia CPK. Transport ciężki i obwodnice We fragmencie dotyczącym infrastruktury drogowej należy doprecyzować, że rozwój sieci musi omijać tereny zabudowane oraz obszary chronione krajobrazowo; transport ciężki ma być kierowany poza zwarte struktury osadnicze, a szczególnie poza obszary WOChK		
1440	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Jestem mieszkańcem Jaktorów-Kolonia przy ulicy Maczka. W tej chwili jest to spokojna okolica domów jednorodzinnych, zielona. Jednak w planach CPK jest linia kolejowa w okolicy. Wpłynie to na hałas i uciążliwość tej koliduje, co spowoduje że mieszkanie nie będzie już tak komfortowe zmieni to negatywnie otoczenie. Moja opinia w sprawie tej linii kolejowej jest negatywna, ponieważ nie jest to niezbędne połączenie, są inne bardziej potrzebne. Proszę o zmianę planów	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1441	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozdział 6 – Program mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych, część dotycząca minimalizacji oddziaływania akustycznego Treść uwagi: Obecnie ochrona akustyczna wzdłuż autostrady A2 na wysokości północnej części Milanówka jest niewystarczająca. Ekrany akustyczne są nieciągłe, co powoduje istotne natężenie hałasu w istniejącej zabudowie mieszkaniowej. Wnoszę o dopisanie do Strategii zapisu, że w ramach Programu mitygacji skutków środowiskowych planowane są modernizacje i uzupełnienia istniejących ekranów akustycznych, a także analiza alternatywnych rozwiązań, takich jak wały ziemne, które w niektórych warunkach mogą być skuteczniejsze i bardziej akceptowalne krajobrazowo. Uzasadnienie: Mieszkańcy Żukowa i północnej części Milanówka od lat zgłaszają problem hałasu dochodzącego z autostrady A2, zwłaszcza w rejonach, gdzie obecne ekrany są przerwane lub nieskuteczne. Sytuacja ta będzie się pogarszać wraz z planowanymi inwestycjami drogowo-kolejowymi i wzrostem ruchu związanego z funkcjonowaniem CPK. Wały ziemne, choć droższe w realizacji, mogą być efektywniejsze i trwalsze niż panele ekranowe, a przy tym bardziej estetyczne i korzystne pod względem klimatycznym. Dopisanie takiego zapisu zwiększy przejrzystość i odpowiedzialność planowania oraz umożliwi skuteczniejsze egzekwowanie ochrony przed hałasem na terenach już dziś zamieszkałych.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1442	Rozdział 3 - Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	1) Nie potrzebujemy Aerotropolis, Jaktorów jest atrakcyjną sypialnią Warszawy z zabudowie jednorodzinnej, jest oazą zieleni, ciszy i wypoczynku. Wnoszę, aby obszar Aerotropolis zatrzymał się na autostradzie A2.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
1443	Rozdział 4 - Podsumowanie diagnozy	Na obszarze Gminy Jaktorów wnoszę o nie tworzenie zaplecza mieszkaniowo-usługowego dla pracowników zatrudnionych do budowy portu lotniczego i skojarzonych inwestycji liniowych. Do obsługi np. miasteczka kontenerowego gmina nie jest w stanie zapewnić infrastruktury i mediów, a jeśli to będą obcokrajowcy spodziewane jest obniżenie bezpieczeństwa publicznego oraz generację konfliktów społecznych.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1444	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o porzucenie budowy węzła kolejowego z łącznicą wschodnią i zachodnią. gdyż: - Węzeł kolejowy prowadzi do ludzkich tragedii: przymusowych wywłaszczeń, wyburzeń, przeprowadzek - Podzieli obszar na osobne trudne do skomunikowania obszary oraz fragmentację gminy. - Węzły kolejowe o ile są potrzebne należy poprzesuwać na wschód do Parzniewa gdzie ma powstać łącznica KDP – Warszawa Zachodnia oraz na zachód za Żyrardów na tereny Lasów Państwowych.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1445	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	- Wnoszę o usunięcie form 15-minutowego miasta na tym obszarach z blokami do 6 pięter - Wnoszę o nie narzucanie nam z zewnątrz form planistycznych OIZ. Z uwagi na tworzenie Planu Ogólnego jesteśmy samodzielnie jako Gmina Jaktorów wypracować swoje zasady projektowania ładu przestrzennego w oparciu o zabudowę jednorodzinną tak jak to mieszkańcom naszej gminy odpowiada i wykorzystać przy tym szanse rozwojowe z uwagi na bliskość CPK. Rozwój na zabudowie jednorodzinnej i tak jest bardzo dynamiczny iż nie potrzebujemy do tego blokowisk. Osiedla bloków mieszkalnych powinny postawać w Grodzisku Mazowieckim i Żyrardowie bo będą pasować do urbanistyki tych miast. - Wnoszę o rezygnację przedłużenia kolejki WKD po terenach OIZ Jaktorów do CPK, gdyż korytarz transportowy spowoduje straty w środowisku (Stawy Jaktorowskie, Rozłogi). Nowe WKD powinno obsługiwać raczej blokowiska Grodziska Mazowieckiego. - Wnoszę o rezygnację z utworzenia OIZ Jaktorów Północny – strefy usługowo-przemysłowej. Wraz z OIZ Jaktorów i OIZ Kopiska okalają obszar Stawy Jaktorowskie co doprowadzi do degradacji bezcennej fauny i flory. Opisane rekomendacje prowadzenia zintensyfikowanej działalności rolniczej są nierealne. - Przedstawione koncepcje OIZ nigdy nie były konsultowane z mieszkańcami Jaktorowa przez wójta i urzędników i są kompletny zaskoczeniem co przyszłości gminy. Dlatego wnoszę aby zaproponowany Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej został odrzucony.	NIE	Usunięcie ww. OIZ jest sprzeczne z założeniami SR CPK.
1446	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Dotyczy korekty OIZ Kopiska - 6-tego obszaru o istotnym znaczeniu (dla pewności wysłałam jeszcze raz, gdyby wczorajsze zabłądziło). Prośba o wyłączenie naszej działki ze strefy otwartej 6-tego obszaru o istotnym znaczeniu - OIZ Kopiska lub utworzenie na niej strefy planistycznej z możliwością zabudowy. Nasza działka (jestem współwłaścicielem) nr 12/3 z obrębu 0011 w gminie Jaktorów znajduje się w najbardziej wysuniętej na wschód części tego obszaru. Cieszymy się bardzo z bliskości przystanku kolejki na Kopiskach (lepszy dojazd do pracy) ale strefa otwarta (planistycznie oznaczona - ZNE) wprowadzi całkowity zakaz zabudowy. Gmina Jaktorów już wyraziła wolę zmiany mpzp dla naszej działki z rolnego przeznaczenia (uchwała z 2007 roku) na tereny mieszkaniowe (ponieważ tak od dekad jest faktycznie użytkowana nieruchomość, zabudowana parterowym budynkiem wielorodzinnym nie mającego nic wspólnego z siedliskiem i produkcją rolną). Jeżeli działka zostanie objęta strefą otwartą 6-tego obszaru o szczególnym znaczeniu, Gmina będzie zobowiązana wpisać to do planu ogólnego. Proszę nas zrozumieć, że trudno jest mieszkać w zurbanizowanym obszarze nie mogąc zbudować sobie nawet garażu blaszaka lub szopki na narzędzia. Obecne gradobicia spędzają nam sen z powiek z obawy przed zniszczeniem samochodu. A wystarczyłoby tylko przesunąć granicę strefy 6-tego obszaru o szerokość naszej działki (kilkadziesiąt metrów) na zachód i wszyscy byliby szczęśliwi. Jeszcze raz proszę o rozważnie nieobjęcia naszej działki strefą otartą 6-tego obszaru o szczególnym znaczeniu lub utworzenie na niej strefy planistycznej z możliwością zabudowy.	NIE	Działka położona poza OIZ
1447	Rozdział 7 - Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Jako mieszkaniec ul. Generała Maczka, uważam, że powinien zostać zapewniony przejazd ul. Dobrą oraz ul. Gen. Kleeberga Dodaj komentarz: Należałoby dodać odpowiednia ilość ekranów dźwiękoszczelnych	NIE	Uwaga o zbyt szczegółowym zakresie względem ustaleń strategii.
1448	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ - wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa-Łódź w Międzyborowie - ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego - wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany). Wnioskuje o przebudowę i dostosowanie do wzmożonego ruchu samochodowego z ciągami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą kolejową poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych - rondo, wiadukt czy tunel. Transport budowlalny do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
1449	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1450	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1451	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany)	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć. Dodaj komentarz: Nie zgadzam się na nową linię kolejową biegnącą przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej. Nie zgadzam się na linię kolejową CMK biegnącą na północ – wg map to 37 budynków mieszkalnych do likwidacji. Nie zgadzam się na zamknięcie istniejącego przejazdu drogowego na linii Warszawa – Łódź w Międzyborowie – ul. Partyzantów i Wojska Polskiego. Wnioskuje o wybudowanie tunelu drogowego w ciągu tych ulic na potrzeby ruchu lokalnego. Ulicę Kaską w Budach Starych zostawić do ruchu tylko lokalnego – wybudować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa – Skierniewice na terenie Żyrardowa (od dawna obiecany) Wnioskuje o przebudowę i dostosowania do wzmożonego ruchu samochodowego z ciagami pieszo-rowerowymi dróg i kolei na terenie gminy przed przystąpieniem do budowy CPK. Wybudować tory kolejowe CMK i tą drogą- kolejową- poprowadzić transport na budowę lotniska. Zaplanować od nowa organizację ruchu na drodze wojewódzkiej 719 na terenie Gminy Jaktorów. W miejscach przecięcia dróg wnoszę o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych – rondo, wiadukt, tunel. Transport budowlany do CPK poprowadzić koleją i drogami tylko wojewódzkimi i powiatowymi a gminne i lokalne wykluczyć.		
1452	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Przy planowaniu drogi rangi wojewódzkiej, która ma być alternatywą autostrady A2 dla ruchu lokalnego generowanego przez lotnisko (na mapie opisanej w legendzie jako "orientacyjny wariant przebiegu"), należy zdecydowanie nie wchodzić w teren już zabudowany gminy Błonie, m.in. osiedle domków jednorodzinnych Dodaj komentarz: Planowana obwodnica wschodnio północna Błonia powinna mieć przygotowaną odpowiednią ilość zjazdów dla ruchu lokalnego Gminy Błonie. Dodaj komentarz: Strefa ponadnormatywnego hałasu, zwłaszcza nocą, powinna być ograniczona zasięgiem terytorialnym oraz czasowym. Tzn. powinna obowiązywać cisza nocna w powietrzu co najmniej od god.22 do 5 rano. Tak aby nie zakłócać odpoczynku okolicznych mieszkańców, wpływając tym samym na ich samopoczucie i zdrowie.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1453	Rozdział 8 - Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	W III Przyjazna przestrzeń należy dodać nową pozycję o tytule "Liczba nowych parków i skwerów zielonych" z wartością docelową 100 w celu realizacji Cel społeczny: Atrakcyjne miejsce do życia opisanego w rozdziale nr 5	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1454	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	W związku z zidentyfikowanymi na str33 problemami dotyczącymi Warszawsko-zachodniego obszaru strategicznej interwencji należy zmienić przebieg orientacyjnego kierunku wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy. Taka lokalizacja nowej drogi pogłębia wspomniane w rozdziale nr 3 problemy kumulując niekorzystne czynniki. Zdecydowanie mniejszy negatywny wpływ na regiony wiejskie zlokalizowane na południu od miejscowości Błonie, Teresin i Ożarów Mazowiecki miałyby mocniejsze rozbudowanie autostrady A2 lub istniejącej już drogi Warszawa-Sochaczew wraz z nowym zjazdem na wysokości granic gmin Błonie oraz Teresin. Dodaj komentarz: Nie wyznaczenie dla miejscowości wiejskich położonych na południe od miasta Błonie takich jak Nowe Faszczyce, Stare Faszczyce, Konstantów, Radonice stanowi wykluczenie ich i powolną degradację. Należy uwzględnić je jako strefę wzmacniania funkcji miejskich lub śródmiejskich. Pominięcie w planowaniu tych obszarów nie spełnia Celu przestrzennego: "Przyjazna przestrzeń – efektywne i wysokiej jakości" oraz "Atrakcyjne miejsce do życia" opisanego w rozdziale nr 5.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1455	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	1. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Chopina i Wieniawskiego w Starych Budach, ul. Kilara w Jaktorów-Kolonii, ul. Lutostawskiego i ul. ks. Baranowskiego w Budach Grzybku oraz torami PKP, gdyż obszar ten ma charakter miejski i zasadnym jest aby był włączony do ośrodka gminnego Jaktorów. 2. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Wieniawskiego, Żyrardowską, Szymanowskiego w Starych Budach oraz torami PKP, gdyż obszar ten predysponuje do charakteru miejskiego i zasadnym jest aby był włączony do tej strefy. 3. Postuluje się dodanie przedsięwzięcia priorytetowego nr „14. Wzmocnienie ośrodków – Jaktorów”, ośrodka gminnego - największej gminy wiejskiej w obszarze otoczenia CPK,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1456	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	1. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Chopina i Wieniawskiego w Starych Budach, ul. Kilara w Jaktorów-Kolonii, ul. Lutostawskiego i ul. ks. Baranowskiego w Budach Grzybku oraz torami PKP, gdyż obszar ten ma charakter miejski i zasadnym jest aby był	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		włączony do ośrodka gminnego Jaktorów. 2. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Wieniawskiego, Żyrardowską, Szymanowskiego w Starych Budach oraz torami PKP, gdyż obszar ten predysponuje do charakteru miejskiego i zasadnym jest aby był włączony do tej strefy. 3. Postuluje się dodanie przedsięwzięcia priorytetowego nr „14. Wzmocnienie ośrodków – Jaktorów”, ośrodka gminnego - największej gminy wiejskiej w obszarze otoczenia CPK,		
1457	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	1. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Chopina i Wieniawskiego w Starych Budach, ul. Kilara w Jaktorów-Kolonii, ul. Lutostawskiego i ul. ks. Baranowskiego w Budach Grzybku oraz torami PKP, gdyż obszar ten ma charakter miejski i zasadnym jest aby był włączony do ośrodka gminnego Jaktorów. 2. Wnoszę o rozszerzenie granic „STREFY WIELOFUNKCYJNEJ WZMACNIANIA FUNKCJI MIEJSKICH” o obszar ograniczony ul. Wieniawskiego, Żyrardowską, Szymanowskiego w Starych Budach oraz torami PKP, gdyż obszar ten predysponuje do charakteru miejskiego i zasadnym jest aby był włączony do tej strefy. 3. Postuluje się dodanie przedsięwzięcia priorytetowego nr „14. Wzmocnienie ośrodków – Jaktorów”, ośrodka gminnego - największej gminy wiejskiej w obszarze otoczenia CPK,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1458	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	1. 1. w pkt. II.3 - „ROZWÓJ W OPARCIU O KULTURĘ, DZIEDZICTWO I REKREACJĘ” dopisać kierunki działań: utworzenie Muzeum Mazowsza Zachodniego i Skansenu i przeniesienie tam dziedzictwa kulturowego i architektonicznego terenów rolnych Zachodniego Mazowsza obszaru otoczenia CPK (kapliczek, krzyży przydrożnych, drewnianych domów mieszkalnych, stodół i obór z drewna i kamienia i innych o walorach arch. i historycznych) z terenów gdzie prowadzone są rozbiórki gospodarstw rolnych wykupionych w ramach PDW i przygotowania do budowy CPK, 2. 2. w pkt. III.2 OCHRONA ŚRODOWISKA I ŁAGODZENIE SKUTKÓW ZMIAN KLIMATYCZNYCH dopisać kierunki: a) przeprojektowanie pd. węzła kolejowego i wyprowadzenie go z terenu gminy Jaktorów na tereny Lasów Państwowych za Żyrardowem i minimalizacja kosztów finansowych i społecznych tej inwestycji, b) transportowanie kruszyw z bocznicy Korytów na plac budowy CPK - nowo projektowaną drogą technologiczną wzdłuż DK50, c) wprowadzenie w gminie Jaktorów nowych gęstych nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) w pasach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich w celu wytworzenia „zielonych ekranów” obniżających o 5-10 dB poziom hałasu, pochłaniających zanieczyszczenia powietrza od spalin i niwelujących drgania od wzmożonego ruchu samochodowego, w tym od samochodów ciężarowych, którymi będą transportowane przez gminę Jaktorów kruszywa i materiały budowlane na budowę CPK d) w celu poprawy klimatu akustycznego i warunków środowiskowych na terenie gm. Jaktorów, wprowadzenie w gminie Baranów, Wiskitki, Teresin i sąsiednich z nimi uzupełniających nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) wzdłuż wszystkich rzek i cieków wodnych w celu wytworzenia „zielonych ekranów” i urzeźbienie terenu w celu obniżenia poziomu hałasu i pochłaniania zanieczyszczenia powietrza od spalin samolotów	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1459	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W pkt. pt. „Program mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych” dopisać: 1. Utworzenie Muzeum Mazowsza Zachodniego i Skansenu i przeniesienie tam dziedzictwa kulturowego i architektonicznego terenów rolnych Zachodniego Mazowsza obszaru otoczenia CPK (kapliczek, krzyży przydrożnych, drewnianych domów mieszkalnych, stodół i obór z drewna i kamienia i innych o walorach arch. i historycznych) z terenów gdzie prowadzone są rozbiórki gospodarstw rolnych wykupionych w ramach PDW i przygotowania do budowy CPK. 2. Przeprojektowanie pd. węzła kolejowego i wyprowadzenie go z terenu gminy Jaktorów na tereny Lasów Państwowych za Żyrardowem i minimalizacja kosztów finansowych i społecznych tej inwestycji. 3. Transportowanie kruszyw z bocznicy Korytów na plac budowy CPK - nowo projektowaną drogą technologiczną wzdłuż DK50, 4. Wprowadzenie w gminie Jaktorów nowych gęstych nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) w pasach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich w celu wytworzenia „zielonych ekranów” obniżających o 5-10 dB poziom hałasu, pochłaniających zanieczyszczenia powietrza od spalin i niwelujących drgania od wzmożonego ruchu samochodowego, w tym od samochodów ciężarowych, którymi będą transportowane przez gminę Jaktorów kruszywa i materiały budowlane na budowę CPK. 5. W celu poprawy klimatu akustycznego i warunków środowiskowych na terenie gm. Jaktorów, wprowadzenie w gminie Baranów, Wiskitki, Teresin i sąsiednich z nimi uzupełniających nasadzeń dorosłych drzew i krzewów (w wieku > 15 lat) wzdłuż wszystkich rzek i cieków wodnych w celu wytworzenia „zielonych ekranów” i urzeźbienie terenu w celu obniżenia poziomu hałasu i pochłaniania zanieczyszczenia powietrza od spalin samolotów.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1460	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Niniejsza uwaga dotyczy ustaleń i wytycznych planistycznych zawartych w rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia centralnego portu komunikacyjnego oraz w rysunku przedstawiającym obszary o istotnym znaczeniu. Ze względu na kluczową rolę, jaką w rozwoju gmin, odgrywa funkcja mieszkaniowa rekomenduję	NIE	Uwaga zbyt ogólna.

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		zmianę oznaczenia strefa usługowa i strefa produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług w OIZ Baranów w rejonie wsi Osiny na funkcję Stefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową i strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Swoją uwagę uzasadniam analogicznym przykładem wskazania funkcji mieszkaniowej w OIZ Chlebni pomimo faktu, iż oba wskazane obszary (rejon wsi Osiny w OIZ Baranów i OIZ Chlebnia) znajdują się w tym samym oddziaływaniu hałasowym. Uwaga podyktowana jest dbałością o przyszłość przedsięwzięcia Centralnego Portu Komunikacyjnego, brak przeznaczenia w aktach planowania przestrzennego nowych stref rozwoju funkcji mieszkaniowej w sąsiedztwie największego hubu intermodalnego skazuje przedsięwzięcie na ograniczony rozwój społeczno-gospodarczy oraz może prowadzić do problemów z dostępnością pracowników i usług, co z kolei obniży efektywność i atrakcyjność inwestycji w dłuższej perspektywie. Ponadto brak funkcji mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie stworzy poważne trudności komunikacyjne i logistyczne, utrudniając codzienne życie osób związanych z budową lotniska czy osób pracujących na lotnisku pod oddaniu do użytkowania. Brak funkcji mieszkaniowej negatywnie wpłynie na integrację społeczności lokalnej.		
1461	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Niniejsza uwaga dotyczy ustaleń i wytycznych planistycznych zawartych w rysunku modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia centralnego portu komunikacyjnego oraz w rysunku przedstawiającym obszary o istotnym znaczeniu. Ze względu na kluczową rolę, jaką w rozwoju gmin, odgrywa funkcja mieszkaniowa rekomenduję zmianę oznaczenia strefa usługowa i strefa produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług w OIZ Baranów w rejonie wsi Osiny na funkcję Stefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową i strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Swoją uwagę uzasadniam analogicznym przykładem wskazania funkcji mieszkaniowej w OIZ Chlebni pomimo faktu, iż oba wskazane obszary (rejon wsi Osiny w OIZ Baranów i OIZ Chlebnia) znajdują się w tym samym oddziaływaniu hałasowym. Uwaga podyktowana jest dbałością o przyszłość przedsięwzięcia Centralnego Portu Komunikacyjnego, brak przeznaczenia w aktach planowania przestrzennego nowych stref rozwoju funkcji mieszkaniowej w sąsiedztwie największego hubu intermodalnego skazuje przedsięwzięcie na ograniczony rozwój społeczno-gospodarczy oraz może prowadzić do problemów z dostępnością pracowników i usług, co z kolei obniży efektywność i atrakcyjność inwestycji w dłuższej perspektywie. Ponadto brak funkcji mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie stworzy poważne trudności komunikacyjne i logistyczne, utrudniając codzienne życie osób związanych z budową lotniska czy osób pracujących na lotnisku pod oddaniu do użytkowania. Brak funkcji mieszkaniowej negatywnie wpłynie na integrację społeczności lokalnej.	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
1462	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - część opisowa	Likwidacja sztucznego wariantu nr 2 trasy WKD przez gminę Jaktorów jako nierealnego do wykonania z powodu braku środków finansowych na ten cel w budżecie gminy Jaktorów i Samorządu Województwa Mazowieckiego oraz z powodu wytyczenia realnego wariantu nr 1 trasy WKD przez teren gm. Grodzisk Maz.	NIE	Wybór wariantu WKD odbędzie się na kolejnych etapach prac projektowych.
1463	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Likwidacja sztucznego wariantu nr 2 trasy WKD przez gminę Jaktorów jako nierealnego do wykonania z powodu braku środków finansowych w budżecie gminy Jaktorów i Samorządu Woj. Mazowieckiego oraz z powodu wytyczenia prawie pewnego do realizacji wariantu nr 1 trasy WKD przez teren gm. Grodzisk Maz	NIE	Wybór wariantu WKD odbędzie się na kolejnych etapach prac projektowych.
1464	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Likwidacja sztucznego wariantu nr 2 trasy WKD przez gminę Jaktorów jako nierealnego do wykonania z powodu braku środków finansowych w budżecie gminy Jaktorów i Samorządu Woj. Mazowieckiego oraz z powodu wytyczenia prawie pewnego do realizacji wariantu nr 1 trasy WKD przez teren gm. Grodzisk Maz	NIE	Wybór wariantu WKD odbędzie się na kolejnych etapach prac projektowych.
1465	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Brak czasowych prorozwojowych rozwiązań planistycznych na obszarze rezerwy rozwojowej pod lotnisko wskazuje na stagnację społeczno-gospodarczą tego rejonu. Biorąc pod uwagę przyszłość lotniska Strategia Rozwoju Obszaru Otoczenia powinna pilnie wskazać możliwe scenariusze czasowego zagospodarowania obszaru stanowiącego rezerwę w taki sposób, aby umożliwić i wzmocnić dodatni efekt społeczno-gospodarczy regionu nie tracąc przy tym założeń długofalowych w zakresie budowy trzeciej drogi startowej. Rekomenduje się zatem aby na wskazanym obszarze do momentu rozbudowy umożliwić rozwój zabudowy usługowej, produkcyjnej, magazynowej oraz funkcji OZE.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1466	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Brak czasowych prorozwojowych rozwiązań planistycznych na obszarze rezerwy rozwojowej pod lotnisko wskazuje na stagnację społeczno-gospodarczą tego rejonu. Biorąc pod uwagę przyszłość lotniska Strategia Rozwoju Obszaru Otoczenia powinna pilnie wskazać możliwe scenariusze czasowego zagospodarowania obszaru stanowiącego rezerwę w taki sposób, aby umożliwić i wzmocnić dodatni efekt społeczno-gospodarczy regionu nie tracąc przy tym założeń długofalowych w zakresie budowy trzeciej drogi startowej. Rekomenduje się zatem aby na wskazanym obszarze do momentu rozbudowy umożliwić rozwój zabudowy usługowej, produkcyjnej, magazynowej oraz funkcji OZE.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
1467	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Sugeruję rozszerzenie obecnego zapisu – który koncentruje się jedynie na narzędziach planistycznych i zmianie przeznaczenia terenów – o konkretne działania kompensacyjne. W szczególności należy uwzględnić możliwość refundacji lub współfinansowania wyciszenia akustycznego istniejących budynków mieszkalnych (np. wymiany okien,	NIE	Uwaga o charakterze opinii.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		drzwi, izolacji dachów) w obszarach przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu. Takie programy funkcjonują już w Polsce i w innych krajach UE. Uwzględnienie takich działań w SR CPK będzie świadectwem odpowiedzialności społecznej inwestora. Uzasadnienie: Infrastruktura CPK wpłynie bezpośrednio na komfort życia wielu mieszkańców w okolicznych gminach. Samo planistyczne „wypychanie” funkcji mieszkaniowych to podejście bierne, które nie rozwiązuje problemu osób już zamieszkałych w rejonie inwestycji. Program refundacji wyciszeń pomoże utrzymać komfort życia oraz przeciwdziałać spadkowi wartości nieruchomości w strefie hałasu. Mieszkańcy nie powinni ponosić dodatkowych kosztów za inwestycję o znaczeniu ogólnokrajowym		
1468	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Zaprezentowany orientacyjny wariant przebiegu drogi rangi wojewódzkiej, przecinający północne tereny miasta Milanówek, został przez mieszkańców oceniony jednoznacznie negatywnie. Wyrazem tego jest petycja z dnia 30.04.2025 r., skierowana do Petnomocnika CPK oraz Ministra Infrastruktury, zawierająca szereg merytorycznych i formalnych argumentów. Petycja mieszkańców Milanówka oraz sołectw Chrzanów Mały, Żuków i Adamów wskazuje, że: – planowana droga nie została ujęta w obowiązujących dokumentach planistycznych, – przecina Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu i tereny rolnicze, – zagraża zasobom wody pitnej i lokalnym korytarzom ekologicznym, – narusza spójność zabudowy i może prowadzić do wywłaszczeń, – pogarsza warunki życia (hałas, emisje, zagrożenia komunikacyjne), – ignoruje lokalne głosy i nie była dotąd konsultowana z mieszkańcami. Proponowane zmiany: W projekcie Strategii należy usunąć wskazany wariant przebiegu drogi wojewódzkiej przez północny Milanówek lub oznaczyć go jako „wstępny, wymagający uzgodnień lokalnych”. Proszę o doprecyzowanie w dokumencie, że ostateczny przebieg tej inwestycji będzie uzgadniany z samorządami lokalnymi, w tym Miastem Milanówek i Gminą Brwinów (która zaproponowała alternatywny przebieg wspierany przez Milanówek). Proszę dodać zapis, że planowana trasa zostanie oceniona pod kątem oddziaływania akustycznego oraz wpływu na środowisko przyrodnicze i społeczne – zgodnie z art. 23 ust. 5 ustawy o ochronie przyrody. Uzasadnienie: Mapa struktury funkcjonalno-przestrzennej, mimo że ma charakter orientacyjny, może kształtować późniejsze decyzje inwestycyjne. Wskazany wariant trasy budzi silny opór społeczny, został negatywnie oceniony w petycji podpisanej przez setki mieszkańców oraz nie posiada podstawy w dokumentach planistycznych. Uwzględnienie głosu lokalnych społeczności i samorządów zwiększy akceptowalność inwestycji i zmniejszy ryzyka społeczne i środowiskowe.	NIE	Przebieg dróg znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
1469	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Powiększenie obszaru strefy wielofunkcyjnej wzmocnienia funkcji miejskich przy stacji kolejowej Kornelin - wzdłuż drogi wojewódzkiej 705 (ulica Skierniewicka) o 500-700 metrów w stronę Nowej Suchej (teren pomiędzy drogą 705 a linią kolejową nr 3). Obszar ten znajduje się w bardzo dobrze skomunikowanym punkcie. Obecnie na przystanku Kornelin wybudowany został nowoczesny obiekt stacyjny za kwotę ponad 5 milionów zł. Umożliwia on dogodny dostęp do kolei dla okolicznych mieszkańców których powinno przybywać a nie ubywać, również z racji bliskości funkcjonujących szkół. Droga wojewódzka 705 przejdzie modernizację, umożliwiającą budowę chodników oraz zatok dla komunikacji publicznej, zyska również połączenie z przyszłą obwodnicą aglomeracji warszawskiej, co za tym idzie szybsze połączenie z resztą kraju i dużymi ośrodkami miejskimi. Obecnie zaznaczone na mapce poglądowej tereny oznaczone jako strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w kierunku z Sochaczewa do Nowej Suchej są już zabudowane, dlatego wskazane byłoby z uwagi na bliskość stacji oraz potencjał rozwojowy okolicy powiększenie strefy wielofunkcyjnej - wzmocnienia funkcji miejskich a nie tylko miejskiego pasma rozwojowego, w większej odległości od stacji Kornelin, tak by nie marnować potencjału stacji a co ważniejsze samej linii kolejowej. Odsunięcie o kilkaset metrów, w stronę przejazdu kolejowego (krzyżowania się drogi wojewódzkiej 705 i linii kolejowej nr 3) strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych tak by teren mieszczący się między linią kolejową nr 3 a drogą 705 w pobliżu stacji Kornelin został zagospodarowany.	NIE	Uwaga o zbyt szczegółowym zakresie względem ustaleń strategii.
1470	Rozdział 6 - Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Obecnie ochrona akustyczna wzdłuż autostrady A2 na wysokości północnej części Milanówka jest . Ekrany akustyczne są nieciągłe, co powoduje istotne natężenie hałasu w istniejącej zabudowie mieszkaniowej. Wnoszę o dopisanie do Strategii zapisu, że w ramach Programu mitygacji skutków środowiskowych planowane są modernizacje i uzupełnienia istniejących ekranów akustycznych, a także analiza alternatywnych rozwiązań, takich jak wały ziemne, które w niektórych warunkach mogą być skuteczniejsze i bardziej akceptowalne krajobrazowo. Uzasadnienie: Mieszkańcy Żukowa i północnej części Milanówka od lat zgłaszają problem hałasu dochodzącego z autostrady A2, zwłaszcza w rejonach, gdzie obecne ekrany są przerwane lub nieskuteczne. Sytuacja ta będzie się pogarszać wraz z planowanymi inwestycjami drogowo-kolejowymi i wzrostem ruchu	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Petnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

LP	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		związanego z funkcjonowaniem CPK. Wały ziemne, choć droższe w realizacji, mogą być efektywniejsze i trwalsze niż panele ekranowe, a przy tym bardziej estetyczne i korzystne pod względem klimatycznym. Dopisanie takiego zapisu zwiększy przejrzystość i odpowiedzialność planowania oraz umożliwi skuteczniejsze egzekwowanie ochrony przed hałasem na terenach już dziś zamieszkałych.		
1471	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Wnoszę o zmniejszenie powierzchni obszaru zieleni na wschód od DK 50 w rejonie miejscowości Guzów wzdłuż drogi prowadzącej do przystanku kolejowego. Uwagę uzasadniam koniecznością maksymalizacji wykorzystania potencjału jaki daje rozwój zabudowy usługowej i magazynowo-usługowej w rejonie lotniska.	NIE	Utrzymanie terenów otwartych jest niezbędne dla zachowania równowagi środowiskowej obszaru.
1472	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Wnoszę o zmniejszenie powierzchni obszaru zieleni na wschód od DK 50 w rejonie miejscowości Guzów wzdłuż drogi prowadzącej do przystanku kolejowego. Uwagę uzasadniam koniecznością maksymalizacji wykorzystania potencjału jaki daje rozwój zabudowy usługowej i magazynowo-usługowej w rejonie lotniska.	NIE	Utrzymanie terenów otwartych jest niezbędne dla zachowania równowagi środowiskowej obszaru.
1473	Rozdział 5 - Przestrzeń dla przyszłości wizja i cele strategiczne	Proponuję rozszerzenie zapisu dotyczącego wsparcia systemu ochrony zdrowia o konkretne wzmocnienie kadrowe systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM) – tj. zwiększenie liczby zespołów ratownictwa medycznego (ZRM) w powiatach sąsiadujących z CPK (grodziskim, żyrardowskim, pruszkowskim). Obecne zapisy w Strategii koncentrują się na doposażeniu szpitali i zakupie sprzętu – to krok potrzebny, ale niewystarczający wobec spodziewanego wzrostu liczby zdarzeń medycznych. Wskazane jest dopisanie działań obejmujących również zasoby ludzkie i operacyjne PRM. Uzasadnienie: Obsługa ruchu pasażerskiego na dużym lotnisku generuje istotne i stałe obciążenie systemu ratownictwa – co widać już na przykładzie Lotniska Chopina w Warszawie. W przypadku lądowań awaryjnych lub zdarzeń masowych wokół Chopina, konieczne jest wyłączenie z użycia znacznej liczby zespołów ratowniczych na czas zabezpieczenia operacji. Warszawa ma możliwość kompensacji tego poprzez dużą liczbę dostępnych jednostek – powiaty otaczające CPK takich możliwości nie mają. Wzrost ryzyka i liczby interwencji w rejonie CPK – przy braku zwiększenia liczby zespołów – spowoduje niedostępność pomocy dla mieszkańców przy codziennych interwencjach. Zwiększenie liczby etatów w PRM w tym rejonie powinno być potraktowane jako element krytyczny bezpieczeństwa mieszkańców i użytkowników lotniska, nie tylko komponent zdrowotny inwestycji.	NIE	Uwaga o charakterze opinii.
1474	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - mapa 1:50 000	Model struktury funkcjonalno przestrzennej. Uważam, że wsie graniczące z planowanym CPK (lotnisko, tereny pod połączenia drogowe i kolejowe powinny być przeznaczone pod tereny działalności gospodarczej , w tym usług. Pozostawianie tych terenów pod ewentualną działalność rolniczą lub hodowlaną ze względu na uciążliwość Cpk czyni tę działalność niemiżliwą ze względu na hałas komunikacyjny i zanieczyszczenie powietrza.	NIE	Uwaga zbyt ogólna.
1475	Załącznik - Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej - obszary o istotnym znaczeniu	Rozbudowa linii kolejowej na terenie gminy Jaktorów spowoduje nieodwracalne straty w środowisku przyrodniczym, zniszczy siedliska dzikich zwierząt. Spowoduje też zmianę charakteru gminy . Wielu ludzi wybiera do zamieszkania teren Jaktorowa ze względu na walory przyrodnicze, ciszę co zostanie utracone przy wzmożonym ruchu kolejowym i samochodowym Dodaj komentarz: Rozbudowa sieci kolejowej na terenie Jaktorowa nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Linia kolejowa mająca rozwinąć lokalne miejscowości już powinna znaleźć się około 10 kilometrów na północ od obecnej linii kolejowej Warszawa-Żyrardów.	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.