

STANOWISKO

Mieszkańców Gminy Grodzisk Mazowiecki wyrażające sprzeciw i zgłaszające uwagi wobec planów budowy w ramach strategii otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej „CPK”) w sprawie planowanego połączenia drogowego między ul. Królewską w Grodzisku Mazowieckim a węzłem obwodnicy zachodniej w rejonie miejscowości Chlebnia.

Radni Gminy Grodzisk Mazowiecki

Urząd Miejski w Grodzisku Mazowieckim
ul. T. Kościuszki 12a
05-825 Grodzisk Mazowiecki
biuro.rady@grodzisk.pl



Urząd Miejski w Grodzisku Maz.

29.05.2025

PP/22626.2025

Burmistrz Grodziska Mazowieckiego

Urząd Miejski w Grodzisku Mazowieckim
ul. T. Kościuszki 12a
05-825 Grodzisk Mazowiecki

Pełnomocnik Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
kancelaria@mi.gov.pl

Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
kancelaria@mi.gov.pl

Szanowni Państwo,

My niżej podpisani mieszkańcy Grodziska Mazowieckiego kierując się dobrem społeczności lokalnej, środowiska lokalnego, dobrem Gminy i jej wizerunku z poszanowaniem własności majątkowej i bytowej oraz obowiązujących przepisów prawa składamy niniejszą petycję, wyrażającą stanowczy sprzeciw wobec planów/koncepcji wytyczenia połączenia drogowego pomiędzy ul. Królewską a węzłem obwodnicy zachodniej w rejonie miejscowości Chlebnia – zgodnie z udostępnionym rzutem kartograficznym:



Według wstępnego (ogólnikowego) założenia wynikającego z koncepcji (wyrysowanie przebiegu drogi na rzucie kartograficznym) łącznik miałby przebiegać przez tereny w znaczącym stopniu mieszkalne z zabudową mieszkaniową i tereny zabudowane usługowe w tym oczyszczalnia ścieków oraz tereny zielone zlokalizowane przy ulicach Królewskiej, Klonowej, Topolowej, 3 Maja, Buczynowej, Jesionowej, Owocowej oraz Brzozowej, co wynika z założenia przebiegu nowych dróg powiązanych z planowaną inwestycją Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Przedstawione założenie, istotnie ingerujące w naszą własność, naszą społeczność, warunki życia, istniejącą (w większości nową i kosztowną) infrastrukturę mieszkaniową, drogową w raz z pełną infrastrukturą towarzyszącą, w środowisko a ostatecznie również w wizerunek Gminy w naszej ocenie nie znajduje uzasadnienia technicznego, społecznego, inżynierskiego, infrastrukturalnego, ekonomicznego. Tym samym zgłaszamy stanowczy sprzeciw w zakresie nieakceptowalnego przez nas założenia poprowadzenia łącznika drogowego w ramach koncepcji CPK.

Mamy nadzieję, że nasz sprzeciw zostanie dostrzeżony a uwagi przyjęte jako w pełni uzasadnione nie tylko przez władze lokalne, ale przez wszystkie zaangażowane strony.

Na wstępie wskazujemy na praktycznie nieprzejrzysty a tym samym nieakceptowalny sposób prac nad jakimikolwiek założeniami i koncepcjami. Nie zgadzamy się z takim podejściem do Mieszkańców i zaniechaniem oficjalnego i przejrzystego, ale też bieżącego i merytorycznego przekazywania informacji Mieszkańcom w zakresie działań podejmowanych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny (dalej „CPK” lub „Spółka”), mogących mieć wpływ na warunki życia w obszarach rozpatrywanych na cele powiązane z inwestycjami Spółki czy też inwestycjami towarzyszącymi.

Pomimo, że na chwilę obecną nie są przedstawione żadne konkretne rozwiązania i projekty to już sam fakt, że nie przeprowadzono inwentaryzacji obszarów ujętych w założeniu drogowym jak i nie uwzględniono, że trasa łącznika miałaby być poprowadzona przez tereny centralne miasta z obszerną zabudową mieszkaniową, wskazuje na niecelowość i niezasadność tego założenia. Jako mieszkańcy, których przywołane „założenie” inwestycyjne najbardziej dotknie, nie mamy możliwości odniesienia się do konkretnych materiałów, założeń technicznych czy analiz. Do chwili obecnej, poza udostępnionym zarysem nie otrzymaliśmy, żadnych konkretnych danych technicznych planowanej drogi, rozwiązań pozwalających na merytoryczne odniesienie jak i analiz wpływu na otoczenie czy środowisko. Nie została udostępniona żadna obowiązująca strategia czy plan inwestycyjny, który też powinien być efektem analiz czy opracowań. Zgodnie z dokumentem „Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej” będącym częścią Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2044 roku, planowana trasa została ogólnie założona jako droga wojewódzka, mająca pełnić funkcję łącznika z północną obwodnicą Grodziska Mazowieckiego i Milanówka, bez konkretnych założeń, wytycznych.

Z pozyskanych przez mieszkańców informacji (założenia wynikające z naniesionego kartograficznie przebiegu drogi) wynika, że nie przeprowadzone zostało rozpoznanie istniejącej zabudowy i otoczenia urbanistycznego. Projekt nie uwzględnia rzeczywistego zagospodarowania terenu, obowiązujących planów miejscowych, charakteru dzielnic mieszkaniowych, lokalnych uwarunkowań, zabudowy oraz terenów zieleni. Tym samym poza brakiem uwzględnienia kwestii społecznych, nie uwzględnia kwestii ekonomicznych (wysokich kosztów finansowych) jakie musiałyby zostać poniesione.

Brak szczegółowych danych dotyczących przebiegu i parametrów technicznych tej drogi, takich jak przekrój, planowana nośność czy docelowe natężenie ruchu, uniemożliwia mieszkańcom i władzom lokalnym dokonanie rzetelnej oceny wpływu inwestycji na otoczenie. Powyższe budzi już uzasadnione nasze obawy jako społeczności lokalnej, przy czym nie sposób pominąć też innych kwestii jak:

1. **Ryzyko przekształcenia łącznika w trasę przelotową.** Choć założenie dotyczy wykonania jedynie „łącznika”, to nie można wykluczyć, że w przyszłości ruch ten będzie przybierał na natężeniu a znacząca część ruchu z obwodnicy lub w kierunku obwodnicy w tym transporcie ciężkiego będzie przechodziła przez środek miasta.
2. **Zniszczenie struktury miejskiej i atrakcyjności Gminy.** Przeprowadzenie łącznika przez zwarte dzielnice mieszkaniowe oznacza rozbitcie ich spójności funkcjonalnej i społecznej, degradację ładu przestrzennego oraz trwałe obniżenie atrakcyjności Grodziska jako miejsca do życia i inwestowania.
3. **Brak analizy alternatywnych wariantów i raportu oddziaływania na środowisko (OOŚ)**

Do tej pory nie przedstawiono żadnych analiz lokalizacji omijających zabudowę mieszkaniową, co jest niezgodne z zasadami ochrony ładu przestrzennego oraz przepisami o ocenach oddziaływania na środowisko. Dla inwestycji tego rodzaju, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, powinien zostać opracowany raport oddziaływania na środowisko (OOŚ), który zawiera m.in. analizę możliwych wariantów inwestycyjnych. Brak takiego raportu stanowi istotne naruszenie procedur oceny środowiskowej i uniemożliwia racjonalną ocenę wpływu inwestycji na ludzi, przyrodę i strukturę miejską.

4. **Brak rzetelnych i merytorycznych konsultacji społecznych: forma i przejrzystość**
Choć zapowiedziano przeprowadzenie konsultacji społecznych, dotychczasowy sposób komunikacji oraz brak szczegółowych informacji budzi poważne wątpliwości co do ich przejrzystości, zasięgu i realnego wpływu na decyzje planistyczne.

Dotychczasowe działania informacyjne i konsultacyjne były/są niewystarczające (praktycznie żadne), a sposób ujawnienia koncepcji budzi uzasadnione obawy mieszkańców o brak transparentności i realnego wpływu na decyzje. Choć zapowiedziano przeprowadzenie konsultacji społecznych, to sposób komunikacji (brak komunikacji z mieszkańcami), sposób udostępnienia informacji oraz ich jakość tj. brak rzetelnych koncepcji czy założeń, brak właściwego rozpoznania lokalnego zasięgu i realnego wpływu na Mieszkańców, warunki życia i Gminę, budzi poważne wątpliwości co do przejrzystości planistycznej.

5. **Niezachowanie zasady ochrony funkcji mieszkaniowej i zieleni miejskiej**

Inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym powinny być prowadzone z dala od obszarów zamieszkałych i terenów zielonych, z zachowaniem bufora urbanistycznego, zgodnie z zasadą minimalizacji kolizji funkcjonalnych.

Odnosząc się do planów/koncepcji wytyczenia połączenia drogowego pomiędzy ul. Królewską a węzłem obwodnicy zachodniej w rejonie miejscowości Chlebnia zgodnie z udostępnionym kartograficznym rzutem przebiegu trasy należy wskazać, że taka lokalizacja drogi wojewódzkiej niesie poważne zagrożenia społeczne, środowiskowe, urbanistyczne, finansowe w tym:

- dla zdrowia mieszkańców – z powodu emisji spalin, hałasu i pyłów zawieszonych (PM10, PM2.5),
- dla bezpieczeństwa – ze względu na wzmożony ruch, także ciężkiego transportu,
- dla więzi społecznych – przez fizyczne przecięcie osiedli i pogorszenie dostępności przestrzeni publicznych,
- dla przyrody – ingerencja w korytarz ekologiczny doliny Rokitnicy,
- dla infrastruktury – możliwe oddziaływanie wibracyjne i komunikacyjne na istniejącą zabudowę jednorodziną.
- dla finansów publicznych w tym efektywnego i celowego wydatkowania środków publicznych.

Wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec planowania i realizacji inwestycji w przedstawionym kształcie i przebiegu. W naszej ocenie przedstawione założenie stanowi: **naruszenie ładu przestrzennego i spójności społecznej.** Planowana droga przecina osiedla mieszkaniowe o stabilnej strukturze społecznej, dzieląc lokalne wspólnoty i zaburzając dotychczasowy układ przestrzenny. Taka ingerencja godzi w podstawowe standardy urbanistyczne i zasady zrównoważonego rozwoju.

Ponadto w naszej ocenie niesie zagrożenie i będzie miała negatywny wpływ dla zdrowia i jakości życia mieszkańców. Prowadzenie drogi o potencjalnie dużym natężeniu ruchu (w tym ciężkiego transportu) przez środek dzielnic mieszkaniowych wiąże się z emisją spalin, hałasu, pyłów zawieszonych. Może to doprowadzić do pogorszenia stanu zdrowia mieszkańców i naruszenia konstytucyjnego prawa do życia w czystym środowisku.

Przedstawiony zarys/koncepcja/plan wydaje się niespójny z dokumentami strategicznymi CPK. Analiza Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2044 r. nie wskazuje jednoznacznie lokalizacji tej drogi ani jej przebiegu przez gęstą zabudowę mieszkaniową. Proponowane rozwiązanie jest niezgodne z celami strategicznymi CPK, zakładającymi poprawę spójności przestrzennej i funkcjonalnej regionu. Nie zawiera jednoznacznego opisu trasy łącznika przebiegającego przez konkretne ulice: Królewską, Klonową, Topolową, 3 Maja, Buczynową, Jesionową, Owocową oraz Brzozową. Co więcej koncepcja ta nie jest poparta żadnymi raportami, ekspertyzami, czy chociaż analizami w tym analizami celowymi. Zarówno braki jak i jakość prezentacji przedstawionej koncepcji potwierdza m.in.

1. **Brak raportu oddziaływania na środowisko (OOS) i analizy wariantów alternatywnych.** Inwestycja o potencjalnie znaczącym wpływie na środowisko i zdrowie mieszkańców powinna być poprzedzona opracowaniem OOS zgodnie z ustawą oraz Dyrektywą EIA. Brak tego dokumentu stanowi naruszenie przepisów prawa krajowego i unijnego.
2. **Brak analizy ryzyka degradacji przyrody i infrastruktury.** Planowana trasa przecina dolinę rzeki Rokitnicy – ważny lokalny korytarz ekologiczny. Dodatkowo może prowadzić do uszkodzeń istniejących budynków, szczególnie w przypadku zwiększonego ruchu ciężarowego i wibracji.

Dodatkowo przyjęcie tej koncepcji przebiegu łącznika wpłynie na utratę wizerunku Miasta i Gminy, ale i wartości nieruchomości zważywszy na obniżoną atrakcyjność miasta. Przecięcie dzielnic drogą wojewódzką spowoduje obniżenie wartości gruntów i domów, a także zmniejszenie atrakcyjności Grodziska Mazowieckiego jako miejsca do życia, co pozostaje w sprzeczności z dotychczasową strategią rozwoju miasta.

Biorąc pod uwagę sposób udostępnienia koncepcji przebiegu łącznika, brak szczegółowej dokumentacji i założeń w tym przeprowadzenia inwentaryzacji terenów analizy kosztów i zagrożeń, wskazujemy, że nie zostają spełnione podstawowe uwarunkowania dla przeprowadzenia merytorycznych konsultacji społecznych. Do chwili obecnej nie zostały przedstawione Mieszkańcom, żadne dane i analizy co potwierdza jedynie, że takie analizy w tym inwentaryzacja terenów i istniejącej infrastruktury nie istnieją.

Nie zostały przedstawione, żadne materiały wykazujące, że lokalizacja ta została uzasadniona względami technicznymi, lub ekonomicznymi w sposób nadrzędny wobec interesu społecznego w tym społeczności lokalnej. Planowana inwestycja przeczy zasadom planowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju.

Wskazania wymaga, że zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zagospodarowanie przestrzenne powinno zapewniać ład przestrzenny, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, ochrony środowiska i zdrowia mieszkańców. Planowanie musi odbywać się w sposób przejrzysty i partycypacyjny, z poszanowaniem interesów lokalnych społeczności.

W orzecznictwie sądów administracyjnych wielokrotnie podkreślano konieczność ochrony funkcji mieszkaniowej oraz przejrzystości procedur planistycznych. Przykładowo:

WSA w Warszawie (sygn. IV SA/Wa 1445/13): „Prowadzenie inwestycji naruszającej istniejącą strukturę mieszkaniową bez uprzedniej, rzetelnej oceny wpływu na lokalne warunki życia stanowi naruszenie zasad ładu przestrzennego.”

NSA (sygn. II OSK 2449/17): „Władztwo planistyczne gminy nie oznacza dowolności – musi respektować wartości konstytucyjne, w tym ochronę prawa do mieszkania i środowiska.”

WSA w Krakowie (sygn. II SA/Kr 1514/18): „Brak realnego udziału społeczności lokalnej w procedurze planistycznej może prowadzić do nieważności aktu planistycznego ze względu na naruszenie zasady partycypacji.”

Nie można pominąć regulacji wynikającej z Dyrektywy EIA oraz Konwencji z Aarhus, które nakładają obowiązek zapewnienia społeczeństwu udziału w procesie decyzyjnym dotyczącym środowiska, co musi obejmować rzetelne konsultacje z mieszkańcami oraz dostęp do pełnej dokumentacji.

Ponadto należy wskazać na Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r., dotyczącą oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Na jej podstawie państwa członkowskie UE są zobowiązane do identyfikowania źródeł hałasu, tworzenia strategicznych map hałasu i podejmowania działań ograniczających hałas w obszarach wrażliwych, w tym mieszkaniowych. Planowana inwestycja drogowa powinna zostać objęta taką analizą i nie może być realizowana bez uwzględnienia jej wpływu na klimat akustyczny otoczenia mieszkaniowego.

Wprowadzenie ruchliwej drogi do wewnętrznych osiedli mieszkaniowych, zgodnie z Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz przepisami krajowymi dotyczącymi jakości powietrza i ochrony zdrowia, wymaga szczegółowej analizy

potencjalnych oddziaływań – w tym na klimat akustyczny, emisję zanieczyszczeń oraz zdrowie mieszkańców. Brak przedstawienia takich analiz, uwzględniających realne warunki lokalne i strukturę zabudowy, stanowi naruszenie prawa do życia w czystym środowisku, zagwarantowanego w Konstytucji RP. W orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego podkreślono, że „każde znaczące oddziaływanie inwestycji na warunki życia ludności musi być poprzedzone pełną i transparentną analizą wpływu na zdrowie i środowisko” (np. wyrok NSA z 24.09.2020 r., II OSK 1865/19).

Dodatkowo należy wskazać, że lokalizacja drogi wojewódzkiej prowadzącej przez zwarte osiedla mieszkaniowe oraz bez uwzględnienia lokalnych warunków urbanistycznych i społecznych jest sprzeczna z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 5 Konstytucji RP. Strategia Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do 2044 r. odnosi się do poprawy spójności przestrzennej i funkcjonalnej regionu, w tym poszanowania struktury lokalnej i ładu przestrzennego. Tymczasem wprowadzanie trasy drogowej przez gęsto zabudowane dzielnice mieszkalne narusza te założenia i oznacza de facto pogorszenie warunków życia mieszkańców, zamiast realizacji deklarowanych celów strategicznych.

W związku z powyższym, działając w interesie mieszkańców Grodziska Mazowieckiego jak i Gminy oraz zgodnie z przysługującym nam prawem do udziału w procesach planowania przestrzennego i ochrony środowiska, domagamy się podjęcia niezwłocznych działań w celu:

1. zaniechania realizacji tej koncepcji w obecnym kształcie,
2. przedstawienia rzetelnych analiz środowiskowych i społecznych,
3. uwzględnienia wariantów omijających tereny mieszkaniowe,
4. przeprowadzenia pełnych i otwartych konsultacji społecznych z mieszkańcami, z uwzględnieniem, że konsultacje będą prowadzone po udostępnieniu merytorycznych i rzetelnych dokumentów, pozwalających na konstruktywne i merytoryczne konsultacje z uwzględnieniem rzetelnych danych i analiz.

Z poważaniem,