

STANOWISKO NR 4/2020

RADY GMINY WIELISZEW

z dnia 3 grudnia 2020 r.

w sprawie wskazania preferowanego przebiegu korytarza nowej linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk/Kątne/Świercze na terenie Gminy Wieliszew

Na podstawie § 14 ust. 2 pkt 2 i pkt 3 Uchwały nr XXXVIII/337/2017 Rady Gminy Wieliszew z dnia 28 lipca 2017 r. – Statut Gminy Wieliszew (tekst. jednolity Dz. Urz. Woj. Maz. z 2020 r., poz. 325)

§ 1.

W związku z trwającymi konsultacjami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie opracowywania na potrzeby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokumentacji pt.: „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”,

Rada Gminy Wieliszew **zgłasza swój zdecydowany sprzeciw:**

- 1) wobec wskazanych w ww. dokumentach trzech wariantów przebiegu linii kolejowych przez teren Gminy Wieliszew, z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do niniejszego stanowiska.
- 2) wobec zignorowania propozycji rozwiązania sprawy przebiegu linii kolejowej po terenie Gminy Wieliszew wyrażonej w stanowisku Rady Gminy Wieliszew nr 2/2020 z 25.02.2020 r.

§ 2.

Rada Gminy Wieliszew apeluje do organów odpowiedzialnych za ten projekt o ponowną wnikliwą analizę niezbędności realizacji tak rujnącej teren Powiatu Legionowskiego i Gminy Wieliszew inwestycji, a w ostateczności o analizę propozycji przebiegu linii kolejowej w wariantcie przedstawionym w stanowisku Rady Gminy Wieliszew nr 2/2020 z 25.02.2020 r.

§ 3.

Rada Gminy Wieliszew upoważnia Wójta Gminy Wieliszew do podjęcia wszelkich starań zmierzających do zabezpieczenia interesu Gminy Wieliszew i jej mieszkańców, w tym do zapewnienia im swobodnego wyrażenia swoich opinii w formie konsultacji społecznych oraz wspierania różnych form protestu, które zdaniem mieszkańców będą konieczne.

§ 4.

Rada Gminy Wieliszew upoważnia Wójta Rady Gminy do przekazania niniejszego stanowiska:

1. Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej
2. Prezesowi Rady Ministrów
3. Marszałkowi Sejmu RP
4. Marszałkowi Senatu RP
5. Posłom i Senatorom
6. Komisji Europejskiej
7. Posłom Parlamentu Europejskiego reprezentującym RP

8. Wojewodzie Mazowieckiemu
9. Marszałkowi Województwa Mazowieckiego
10. Ministrowi Środowiska
11. Ministrowi Infrastruktury
12. Pełnomocnikowi Rządu ds. CPK
13. PKP Polskie Linie Kolejowe
14. Samorządom gminnym i powiatowym z terenu województwa mazowieckiego
15. Organizacjom pozarządowym działającym w sferze ochrony środowiska, wspierania rozwoju wsi oraz samorządu gminnego.

*Przewodniczący Rady Gminy Wieliszew
Marcin Fabisiak*

Uzasadnienie

Rada Gminy Wieliszew stoi na stanowisku, iż żaden z wariantów przedstawionych w konsultacjach społecznych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie daje możliwości wypracowania rozwiązania, które uwzględniałoby zarówno dobro wspólnoty gminnej i środowiska naturalnego, jak i potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej. **Wszystkie przedstawione warianty stoją w sprzeczności z interesem Gminy Wieliszew i jej mieszkańców, stanowią zagrożenie zarówno dla integralności wspólnoty gminnej jak i własności prywatnej mieszkańców.** Trzecią poszkodowaną stroną jest środowisko przyrodnicze. Ważnym aspektem dla oceny propozycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest również fakt, iż projekt będzie powodował negatywne skutki odczuwalne w wielu płaszczyznach funkcjonowania Gminy i osób ją zamieszkujących, przy jednoczesnym braku jakichkolwiek korzyści, w tym przede wszystkim korzyści w zakresie tak potrzebnych obecnie ułatwień w komunikacji lokalnej.

1. SKUTKI PLANISTYCZNE I INWESTYCYJNE

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew, uchwalonym uchwałą Nr 239/XVII/2000 Rady Gminy Wieliszew z dnia 07 listopada 2000 r. przewidziano rezerwę terenu pod PKP – ok 30 m szerokości natomiast w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew przyjętym uchwałą Nr XXXVII/373/2013 Rady Gminy Wieliszew z dnia 5 grudnia 2013 r. **uznano za zgodą PKP PLK, że nie jest zasadne wprowadzenie przebiegu terenu rezerwy pod linię kolejową do Nasielska.**

Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew zawiera diagnozę (uwarunkowania) zagospodarowania przestrzennego oraz określa politykę rozwojową w zakresie zagospodarowania przestrzennego (kierunki). W Studium zaplanowano kierunki działań mających na celu racjonalne kształtowanie przestrzeni Gminy Wieliszew.

Nie przewidziano w nim, co warto zaznaczyć rezerwy pod dawny przebieg terenu pod PKP.

Znamiennym, że tereny po których miałyby ewentualnie przebiegać trasy wszystkich proponowanych trzech wariantów przewidziane są m. in. pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinna i wielorodzinną.

Aktualnie, na terenach wskazanych w Studium zabudowa jedno i wielorodzinną rozwija się bardzo intensywnie. Należy w szczególności wskazać tereny tzw. Kwietniówki (Wieliszew, Michałów Reginów) oraz Łajsk. Na pozostałych terenach rozwija się głównie zabudowa jednorodzinna, również w postaci zorganizowanych osiedli. Szczególnie zagrożonym obszarem są tutaj trzy duże wieliszewskie miejscowości: Łajski, Skrzyszew i Krubin. Zarówno wariant 1 jak i 2 prowadzi, dzieląc Skrzyszew na dwie części, przez szybko zabudowujące się ulice: Polną, Nowodworską, Spokojną, Szkolną, Dojazdową oraz wyjątkowo liczne w rejonie Skrzyszewa, Kałuszyna i Topoliny zabudowania letniskowe. W Łajskach zagrożone są tereny wzdłuż każdego z wariantów: trasa wariantu 1 (odnoga) i 2 (główna) przechodzi przez kluczowe dla komunikacji Wieliszewa i Łajsk z Legionowem silnie zurbanizowane ulice: Kościelną, Suwalną a także dynamicznie zabudowująca się ul. Kolejową. Prowadzi również w bezpośredniej bliskości nowych osiedli domów jednorodzinnych na tzw. Poniatowie.

Wariant 3 i poprowadzona w jego ramach odnoga do linii Legionowo-Tłuszcz, rozbija 2 silnie związane ze sobą historycznie, ekonomicznie i społecznie zwarte układy komunikacyjno-urbanistyczne:

- całkowite odcięcie miejscowości Łajski i Michałów-Reginów od miejscowości Wieliszew (siedziba gminy, szkoły, parafia, inne instytucje gminne),

- całkowite odcięcie miejscowości Krubin od miejscowości Janówek (szkoły, parafia, ośrodek zdrowia) i Góra, tworzących w zasadzie jeden organizm osadniczy.

Należy zwrócić uwagę, iż na cele budowlane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zostało już wyznaczonych wiele nowych obszarów związanych z istniejącą siecią osadniczą, przede wszystkim w Wieliszewie, Łajskach, Skrzeszewie, Olszewnicy Starej i Krubinie. Wszystkie poddane analizie warianty wskazane przez PKP PLK S.A. przebiegają przez dynamicznie rozwijające się tereny zurbanizowane. Budowa linii kolejowej na tych terenach wprowadzi niepewność inwestycyjną wśród obecnych i potencjalnych mieszkańców oraz inwestorów.

W Gminie Wieliszew większość gruntów stanowi własność prywatną. Sąsiedztwo korytarza kolejowego w znacząco negatywny sposób wpłynie na wartość tych nieruchomości.

Przebieg każdego z wariantów spowoduje przerwanie ważnych dla Gminy Wieliszew ciągów komunikacyjnych i struktur przestrzennych miejscowości.

Przebieg tak znaczących korytarzy kolejowych zaburzy zachowanie ładu przestrzennego Gminy poprzez budowanie sztucznych nasypów kolejowych oraz wiaduktów. Bez wątplenia negatywnie wpłynie to na walory krajobrazowe Gminy. Wiadukty będą tworzyć dominanty architektoniczne wśród zabudowy jedno i wielorodzinnej.

Nastąpi konflikt projektowanej linii kolejowej z projektowanymi inwestycjami celu publicznego.

Obecnie na terenie Gminy Wieliszew obowiązuje 107 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które po przeprowadzeniu nowej linii kolejowej będą musiały zostać zaktualizowane.

Przeprowadzenie trasy linii kolejowej byłoby niezgodne zarówno ze Strategią Rozwoju Gminy Wieliszew do roku 2020 jak i opracowywanym obecnie nowym dokumentem, zgodnie z którymi najważniejsza jest zasada zrównoważonego rozwoju Gminy czyli zasada równego dostępu do środowiska, w tym sprawiedliwości międzypokoleniowej oraz zasada wydolności środowiska, czyli nieprzekraczania granic odporności środowiska.

Zwraca się uwagę, iż Rada Ministrów 24 września 2019 r. przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”, przedłożoną przez ministra infrastruktury. Główny cel „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych, zapewniających tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się użytkowników infrastruktury.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

1. kierunek interwencji: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. kierunek interwencji: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. kierunek interwencji: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. kierunek interwencji: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. kierunek interwencji: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. kierunek interwencji: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Zgodnie ze wskazaną Strategią, rozwój infrastruktury transportowej nie jest celem samym w sobie, lecz jednym z sześciu obszarów wpływających na realizację celu głównego, czyli tworzenia warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Wymienione kierunki interwencji mają charakter komplementarny, nawzajem się przenikają i krzyżują, co oznacza, że nie można realizować żadnego z nich w oderwaniu od całej Strategii. Dokument zaznacza wyraźnie potrzebę uwzględnienia takich istotnych elementów jak integracja, innowacyjność, ład przestrzenny, minimalizacja skutków środowiskowych itd.

Mając na uwadze powyższe, zwraca się uwagę, iż propozycje przedstawione przez PKP PLK S.A. poddane konsultacjom budzą duże wątpliwości co do ich zgodności i spójności z przedstawionym powyżej dokumentem strategicznym.

2. SKUTKI PRZYRODNICZE I KRAJOBRAZOWE

Duże inwestycje liniowe, takie jak linie kolejowe charakteryzują się tym, iż ich oddziaływanie na środowisko przyrodnicze jest znaczące. Budowa takich przedsięwzięć niesie za sobą nieodwracalne skutki dla środowiska. Zaburzone zostają stosunki wodne, przekształceni ulegają walory krajobrazowe, niszczeniu ulegają siedliska fauny i flory, zmienia się klimat akustyczny.

Tymczasem, Gmina Wieliszew posiada wiele atutów przyrodniczo-krajobrazowych, których wartość podnosi położenie w aglomeracji warszawskiej. Około 25 % powierzchni Gminy Wieliszew stanowią grunty leśne. **Aż 2/3 jej obszaru zajmuje Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu. Obszar obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach oraz pełni funkcję korytarza ekologicznego łączącego Puszcę Kampinoską z Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków – Dolina Bugu oraz obszarem Specjalnej Ochrony Siedlisk – Ostoja Nadbużańska.**

Struktura przyrodnicza Gminy składa się z terenów lasów, łąk i pastwisk powiązanych pasmami korytarzy ekologicznych.

Szata roślinna Gminy Wieliszew cechuje się wyraźnym zróżnicowaniem pod względem rozmieszczenia oraz intensywności pokrycia terenu. Występują tu głównie siedliska borowe: bór świeży, bór mieszany świeży, małe fragmenty boru suchego, z niewielkim udziałem lasów mieszanych świeżych i mieszanych. Zbiorowiska te zajmują gleby bielcowe i rdzawe powstałe z utworów luźnych (piasków). Są to tereny słabo uwilgotnione, o kwaśnym odczynie gleby. Gatunkiem panującym w tego typu siedliskach jest sosna z domieszką dębu, brzozy i świerku. Wśród krzewów dominujące gatunki to kruszyna, jarzębina i jałowiec, mniej liczne gatunki to dereń i śliwa tarnina. Z gatunków chronionych i rzadkich można w lasach gminy spotkać lilię złotogłów, żurawkę, miodownika melisowatego, dziurawca skąpolistnego. Liczne są też gatunki mchów. Na północnym-zachodzie – czyli w przebiegu wariant nr 3 - zlokalizowane są małe zespoły lasów olszowych oraz lasów wilgotnych. Gatunkami panującymi jest olsza czarna, wierzba i topola. Zbiorowiska te zajmują żyzne siedliska mad rzecznych i gleb torfowo-murszowych, okresowo zalewanych (łęgi) bądź o wysokim poziomie wód stojących (olsy). Występują tu również zarośla łożowe, wierzbowo-olchowo-brzozowe, szuwały turzycowe oraz zbiorowiska wikliny nadrzecznej z udziałem pnączy i wysokich bylin. W zachodniej części gminy mniej jest obszarów leśnych. Na tych terenach w obrębie tarasu zalewowego przeważają łąki i pastwiska ze śródłąkowymi grupami drzew topolowo-olchowo-wierzbowymi. Przy starorzeczach występuje naturalna roślinność zbiorowisk bagiennych i szuwarowych. Obszar ten stanowi rozlewisko rzeki Narwi i jest zróżnicowany nie tylko pod względem zbiorowisk roślinności, ale również pod względem morfologicznym, poza łęgami występują również wydmy piaszczyste, bagna, starorzeczka.

Dolina rzeki Narwi jest miejscem występowania wielu gatunków zwierząt. Jest również korytarzem migracyjnym oraz miejscem lęgowym ptaków wodno-błotnych i lądowych. Zachowane naturalne łęgi doliny Narwi stanowią ostoję ptaków drapieżnych (myszołowa, jastrzębia, błotniaka stawowego). Wśród roślinności nadwodnej występują ptaki rybożerne (czapla siwa, perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, kormoran czarny, bocian czarny), ptaki odżywiające się bezkręgowcami i owadami (perkozek, perkoz zausznic, cyraneczka, płaskonos, czernica, kokoszka wodna) oraz ptaki roślinożerne (łabędź niemy, gęś gęgawa, kaczka krzyżówka, łyska). W lasach występują dziko żyjące ssaki: lisy, dziki, kuny, tchórze, łosie, jelenie, zające i sarny. Ponadto, w ostatnich latach na terenie gminy zanotowano dużą populację bobrów. Na terenach łąk podmokłych, pól uprawnych oraz na terenach przyleśnych żyją drobne ssaki takie jak: myszy leśne, nornice, ryjówki. Towarzyszą im ptaki z rodziny krukowatych, wróblowatych, grzebiących, blaszkodziobych. W obniżeniach terenów, w niewielkich starorzeczach żyją płazy bezogonowe (żaby, ropuchy i grzebiuszki). Występują tu również płazy ogoniaste (traszki) oraz gady (jaszczurka zwinka i żyworódka, zaskroniec, żmija zygzakowata i padalec zwyczajny).

Przez teren Gminy przebiegają korytarze ekologiczne. Jest to dolina rzeki Narwi, wzdłuż północnej granicy oraz południkowo przebiegający korytarz ekologiczny od rzeki przez Rezerwat Storczyków w Wieliszewie, lasy położone wzdłuż kanału Żerańskiego, aż do Wisły. Dolina Narwi wraz z obszarami objętymi przyrodniczą formą ochrony należy do **sieci ekologicznej ECONET**, której zadaniem jest chronić i łączyć tereny bioróżnorodne, najcenniejsze pod względem przyrodniczym. Dodatkowo, na terenie Gminy duże kompleksy leśne połączone są przez korytarze ekologiczne o znaczeniu regionalnym. W części zachodniej przebiega korytarz wiążący dolinę rzeki Narew, Lasy Chotomowskie z doliną rzeki Wisły. Na wchodzie znajduje się korytarz ponadlokalny łączący kompleksy leśne: Uroczysko Poddębie, Uroczysko Poniatów, z lasami Nieporętu i kanałem Żerańskim. Korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym stanowią pasma leśne oraz tereny łąk i pastwisk wzdłuż cieków wodnych.

Na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu ustalono liczne zakazy, m.in.:

- **zakaz** likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;
- **zakaz** wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;
- **zakaz** dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka;
- **zakaz** likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodnobłotnych; zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w określonej odległości od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych (z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej): - w strefie szczególnej ochrony ekologicznej - w pasie szerokości 100 m, - w strefie ochrony urbanistycznej - w pasie szerokości 20 m, - w strefie „zwykłej” - w pasie szerokości 20 m.

Tak duże inwestycje jak budowa kolei szybkobieżnej bez wątpienia mają również wpływ na gospodarkę hydrologiczną Gminy Wieliszew.

Głównym elementem układu hydrograficznego Gminy jest rzeka Narew, który uzupełniany jest przez dolny odcinek Kanału Bródnowskiego, Kanał Komornicki, przepompownię z systemem kanałów i jezior Niziny Wieliszewskiej, system kanałów, rowów Niziny Skrzyszewskiej oraz system kanałów

i jezior Niziny Krubińskiej z przepompownią w Górze. Powierzchnia wód zajmuje około 8% terenu gminy. Fragment rzeki w obrębie gminy ma długość około 20 km, zaś na północnym-wschodzie granicę Gminy stanowi 6-kilometrowy brzeg Jez. Zegrzyńskiego. Znajdują się tu liczne płytkie jeziora będące starorzeczami Narwi, m.in.: Jez. Klucz, Jez. Góra, Jez. Olszewskie, Jez. Ławeczno, Jez. Drążewo, Jez. Wieliszewskie, Jez. Kwietniówka.

Budowa linii kolejowej wiąże się również ze zmianami w klimacie akustycznym. Jak wiadomo hałas jest szkodliwy dla zdrowia. Stały i uciążliwy hałas męczy psychicznie i fizycznie, pogarsza samopoczucie. Pod wpływem hałasu rośnie napięcie nerwowe. Hałas przyspiesza i pogłębia zmęczenie, tłumi słyszalność mowy i akustycznych sygnałów ostrzegawczych, przytępia ostrość widzenia, bystrość obserwacji oraz wpływa na opóźnienie reakcji obronnych. Bez wątpienia będzie miał również wpływ na wolnożyjące na terenie Gminy zwierzęta, pozbawiając je bezpieczeństwa niezbędnego do prowadzenia prawidłowych w świecie przyrody procesów m.in. rozrodczych. Nie ma wątpliwości, iż hałas i drgania związane zarówno z budową jak i użytkowaniem tras kolei szybkiej, będą stanowić dużą uciążliwość dla mieszkańców pobliskiej zabudowy.

Projektowane przez PKP PLK S.A. warianty przebiegu linii kolejowej w dużej mierze przebiegają także po obszarach wyłączonych z zabudowy o funkcji wiodącej „lasy i zadrzewienia”, są to między innymi kompleksy leśne: Uroczysko Wieliszew (odnoga wariantu 3, cenne wydmy), Uroczysko Klucz (warianty 1 i 2), Uroczysko Poniatów (wszystkie 3 warianty wraz z odnogami, liczne pomniki przyrody), Kałuszyn (odnoga wariantu 3, wartościowy starodrzew), Uroczysko Kępą Kikolska (wariant 3, projektowany rezerwat) oraz obszary łąkowo-torfowe w postaci największego tego typu kompleksu na terenie Gminy – łąki Krubińskie (obszar ochronny planowanego rezerwatu). Warianty przecinają również korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym, Kanał Bródnowski ze strefą z zakazem zainwestowania (odnoga wariantu 3), jeziora oraz tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w tym stanowiące dominantę krajobrazową Stawy Jezierce i Durbia w Krubinie oraz strefę szczególnej ochrony ekologicznej – Las Zalesie, Las w Topolinie, Jez. Drążewo stanowiące cenne siedlisko ptactwa i projektowany już w latach 70. rezerwat ze stanowiskami lęgowymi czapli siwej na Kępie Kikolskiej, przez który poprowadzono przebieg wariantu 3).

Dla cennych przyrodniczo terenów stref ekologicznych zostały uchwalone miejscowe plany chroniące naturalny charakter krajobrazu. Należy zwrócić uwagę, iż każdy z zaproponowanych wariantów przebiega przez takie strefy, co niweczy wcześniej podjęte przez władze Gminy zabiegi zmierzające do zapewnienia jak najlepszej ochrony tych terenów. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew tereny te zlokalizowane są na obszarze wyłączonym z zabudowy, o funkcji wiodącej zieleni naturalnej – ze względu na wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe tego obszaru. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1945 ze zm.), w oparciu o którą opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, rozwiązania przyjęte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego muszą być zgodne z ustaleniami studium.

Największym zagrożeniem przyrodniczym wydaje się poprowadzenie wariantu 3 przez tereny leżące obecnie poza negatywnym zasięgiem procesów urbanizacyjnych, a przez to obfitujące w wiele cennych gatunków fauny i flory. Przebieg wariantu 3 bezpośrednio przy Jez. Drążewo, stanowiącym największy i najbardziej naturalny akwen na terenie Gminy Wieliszew, zagrazi bytującemu tam ptactwu. Poprowadzenie tego wariantu dokładnie przez teren tzw. Kepy Kikolskiej w praktyce **niweczy plany ustanowienia projektowanego już od lat 70. rezerwatu przyrodniczego „Czaplowisko”** – stu pięćdziesięcioletniego lasu o charakterze łągi wierzbowo-topolowego z jedną z najliczniejszych w województwie mazowieckim kolonii lęgowych czapli siwej. Jest to obszar znajdujący się w strefie zwykłej Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy w zakresie określonym w ustawie o ochronie przyrody.

Niebezpieczeństwo zmiany charakteru ekologicznego niesie ze sobą także przecięcie Kanału Bródnowskiego. Wzdłuż tego cieku w obowiązujących w gminie Wieliszew miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w odległości 20,0 m nakazuje się wprowadzenie zieleni buforowej, która ma za zadanie zapewnić najbardziej naturalny charakter cieku. Mając na uwadze ochronę krajobrazu, zachowanie rozległych panoram widokowych, a także występującą tam faunę i florę, tereny te powinny pozostać wolne od zainwestowania.

Przebieg odnogi wariantu 3 przez Uroczysko Wieliszew i tzw. Góry Wardziny, oznacza zrównanie z ziemią jednych z ostatnich na tym terenie naturalnych wydm, chronionych dotychczas przez porastający je las sosnowy. Podobny cenny przyrodniczo-krajobrazowy teren na trasie przebiegu wszystkich 3 wariantów znajduje się w Uroczysku Poniatów na wysokości Kolonii Skrzeszew.

Każdy z projektowanych wariantów przebiegu nowej linii kolejowej przyczyni się do fragmentacji i osłabienia węzłów przyrodniczych i powiązań między nimi. Zniszczone zostaną siedliska przyrodnicze. Zaburzona zostanie migracja zwierząt. Zmianie ulegną stosunki wodne – zagrożenie dla istnienia Jez. Klucz w Skrzeszewie, Stawów Jezierce i Durbia w Krubinie, Jez. Drzążewo oraz Jez. Górskiego w Górze i całej Niziny Krubińskiej a także Kanału Bródnowskiego. Walory krajobrazowe zostaną zniszczone m.in. poprzez szpecące ekrany dźwiękoszczelne. Tymczasem, ochrona terenów cennych przyrodniczo jest konieczna z uwagi na ich rolę w systemie nawietrzania i powiązań przyrodniczych województwa, ponieważ stanowią główny trzon terenów otwartych i podstawowy ciąg powiązań przyrodniczych o znaczeniu regionalnym.

Każdy z wariantów przetnie wielokrotnie istniejące na tym obszarze trasy turystyczne piesze (niebieski szlak pieszy PTTK), trasy rowerowe i tematyczno-historyczne.

Zwraca się ponownie uwagę, iż w kontekście przyrodniczym oraz ekologicznym zaproponowane rozwiązania również pozostają w sprzeczności z zapisami Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Jednym ze wskazanych w nim kierunków interwencji jest ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Strategia zakłada podejmowanie działań zmierzających do zminimalizowania skutków rozwoju sektora transportowego na środowisko. Wskazuje, iż transport jest jednym z czynników znacząco przyczyniających się do zanieczyszczenia powietrza, zmian klimatu, wyczerpywania nieodnawialnych zasobów naturalnych, trwałego zajmowania przestrzeni, zakłócania funkcjonowania ekosystemów i pogarszania klimatu akustycznego. Wskazuje na potrzebę stworzenia systemu opartego o zasadę zrównoważonego rozwoju. **Powinien on utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem krajobrazowym: przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegającą na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń.**

Stanowisko niniejsze opiera się również na pogłębionej analizie zapisów Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzonej w Aarhus, w Danii, w dniu 25 czerwca 1998 roku i pozostaje w zgodzie z rezolucjami Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 37/7 z dnia 28 października 1982 roku w sprawie Światowej Karty Przyrody oraz nr 45/94 z dnia 14 grudnia 1990 r. uznającej potrzebę ochrony przyrody za warunek ciągłości cywilizacji i przetrwania człowieka. Wskazane powyżej akty prawa międzynarodowego w sposób jednoznaczny podkreślają potrzebę zapewnienia zdrowego środowiska dla pomyślności jednostek, ochrony, zachowania i ulepszania stanu środowiska oraz zapewnienia zrównoważonego i przyjaznego środowiska rozwoju. Dodatkowo, zapisy Europejskiej Konwencji Krajobrazowej, sporządzonej we Florencji dnia 20 października 2000 r. wskazują, iż krajobraz jest ważnym elementem życia ludzi zamieszkujących w miastach i na wsiach, na obszarach zdegradowanych, pospolitych, jak również odznaczających się wyjątkowym pięknem.

3. SKUTKI SPOŁECZNE

Budowa szerokich, dwukierunkowych torów otoczonych ekranami dźwiękoszczelnymi podzieli teren Gminy na dwie a nawet trzy części.

Gmina Wieliszew to teren, który od kilku lat zasiedla coraz więcej mieszkańców, co powoduje jego szybkie urbanizowanie. Z drugiej zaś strony teren ten nadal pozostaje rejonem atrakcyjnym turystycznie i będącym miejscem rekreacji oraz wypoczynku zarówno stałych mieszkańców, jak i mieszkańców stolicy.

Analiza danych statystycznych dotyczących Gminy Wieliszew wskazuje, iż może ona poszczycić się bardzo szybką dynamiką wzrostu liczby mieszkańców i to zarówno w skali regionu, jak i całego kraju. Przykładowo w okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 20 lutego 2020 r. dynamika ta wyniosła ok. 15 %. Należy zwrócić przy tym uwagę, iż jest to tendencja stale wzrostowa, która ma wpływ na szybko zmieniającą się charakterystykę Gminy.

Na terenie Gminy powstają liczne osiedla domów jednorodzinnych (Wieliszew, Skrzyszew, Kałuszyn, Olszewnica Stara, Krubin) oraz wielorodzinnych (Wieliszew), do których sprowadzają się mieszkańcy stolicy, jak również osoby migrujące z terenu całego kraju. Ten szybki i intensywny proces wymaga podejmowania szeregu działań zmierzających do niezbędnej dla prawidłowego rozwoju Gminy integracji. Budowa kolei szybkobieżnej dokona podziału pomiędzy mieszkańcami, w wielu przypadkach nawet na poziomie rodzinnym. Przykładem jest tu **wariant 1 i 2** przebiegające przez złączoną silnymi więziami pokrewieństwa wieś Skrzyszew, w której (tak jak w przypadku innych zagrożonych miejscowości) **duża część mieszkańców zostanie odcięta od dostępu do ważnych dla społeczności lokalnej miejsc jak szkoła, biblioteka, ośrodek zdrowia, strażnica OSP czy miejsca kultu religijnego jakim jest kościół parafialny**. Podobny efekt przyniesie odcięcie stołecznego Wieliszewa (siedziby instytucji gminnych) od silnie z nim związanych Łajsk i Michałowa-Reginowa.

Wariant 3 rozdzieli z kolei funkcjonujący w praktyce jako jeden organizm osadniczy, powiązany zależnościami rodzinnymi, społeczno-ekonomicznymi, komunikacyjnymi, tzw. „trójwieś”, na którą składają się Krubin, Janówek i Góra, **utrudniając mieszkańcom Krubina dostęp do kościoła, szkoły, przedszkola, biblioteki, ośrodka zdrowia**. Istnieją więc uzasadnione obawy, iż proces integracji mieszkańców zostanie spowolniony lub wręcz wstrzymany.

Linia kolejowa stworzy sztuczne podziały sołectw tworząc przy tym barierę komunikacyjną. Mając na uwadze charakterystykę linii szybkobieżnej, która nie uwzględni licznych bezkolizyjnych przejazdów kolejowych (tunele i wiadukty), ten sztuczny podział spowoduje dodatkowo problemy komunikacyjne, które już obecnie są widoczne. Wydają się, iż w wielu przypadkach przejazd z jednego punktu Gminy do innego będzie wiązał się koniecznością dużego objazdu. Zmniejszy to atrakcyjność Gminy dla potencjalnych nabywców nieruchomości oraz inwestorów, jak również może stać się przyczyną wyhamowana obecnie szybko postępującego rozwoju gospodarczego Gminy.

Dużym zagrożeniem dla mieszkańców jest perspektywa wywłaszczeń. Możliwość utraty dorobku życia a wielu przypadkach pokoleń, budzi lęk mieszkańców nawet w przypadku posiadania wiedzy o przysługujących odszkodowaniach. W przypadku realizacji projektu pojawią się bez wątpienia napięcia i konflikty społeczne, które negatywnie wpłyną na integrację i umacnianie więzi wśród coraz liczniejszej społeczności Gminy Wieliszew.

4. ROZWIĄZANIA

Mając na uwadze powyższą argumentację Rada Gminy Wieliszew uważa, iż zdecydowany sprzeciw wobec konsultowanych rozwiązań przedstawionych w dokumentacji przedprojektowej jest koniecznością wynikającą z obowiązku zabezpieczenia interesu Gminy Wieliszew oraz jej mieszkańców.

Niezależnie od powyższego, ideą przyjętego stanowiska jest również rozpoczęcie dyskusji w zakresie proponowanej Strategii z uwzględnieniem wszystkich skutków jej realizacji. Rozumiejąc potrzebę rozbudowy sieci komunikacyjnej zapewniającej szybkie i sprawne przemieszczanie się Rada Gminy Wieliszew uważa, że tak poważne decyzje powinny być podejmowane po przeprowadzeniu analiz skutków. Wierzymy też, że możliwe jest wypracowanie innego rozwiązania, które będzie akceptowalnie społecznie i przyniesie korzyści również mieszkańcom Gminy.

Dlatego, zdaniem Rady Gminy Wieliszew, niezbędne wydaje się przeprowadzenie pogłębionej analizy pod kątem możliwości realizacji alternatywnych tras względem zaproponowanych przez PKP PKL S.A., zakładających mniejsze prędkości przejazdów przez silnie zurbanizowane tereny aglomeracji warszawskiej, minimalizując jednak koszty społeczne operacji.

Rada Gminy Wieliszew wskazuje na zasadność potrzeby ponownego rozpatrzenia rozwiązań przedstawionych w stanowisku nr 2 Rady Gminy Wieliszew z dnia 25 lutego 2020 r. w sprawie projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, tj. między innymi ulokowania linii w dotychczasowym śladzie wyprowadzając ją za Janówkiem Drugim na północ (by ominąć nienormalny zakręt w Nowym Dworze Mazowieckim), przez rezerwę terenową w Okuninie a następnie przez nowy most na Narwi i ponowne jej włączenie w istniejący ślad.

Rada Gminy Wieliszew ponownie zwraca uwagę na brak korzyści z realizacji któregośkolwiek z wariantów dla mieszkańców Gminy Wieliszew i Powiatu Legionowskiego, zaś koszty ponoszone przez naszą wspólnotę będą ogromne a straty niepowetowane. Zysk zaś dla użytkowników kolei w postaci kilkuminutowej oszczędności na trasie Warszawa – Olsztyn jest nieproporcjonalnie niski nieadekwatny do kosztów i poniesionych strat.

Rada Gminy Wieliszew wskazuje jednocześnie, iż leżącą w szeroko pojętym interesie Gminy Wieliszew inwestycją kolejową jest rozbudowa linii Legionowo-Tłuszcz (z reaktywowaną odnogą w kierunku Zegrza), realizowana w istniejącym śladzie, a więc wykorzystująca istniejącą już rezerwę terenową, a przez to opłacalna ekonomicznie i unikająca negatywnych skutków społecznych. Inwestycja ta poprawi komunikację lokalną, stanowiąc szansę na skomunikowanie w przyszłości terenów leżących po drugiej stronie Narwi i Jeziora Zegrzyńskiego (tereny Gminy Serock), co stoi w zgodzie z Master Planem PKP dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej zawierającym plany budowy linii kolejowej Zegrze-Serock-Pułtusk-Przasnysz. W związku z dynamicznymi procesami urbanizacyjnymi, potrzebę takiego kierunku rozbudowy infrastruktury kolejowej widzą również sąsiednie samorządy. Taka koncepcja pozostaje w zgodzie ze Strategią zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku, która wyraźnie stanowi, iż nacisk musi być również położony na dostępność komunikacyjną na obszarach wiejskich. Polityka transportowa powinna koncentrować się na zapewnieniu mobilności pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi oraz na mobilności na obszarach wiejskich. Lokalna mobilność ma silny wpływ na miejscową gospodarkę, dziedzictwo kulturowe, spójność terytorialną, a także integrację społeczną i ochronę środowiska. Odpowiednio zorganizowany transport może podnieść jakość życia mieszkańców, zwiększyć rozwój biznesu, turystyczną atrakcyjność regionu, oraz poziom konkurencyjności przedsiębiorstw.

*Przewodniczący Rady Gminy Wieliszew
Marcin Fabisiak*