

STANOWISKO NR 2 /2020

RADY GMINY WIELISZEW

z dnia 25 lutego 2020 r.

**w sprawie projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu
Komunikacyjnego.**

Na podstawie § 14 ust. 3 pkt 2 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 projektu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Rada Gminy Wieliszew zgłasza swój zdecydowany sprzeciw wobec wskazanych w nim planów budowy linii kolejowej nr 20 w kierunku Olsztyna w 3 wariantach o przebiegu obejmującym teren Gminy Wieliszew, z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do niniejszego stanowiska.

§2.

Rada Gminy Wieliszew upoważnia Wójta Gminy Wieliszew do podjęcia wszelkich starań zmierzających do zabezpieczenia interesu mieszkańców Gminy Wieliszew, zapewnienia dostępu do konsultacji społecznych oraz wypracowania rozwiązania, które uwzględniałyby zarówno dobro wspólnoty gminnej i środowiska naturalnego, jak i potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej i lotniczej.

§3.

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

1. Prezesowi Rady Ministrów
2. Marszałkowi Sejmu RP
3. Marszałkowi Senatu RP
4. Posłom i Senatorom z województwa mazowieckiego
5. Wojewodzie Mazowieckiemu
6. Marszałkowi Województwa Mazowieckiego
7. Ministrowi Środowiska
8. Ministrowi Infrastruktury
9. Pełnomocnikowi Rządu ds. CPK
10. PKP Polskie Linie Kolejowe
11. Samorządom gminnym i powiatowym z terenu województwa mazowieckiego
12. Organizacjom pozarządowym działającym w sferze ochrony środowiska, wspierania rozwoju wsi oraz samorządu gminnego.

Uzasadnienie

Obecnie konsultowane Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego przewiduje 3 warianty przebiegu trasy kolei szybkiej nr 20 w ciągu komunikacyjnym nr 2 w kierunku Olsztyna. Wszystkie zaproponowane trasy przebiegają przez teren Gminy Wieliszew i wszystkie wiążą się z poważnymi skutkami odczuwalnymi w wielu płaszczyznach funkcjonowania Gminy i osób ją zamieszkujących. Ważnym aspektem dla jego oceny jest również fakt, iż projekt będzie powodował negatywne skutki dla Gminy Wieliszew, 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, że nie jest zasadne wprowadzenie przebiegu terenu rezerwy pod PKP.

Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew zostało uchwalone 19 października 2018 roku uchwałą Nr L/475/2018 Rady Gminy Wieliszew. Zawiera ono 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.

Znamienne jest to, że tereny po których miałyby ewentualnie przebiegać trasa linii kolejowej nr 20 w trzech wariantach przewidziane są m. in. pod zabudowę mieszkaniową (jednorodziną i wielorodziną).

Aktualnie, na terenach wskazanych w Studium zabudowa mieszkaniowa rozwija się bardzo intensywnie. Należy w szczególności wskazać tereny tzw. Kwietniówki (Wieliszew, Michałów Reginów), w okolicy których przybywa zabudowy wielorodzinnej oraz teren przy Urzędzie Gminy Wieliszew, który również przeznaczony jest pod zabudowę mieszkaniową. Z kolei teren ulic Willowej, Leśnej i Przedpeńskiego to obszar na którym planowana jest rozbudowa osiedli domów jednorodzinnych. Szczególnie zagrożonym obszarem są też duże wieliszewskie miejscowości – Łajski i Skrzyszew. Projektowana linia pomarańczowa przechodzi, dzieląc Skrzyszew na dwie części przez szybko zabudowujące się ulice: Polną, Nowodworską, Spokojną, Dojazdową oraz obudowaną licznymi zabudowaniami letniskowymi ul. Wczasową. W Łajskach z kolei trasa przechodzi przez ul. Kościelną, Suwalną i Kolejową, które również są obszarem silnie urbanizującym się. Linia zielona natomiast stanowi zagrożenie dla mieszkańców Michałowa Reginowa, miejscowości o bardzo ścisłej i zróżnicowanej zabudowie mieszkaniowej. Z projektu wynika też, że linia ta będzie przechodziła bądź bezpośrednio przez, bądź też w bezpośredniej bliskości nowych osiedli domów jednorodzinnych przy ul. Płk. Dziarskiego na tzw. Poniatowie oraz przy ul. Partyzantów, Kwitnącej i Olszankowej w Skrzyszewie.

Projektowana tras niebieska z kolei odetnie mieszkańców malowniczej i bardzo atrakcyjnej ul. Willowej od pozostałej części Wieliszewa i całej infrastruktury ulokowanej w tej miejscowości. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku osiedli: 600-lecia i TBS ulokowanych przy Wodociągu Północnym,

który zapewnia dostęp do wody pitnej stolicy i jest ważnym i wymagającym szczególnej ochrony punktem na mapie jej bezpieczeństwa.

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, Łąjskach, Skrzeszewie i Olszewnicy Starej. Wszystkie warianty linii 20 przebiegają przez silnie rozwijające się tereny zurbanizowane.

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

Zaproponowany wariant pomarańczowy przechodzi przez środek miejscowości Skrzeszew i Łąjski, co spowoduje przerwanie ważnych dla Gminy Wieliszew ciągów komunikacyjnych i struktur przestrzennych miejscowości.

W związku z tak silnym rozwojem mieszkalnictwa w Gminie, budowa linii kolejowej wprowadzi niepewność inwestycyjną wśród obecnych i potencjalnych mieszkańców oraz inwestorów.

Przebieg korytarza kolejowego zaburzy zachowanie ładu przestrzennego Gminy, przez budowanie sztucznego nasypu kolejowego oraz wiaduktów. Bez wątpienia negatywnie wpłynie to na walory krajobrazowe Gminy. Wiadukty będą tworzyć dominanty architektoniczne wśród zabudowy mieszkaniowej.

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 być zaktualizowane.

Przeprowadzenie trasy linii kolejowej byłoby niezgodne ze Strategią Rozwoju Gminy Wieliszew do roku 2020, zgodnie z którą 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 przyjęła 24 września 2019 r. 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 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 projekt poddany konsultacjom budzi duże wątpliwości, co do jego 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, przekształceniu ulegają walory krajobrazowe, niszczeniu ulegają siedliska fauny i flory, zmienia się klimat akustyczny.

Tymczasem, Gmina Wieliszew posiada wiele atutów przyrodniczo-krajobrazowych.

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

Okolo 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.

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 bielicowe 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 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 bardzo mało 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. Wyróżnić można przede wszystkim obszar Łęgów Wieliszewskich, sąsiadujący bezpośrednio z Rezerwatem „Storczykowy Gaj”. Celem ochrony jest zachowanie zróżnicowanych, naturalnych zbiorowisk roślinnych z licznie występującymi gatunkami roślin

starczykowatych oraz innych gatunków chronionych i rzadkich (m.in. kruszczyk błotny, listera jajowata). Rezerwat położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej trasy niebieskiej, co stwarza dla jego przetrwania duże niebezpieczeństwo. Należy przy tym zwrócić uwagę, że teren ten jest najbogatszym stanowiskiem storczyków w województwie mazowieckim. Obszar ten stanowi rozlewisko rzeki Narwi i występują tutaj storczyk, dereń, szakłak, kruszyna. Obszar jest zróżnicowany nie tylko pod względem zbiorowisk roślinności, ale również pod względem morfologicznym, poza łągami występują również wydmy piaszczyste, bagna, starorzecza.

Dolina rzeki Narwi jest miejscem występowania wielu gatunków zwierząt. Jest również korytarzem migracyjnym oraz miejscem lęgowym ptaków wodno-błotnych i lądowych. Zachowane naturalne łągi doliny Narwi stanowią ostoję ptaków drapieżnych (myszołowa, jastrzębia, błotniaka stawowego). Wśród roślinności nadwodnej występują ptaki rybożerne (perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, kormoran czarny, bocian czarny), ptaki odżywiające się bezkręgowcami i owadami (perkozek, perkoz zausznik, cyraneczka, płaskonos, czernica, kokoszka wodna) oraz ptaki roślinożerne (łabędź niemy, gęś gęgawa, kaczka krzyżówka, łyska). W lasach Wieliszewskich 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 szybkiej 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. 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 wariantów zielonego i pomarańczowego będą stanowić dużą uciążliwość dla mieszkańców pobliskiej zabudowy.

Projektowane warianty przebiegu linii kolejowej nr 20 w dużej mierze przebiegają po obszarach wyłączonych z zabudowy o funkcji wiodącej - lasy i zadrzewienia – między innymi kompleksy leśne: Uroczysko Wieliszew, Uroczysko Poddębie, Uroczysko Poniatów. Warianty przecinają również korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym, Kanał Bródnowski ze strefą z zakazem zainwestowania, jeziora oraz tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (w tym strefę szczególnej ochrony ekologicznej – Las Zalesie, Las w Topolinie i strefę urbanistyczną – Komornica, Poddębie).

Dla cennych przyrodniczo terenów stref ekologicznych zostały uchwalone miejscowe plany chroniące naturalny charakter krajobrazu. Należy zwrócić uwagę, iż wariant zielony korytarza kolejowego zaprojektowano przez środek tych terenów, co niweczy wcześniej podjęte przez władze Gminy zabiegi zmierzające do zapewnienia jak najlepszej ochrony tych terenów.

Na obszar o wysokich walorach przyrodniczych graniczący bezpośrednio z rezerwatem przyrody Wieliszewskie Łęgi, z najbogatszym stanowiskiem storczyków w województwie mazowieckim, gdzie proponuje się przebieg wariantu niebieskiego, opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania, wprowadzający ograniczenia wynikające z potrzeby ochrony zasobów środowiska. Jest to obszar znajdujący się w strefie zwykłej Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy w zakresie określonym w ustawie o ochronie przyrody.

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wieliszew przyjętym uchwałą Nr L/475/2018 Rady Gminy Wieliszew z dnia 19 października 2018 roku teren ten zlokalizowany jest na obszarze wyłączonym z zabudowy o funkcji wiodącej zieleni naturalnej - Łęgi Wieliszewskie, 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, dlatego w projekcie miejscowego planu dla części wsi Wieliszew i części wsi Wieliszew (obręb PGR), gm. Wieliszew – tzw. Łęgi Wieliszewskie

zakazuje się m. in. realizacji nowych obiektów budowlanych i ustala się przeznaczenie terenu – tereny zieleni naturalnej „Łęgi Wieliszewskie”.

Tymczasem, wariant niebieski przecinałby Jezioro Wieliszewskie i przebiegałby tuż obok Jeziora Kwietniówka, jak również przecinałby Kanał Bródnowski. Przecięcie Kanału Bródnowskiego Dolnego rodzi niebezpieczeństwo zmiany charakteru ekologicznego tego cieku. Wzdłuż Kanału Bródnowskiego 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.

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. Wieliszewskiego i Kwietniówki oraz Kanału Bródnowskiego. Walory krajobrazowe zostaną zniszczone m.in. 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.

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 części. Jednocześnie, niezależnie od wariantu odseparuje jej dużą część od Zalewu

Zegrzyńskiego, który jest jednym z ważnych elementów wpływającym na atrakcyjność rejonu i tym samym stanowi ogniwo jego rozwoju.

Gmina Wieliszew to teren, który od kilku lat zasiedla coraz więcej mieszkańców, co powoduje jego szybkie zurbanizowanie. 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. Dla przykładu podam tylko, iż 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) 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. Zadanie to jest realizowane. Organizowane są spotkania, imprezy, festyny, zajęcia sportowe i wydarzenia kulturalne. Szczególnie ważne dla procesu integracji są wydarzenia sportowe - cykliczne takie jak Wieliszewski Crossing, czy też coroczne- Ultramaraton Sportowca i Półmaraton Zegrzyński. Organizowane każdego roku Święto Gminy przyciąga wielu mieszkańców, aktywizuje poszczególne sołectwa do działania i bez wątpienia daje poczucie wspólnoty. Można również zaobserwować wzmożone zainteresowanie mieszkańców podejmowaniem aktywności społecznych w mniejszych skupiskach – jednego sołectwa lub też kilku z nich.

Budowa kolei szybkobieżnej dokona podziału pomiędzy mieszkańcami, w wielu przypadkach nawet na poziomie rodzinnym. Przykładem jest tu linia pomarańczowa przebiegająca przez połączoną silnymi więziami pokrewieństwa wieś Skrzyszew, w której (jak i w przypadku innych miejscowości) dodatkowo od dostępu do ważnego dla społeczności lokalnej miejsca- Kościoła, odcięta zostanie część parafian.

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 uwzględnia licznych bezkolizyjnych przejazdów kolejowych (tunele i wiadukty) ten sztuczny podział spowoduje dodatkowo problemy komunikacyjne, które już obecnie są widoczne. Wydaję 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 konsultowanego projektu jest koniecznością wynikającą z obowiązku zabezpieczenia interesu Gminy Wieliszew oraz jej mieszkańców.

Wskazujemy na konieczność uwzględnienia w **Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego** dynamicznego rozwoju Powiatu Legionowskiego i Nowodworskiego i stworzenia na rozwiniętej infrastrukturze kolejowej miasta Legionowo przystanku kolei dużych prędkości i powiązania z systemem kolei do CPK lokalnych linii dowozowych m.in. reaktywowanej linii kolejowej do Zegrza. Tak liczna społeczność jaką jest rejon Legionowa i okolic dzięki temu uzyska dostęp do Warszawy, do większych miast Polski i oczywiście do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Podobne rozwiązania m.in. w Malborku i Tczewie dały dostęp do szybkiej komunikacji wykluczonym społecznościom tych miast i ich okolic.

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 (kolejowej i lotniczej) zapewniającej szybkie i sprawne przemieszczanie się rada Gminy uważa, że tak poważne decyzje powinny być podejmowane po przeprowadzeniu analiz skutków, z uwzględnieniem wiedzy największych w danej dziedzinie autorytetów. Wierzymy też, że możliwie jest wypracowanie innego rozwiązania, które będzie akceptowalnie społecznie i przyniesie korzyści również mieszkańcom Gminy.

Dlatego, zdaniem Rady Gminy niezbędne wydaje się przeprowadzenie pogłębionej analizy pod kątem możliwości realizacji alternatywnej trasy kolei szybkobieżnej.

Wydają się przy tym, iż dobrym rozwiązaniem jest wykorzystanie tzw. rezerwy pod „Trasę Olszynki Grochowski” oraz ulokowanie linii w dotychczasowym śladzie i poprowadzenie jej na wysokości Janówka Drugiego na północ, by ominąć nienormatywny zakręt w Nowym Dworze Mazowieckim, a następnie przez most na Narwi. Rozważyć należy również możliwość wykorzystania przewidzianej w Master Planie PKP dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej linii kolejowej Zegrze-Serock-Pułtusk-Przasnysz.

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.