

Protokół Nr 14/2020
z posiedzenia Komisji Rozwoju
w trybie zdalnym w dniu 16 grudnia 2020 r.

WAK.0012.1.14.2020

1. Otwarcie posiedzenia.

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji Rozwoju Pan Grzegorz Kubalski, witając członków Komisji oraz gości. Lista obecności radnych i gości obecnych na posiedzeniu stanowi **załącznik Nr 1 i Nr 2** do niniejszego protokołu.

2. Przyjęcie porządku posiedzenia.

Proponowany porządek obrad:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku posiedzenia.
3. Wypracowanie stanowiska odnośnie nowego przebiegu linii kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach projektu „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” na terenie Powiatu Legionowskiego.
4. Zaopiniowanie projektów uchwał będących w kompetencji Komisji.
5. Przyjęcie protokołów:
 - a) z posiedzenia Komisji w dniu 21.10.2020 r.
 - b) z posiedzenia Komisji w dniu 25.11.2020 r.
 - c) z nadzwyczajnego posiedzenia Komisji w dniu 03.12.2020 r.
6. Wolne wnioski.
7. Zamknięcie posiedzenia.

Przewodniczący stwierdził wymagane kworum – **6 obecnych członków Komisji.**

Do przedstawionego porządku obrad nie zgłoszono żadnych uwag, w związku z czym Przewodniczący Komisji przystąpił do jego realizacji.

3. Wypracowanie stanowiska odnośnie nowego przebiegu linii kolejowych przewidzianych do realizacji w ramach projektu „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” na terenie powiatu legionowskiego.

Przewodniczący Komisji poinformował, iż w dotychczasowych konsultacjach społecznych, jakie odbyły się w omawianym temacie firma DATABOUT była obwiniana o wszystkie nieprawidłowości. Należy jednak zaznaczyć, iż firma otrzymała zlecenie na wykonanie „Studium wykonalności określonego przebiegu linii kolejowej”, w związku z czym firma stara się wykonać zlecenie najlepiej jak jest w stanie. Decyzje dotyczące wyboru wariantu lub porzucenia zaproponowanych wariantów na rzecz innego wariantu pozostają w gestii PKP PLK.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował również, iż umowa na wykonanie „Studium wykonalności określonego przebiegu linii kolejowej” jest już zawarta, co oznacza, że „Studium wykonalności” będzie wykonane dla jakiegoś wariantu. Oznacza to, iż można się sprzeciwiać wobec wszystkich wariantów i nie proponować żadnego rozwiązania alternatywnego, ale należy liczyć się wtedy z tym, że i tak któryś z wariantów będzie wybrany i dla tego wariantu będzie przygotowane „Studium wykonalności”. Jeżeli dane Studium wykaże, że dany przebieg jest niewykonalny to problemu z punktu widzenia powiatu nie będzie, ponieważ linia w tym kształcie nie powstanie. Jeżeli Studium wskaże, że taki przebieg jest możliwy, to już wtedy trudno będzie prowadzić protesty.

Przewodniczący Komisji odniósł się również do kwestii takiej, iż linia która jest projektowana ma być linią magistralną pozwalającą na przejazd pociągu z prędkością 250 km/h. Linia magistralna ma służyć przewoźnikom kolejowym, co oznacza, że po tej linii będą mogły również poruszać się pociągi lokalne, jeżeli tego typu zapotrzebowanie zostanie zgłoszone. Linia, która w obecnej chwili biegnie przez Legionowo jest również linią magistralną, z tym że w dolnym przedziale dopuszczalnych prędkości (160 km/h). Tą linią jeżdżą również pociągi SKM i Kolei Mazowieckich. W związku z czym, przy okazji rozważania przebiegu linii, można również zastanowić się czy jeżeli określony wariant byłby przez powiat preferowany, to czy w którymś miejscu nie powinien powstać przystanek kolejowy, który będzie obsługiwał tereny przyległe. Linia będzie miała określone parametry techniczne, ale to co będzie po niej jeździć będzie zależne od poszczególnych przewoźników kolejowych.

Przewodniczący przekazał głos przedstawicielom PKP PLK oraz firmie DATABOUT, którzy przygotowali wspólną prezentację. Prezentacja stanowi **załącznik Nr 3** do niniejszego Protokołu.

Głos zabrała Pani Magdalena Olejnik, przedstawiciel firmy DATABOUT, która poinformowała, iż firma realizuje „Studium wykonalności” na rzecz PKP PLK. Jeżeli chodzi o sam proces konsultacji społecznych, które odbywają się w ramach tego Studium, to obecnie trwa pierwszy etap konsultacji. Sposób i forma prowadzenia konsultacji, bez spotkań bezpośrednich, wynika z faktu epidemii COVID-19. Ankiety i udostępnione materiały informacyjne mają pozwolić, aby zebrać jak najwięcej wniosków, opinii i sugestii. Pani Magdalena Olejnik przedstawiła etapy realizacji „Studium wykonalności”. Obecnie projekt znajduje się po prognozach społeczno-gospodarczych w zakresie usług transportowych. Dobiega końca analiza stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i taboru. W ramach tego etapu prowadzony jest pierwszy etap konsultacji społecznych. Następne analizy, jakie będą prowadzone to analizy marketingowe, które pozwolą na określenie prognozowanego poziomu ruchu, nie tylko na projektowanej linii kolejowej, ale również na istniejących liniach kolejowych. Prognozy będą dotyczyć ruchu pasażerskiego, jak i ruchu towarowego. Dzięki przeprowadzonym prognozom i analizom ruchowo-eksploatacyjnym możliwe będzie dokonanie analizy wariantów inwestycyjnych, dla których przygotowano zostaną szczegółowe analizy techniczne, środowiskowe, oszacowanie kosztów, a następnie analiza efektywności ekonomicznej. Pozwoli to na określenie, czy ta inwestycja jest efektywna i przyniesie oczekiwane korzyści w wymiarze ekonomicznym i społecznym. Pani Magdalena dodała, iż proces konsultacyjny jest procesem ciągłym, a po zakończeniu Studium możliwa będzie jego prezentacja społecznościom lokalnym. Sama koncepcja inwestycji wynika przede wszystkim ze zidentyfikowanych w latach 2016-2018 problemów ze zdolnością przepustową linii kolejowej nr 9 m.in. w liczbie pociągów, która zapewniałaby sprawny dojazd do stolicy, jak i sprawny przejazd w regionie. Korzyści, które będą płynęły z realizacji projektu to możliwość wzrostu uruchamianych pociągów, ponadto dzięki możliwości zwiększenia tych zdolności przepustowych możliwe będzie podniesienie średniej prędkości przejazdów. Mowa przede wszystkim o niwelacji wąskich gardeł, które obecnie

uniemożliwiają skrócenie czasu podróży. Tym samym podniesie się poziom punktualności pociągów. Dodatkowymi korzyściami z realizacji projektu będzie przede wszystkim fakt, iż dojazd do Warszawy będzie łatwiejszy. Rozważana będzie też możliwość przesunięcia przystanków lub budowy nowych zarówno na istniejącej linii kolejowej nr 9, jak i na nowo projektowanej linii kolejowej. Na relacji Lotnisko Chopina - Lotnisko Modlin będzie możliwość, aby pociąg kursował co 7,5 min. Będzie także możliwość uruchomienia linii kolejowej Lotnisko Chopina – Nieporęt z cyklicznością co pół godziny. Realizacja projektu pozwoli również na realizację planów Szybkiej Kolei Miejskiej, czyli uruchomienia przewozów na trasie Radzymin – Piaseczno przez Warszawę Gdańską.

Przedstawicielka firmy DATABOUT poinformowała, iż w ramach Studium zaproponowane zostały trzy korytarze przebiegu linii. Pierwszy wariant zakłada linię równoległą do linii kolejowej nr 9, dalej biegnie tunelem pod Legionowem kierując się na Skrzyszew, w okolicach Nasielska wpina się do linii kolejowej nr 9. Przebieg linii w wariantcie nr 2 jest zbliżony do wariantu nr 1, z tym że tunel biegnie pod Centrum Szkolenia Policji. Przebieg wariantu nr 3 zakłada, że przed przystankiem Warszawa Płudy linia odgałęzia się od istniejącej linii kolejowej nr 9, przechodzi przez obszary Białołęki i Jabłonny, na wysokości Studzianek linia wpina się w istniejącą linię kolejową. W każdym z wariantów zaproponowane zostało połączenie nowo projektowanej linii z istniejącą linią kolejową nr 10. Jest to rozwiązanie alternatywne, którego zasadność zostanie przeanalizowana i ustalona. W ramach projektu na obszarze Powiatu Legionowskiego realizowana będzie modernizacja i rozbudowa linii kolejowej nr 10. Zakładana jest dobudowa drugiego toru od Legionowa do Wieliszewa z możliwością wydłużenia bądź do Radzymina bądź do Tłuszcza. Przedłużenie toru będzie zależne przede wszystkim od wyników przeprowadzonych analiz. Jeżeli chodzi o sam status projektu, to Pani Magdalena Olejnik poinformowała, iż firma jest po odbiorze etapu pierwszego, sam wybór korytarza przebiegu linii planowany jest na pierwszy kwartał 2021 r., a zatwierdzenie wariantu do dalszej realizacji planowane jest na czwarty kwartał przyszłego roku. Samo zakończenie prac projektowych planowane jest na pierwszy kwartał 2022 r. Wstępny harmonogram rozpoczęcia inwestycji planowany jest na przełom 2026/2027, ale będzie to uzależnione od możliwości uzyskania finansowania na tą inwestycje.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował za przedstawienie prezentacji. Przystąpiono do prezentacji stanowisk poszczególnych gmin, których sprawa dotyczy.

Głos zabrał Pan Piotr Zadrozny – Zastępca Prezydenta Miasta Legionowo, który podsumował stanowisko reprezentantów mieszkańców Legionowa. Wyrazili oni zrozumienie dla tej strategicznej, ogólnokrajowej potrzeby rozwoju i unowocześnienia kolei, jednakże nie mogą się zgodzić z zaproponowanymi w ramach konsultacji wariantami przebiegu linii kolejowych. Ich realizacja spowoduje konieczność ingerencji w zabudowę mieszkalną, infrastrukturę techniczną i drogową oraz okaleczenie struktury przestrzennej miasta. Należy także zaznaczyć, że żaden z przedstawionych wariantów nie przewiduje budowy na terenie powiatu dodatkowej stacji kolejowej, która mogłaby stanowić o dalszym rozwoju miasta i regionu. Zawniosowano o ponowne przeanalizowanie możliwości i o takie zaplanowanie tras kolejowych, aby w jak najmniejszym stopniu ingerowały one w ścisłą zabudowę mieszkaniową, istniejącą infrastrukturę techniczną, miejsca użyteczności publicznej, a także tereny posiadające cenne walory przyrodnicze.

Pan Piotr Zadrozny uzupełnił zaprezentowane stanowisko, odnosząc się do przedstawionej przez przedstawiciela firmy DATABOUT prezentacji informując, iż zasadna jest budowa drugiego toru na odcinku Legionowo – Wieliszew. Dla miasta Legionowo, jak i Powiatu Legionowskiego zasadne byłoby również dołożenie czwartego lub piątego toru na odcinku Warszawa-Legionowo, ponieważ brak dostępności torów dla kolei podmiejskiej powoduje, że pociągów jest za mało.

Kolejną kwestią, którą poruszył Pan Piotr Zadrożny jest odcięcie Portu Lotniczego w Modlinie. Wielu mieszkańców powiatu pracuje lub prowadzi biznes związany z funkcjonowaniem lotniska, w związku z czym planowanie kolei, która nie obejmuje portu lotniczego jest błędem. Dodatkowo poddał w wątpliwość, czy budowa drogiego drugiego wariantu, który zakłada dwa tunele pod miastem (każdy o długości 2 km), którego koszt wyniesie ponad 1 mld zł ma sens, aby skrócić czas przejazdu pociągu o 7 min.

Głos zabrał Przewodniczący Rady Miasta Legionowo Pan Ryszard Brański, który powiedział, iż w tak zurbanizowanym terenie, w jakim położony jest Powiat Legionowski trudno będzie znaleźć jakikolwiek wariant, który nie będzie niósł za sobą szkód społecznych, a zyskanie 7-10 minut w czasie przejazdu jest niezrozumiałe. Propozycja Pan Prezydenta dotycząca budowy czwartego i piątego toru jest dobra, natomiast w Legionowie potrzebnych jest więcej przepraw.

Głos zabrał przedstawiciel Gminy Wieliszew – Wójt Paweł Kownacki, który poinformował, iż Gmina nie zgadza się na zaproponowane warianty i oczekuje od przedsiębiorstwa PKP PLK ponownej analizy zasadności tego projektu. Pan Paweł Kownacki przedstawił wariant linii kolejowej zaproponowany przez Radnych Gminy, który spełnia część postulatów mieszkańców m.in. przepustowości. Dodał również, czy nie warto byłoby zastanowić się nad kolejnym pomysłem, czyli czy nie połączyć projektów marszałkowskich z projektem PKP PLK i stworzyć stacje PKP Lotnisko Modlin, czego nie ma w zaproponowanych wariantach.

Wójt Gminy Wieliszew poinformował, iż gmina szuka rozwiązań, które może nie są idealne z perspektywy warunku maksymalnej prędkości, ale zaproponowana linia otwierałaby nowe możliwości przed Lotniskiem Modlin, które obecnie jest odcięte od kolei. Dodatkowo poinformował, iż przewidywania ruchów kolejowych są zupełnie inne od tych, które mają powstać.

Następnie głos zabrał przewodniczący Rady Gminy Wieliszew, Pan Marcin Fabisiak, który przedstawił stanowisko Rady Gminy Wieliszew przyjęte 3 grudnia 2020 r. Poinformował, iż Rada Gminy Wieliszew stoi na stanowisku, że żaden z wariantów przedstawionych w konsultacjach społecznych przez PKP PLK nie daje możliwości wypracowania rozwiązania, które uwzględniałoby zarówno dobro wspólnoty gminnej i środowiska naturalnego, jak również potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej. Wszystkie przedstawione warianty stoją w sprzeczności z interesem Gminy Wieliszew i jej mieszkańców, stanowią zagrożenie zarówno do integralności wspólnoty gminnej, jak i własności prywatnej mieszkańców. Trzecią poszkodowaną stroną jest środowisko przyrodnicze. Projekt będzie powodował negatywne skutki odczuwalne na wielu płaszczyznach przy jednoczesnym braku jakichkolwiek korzyści, w tym ułatwień w komunikacji lokalnej.

Pan Marcin Fabisiak dodał, iż sprawdził jak wygląda sytuacja z połączeniami w obecnej chwili. Poinformował, iż przy stanie epidemii, gdzie sprzedaż biletów jest prowadzona na 50% miejsc siedzących, na trasie Warszawa-Gdańsk, pomiędzy godz. 11, a 15 są 4 pociągi. Najszybciej trasę pokonuje pociąg w 2 h 38 min, najwolniej 2 h 54 min. Pytanie, czy wyprostowanie łuku, co ma na celu omawiany projekt i wielomiliardowe nakłady, spowoduje to, że tymi pociągami będzie jeździło więcej osób. Ponadto zdrożają bilety na przejazd. Obecnie bilet w stronę do Gdańska kosztuje w najtańszej opcji 139 zł. Dodatkowo na tej trasie kursuje samolot – bilet w obie strony 309 zł. Warto zastanowić się, czy te negatywne skutki projektu są warte tych 7 min.

Głos zabrał Wójt Gminy Jabłonna Pan Jarosław Chodorski. Poinformował, iż Rada Gminy Jabłonna wraz z Wójtem wypracowała stanowisko, które zostało przesłane do PKP, jak i Powiatu Legionowskiego oraz wszystkich sąsiadujących gmin. Stanowisko stanowi **załącznik Nr 4** do niniejszego Protokołu. Wójt poinformował, iż chciałby skupić się na pytaniach do obecnych na posiedzeniu Komisji przedstawicieli PKP PLK.

Głos zabrał Przewodniczący Rady Gminy Jabłonna Pan Wojciech Nowosiński, który poinformował, iż Rada Gminy podjęła stanowisko w dniu 30 listopada na Sesji Rady Gminy. Poinformował, iż stanowisko mówi o tym, iż każdy z zaproponowanych wariantów przebiegu linii jest niezasadny z punktu widzenia interesów nie tylko Gminy Jabłonna, ale również Gminy Wieliszew i całego powiatu. W ocenie Wójta i Rady Gminy Jabłonna zaproponowany przez PKP PLK wariant 3 narusza wspólne dobro oraz interesy mieszkańców Gminy Jabłonna. Powoduje degradację środowiska oraz zagrożenie dla zabytków i zaburza płynność komunikacji na terenie gminy. Stoi również w sprzeczności z planami Gminy Jabłonna, które zakładają rozwój terenów zielonych. Cel ten został sprecyzowany w zrównoważonej strategii rozwoju gminy.

Pan Wojciech Nowosiński dodał, iż z ostoji lasów, która znajduje się na terenie gminy, o którą gmina dba, i którą się szczeni, mogą korzystać wszyscy mieszkańcy powiatu. Powstają tam ścieżki rowerowe. Gmina nie pozwoli na degradację tego dobrodziejstwa przyrodniczego. Przewodniczący wyraził nadzieję, iż uda się wspólnie z kolejami wypracować takie warianty, które pozwolą w miarę możliwości bezkolizyjnie przebiegać przez teren powiatu i usprawnią komunikację lokalną.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował wszystkim przedstawicielom gmin za zabranie głosu. Poinformował, iż nastąpi teraz część związana z zadawaniem pytań przedstawicielom PKP PLK

Pan Piotr Zadrożny zwrócił się z prośbą do przedstawicieli PKP PLK o odniesienie się do kwestii budowy czwartego i piątego toru do Legionowa. Czy nie wystarczyłyby one, aby osiągnąć zakładane w projekcie rezultaty dotyczące przepustowości.

Głos zabrał Pan Krzysztof Szostek – Zastępca Dyrektora Biura Strategii w PKP PLK. Poinformował, iż do tej pory zakończono etap programowania utworzeniem w 2019 r. dokumentu pod tytułem „Masterplan dla warszawskiego węzła kolejowego”, który w sposób holistyczny określa kierunki rozwoju kolei. Założeniem jest separacja ruchu dalekobieżnego od aglomeracyjnego. Obecny etap to ocena realizacji zakładanych planów, stąd umowa z wykonawcą na wykonanie „Studium wykonalności”. Jeżeli uda się wypracować wariant taki, który nie powodowałby sprzeciwów będzie można przejść do etapu projektowania, a następnie do realizacji. Pan Krzysztof Szostek poinformował, iż przyjmuje odrzucenie ze względów społecznych i środowiskowych zaproponowanych wariantów przez wszystkich przedstawicieli gmin jako uwagi do projektu. To będzie podstawą wszystkich prac analitycznych, które mają się odbyć w ramach tego zadania. Na końcu zadania powinien być wybrany wariant. Wszystkie zaproponowane warianty są równie prawdopodobne, żaden nie jest przez PKP wybrany.

Następnie przedstawiciel PKP PLK odniósł się do kwestii budowy czwartego toru. Najprawdopodobniej Studium wykaże zakres inwestycji, czyli odpowie na pytania czy ta inwestycja byłaby zasadna. Ze strony Legionowo występują już jednak kres możliwości linii kolejowych, jeśli chodzi o przepustowość. Po otrzymaniu danych analitycznych będzie można stwierdzić czy budowa czwartego lub piątego toru będzie wystarczająca, wyniknie to z obliczeń. Aspekt przyspieszenia pociągu o parę minut nie jest doceniany w podróżach dalekobieżnych, ale pozwala na zwiększenie liczby pociągów przejeżdżających na danej trasie.

Głos zabrał Pan Paweł Kownacki, który zwrócił się z pytaniem, czy można byłoby zastanowić się czy nowy system zarządzania ruchem nie przyczyniłby się do zwiększenia przepustowości linii między Warszawą, a Legionowem. Ponadto ruch na tej linii się zmniejszy poprzez realizację strategicznych rozwiązań CPK. Dodatkowo zwrócił się z pytaniem dlaczego pozwolono gminie Wieliszew realizować inwestycje mieszkaniowe, choć w 2012 roku gmina planował na swoich terenach rezerwę kolejową, która została odrzucona przez PKP PLK.

Następnie z pytaniem zwrócił się Pan Grzegorz Kubalski. Odniósł się do zaproponowanego wariantu nr 3. Czy cele, które miałyby być zrealizowane przez ten projekt, nie byłyby zrealizowane, gdyby ograniczono się do wykonania odcinka na północ od obecnej linii kolejowej nr 9? Przewodniczący poinformował, iż zaproponowany przebieg przecina dość gęsto zabudowane tereny Krubina, Janówka Pierwszego. Jakie były przyczyny, że nie została podjęta próba wytyczenia linii między Olszewnica Nową, a Krubinem, gdzie jest niezabudowany pas. Czy tego typu wariant był analizowany?

Z pytaniem zwrócił się radny Pan Edwin Zezoń, czy prawdą jest, że PKP PLK zleciła projektantom realizację celu, jakim jest jak najszybsze dotarcie do ściśle określonego punktu nowymi połączeniami (nie z wykorzystaniem starych linii).

Głos zabrał Pan Marcin Fabisiak, który zwrócił się z pytaniem do Przewodniczącego Komisji Pana Grzegorza Kubalskiego, czy gdyby odbicie linii kolejowej było na wysokości Chotomowa, dalej przez Gminę Wieliszew to byłoby dobrze, a jeśli poprowadzona byłaby przez Jabłonnię, a następnie przez Gminę Wieliszew to jest źle? Jaki był zamysł sformułowania pytania? Radni Gminy Wieliszew oczekują od Radnych Powiatu Legionowskiego jednomyślnego stanowiska. Stanowiska, które mówi o tym, że te trzy warianty są zagrożeniem dla krajobrazu i dla społeczeństwa.

Głos zabrał Pan Grzegorz Kubalski, który w odpowiedzi na pytanie poinformował, iż zadając swoje pytanie miał na myśli jeden podstawowy cel – uzyskać wiedzę w jaki sposób pewne rzeczy zostały wypracowane. Chodzi o ustalenie okoliczności sposobu ustalenia przebiegu linii kolejowej. Pan Grzegorz Kubalski powiedział również, iż zgadza się ze stanowiskiem, iż Radni Powiatu Legionowskiego reprezentują interesy całego powiatu, jednakże stanowisko powiatu nie musi odzwierciedlać w całości stanowiska gmin.

Głos zabrał Pan Paweł Kownacki, który poinformował, iż w miejscu odbicia linii w stronę Krubina, Przewodniczący zaproponował odbicie w stronę Olszewnicy, jednakże spowoduje to, iż łuk będzie bardzo ostry. Gmina Wieliszew zaproponowała odbicie w Janówku. W interesie powiatu jest szukanie możliwości skorzystania z projektowanej linii poprzez utworzenie przystanku.

Głos zabrał Pan Grzegorz Kubalski informując, iż zadał pytanie w celu ustalenia, czy projektanci wzięli pod uwagę istnienie i powstawanie nowych osiedli.

Przewodniczący Komisji ponownie udzielił głosu Panu Edwinowi Zezoń, który dokończył pytanie. Dlaczego projektantom zlecono wykonanie zadania projektując nowe trasy, skoro można to wykonać z wykorzystaniem istniejących linii. Radny gminy Wieliszew powiedział, iż zaproponowany przez gminę wariant jest korzystny ekologicznie, ekonomicznie, społecznie i warto byłoby, aby PKP PLK pochyliło się nad zaproponowanym projektem. Wariant ten uwzględnia postulaty wszystkich gmin.

W odpowiedzi na postawione pytania głos zabrał przedstawiciel kolei Pan Krzysztof Szostek. Poinformował, iż inny system zarządzania ruchem obniżyłby przepustowość. Obecnie sterowanie odbywał się z Nasielska nowoczesnym systemem komputerowym. Jeśli chodzi o zmniejszenie ruchu po wprowadzeniu rozwiązań CPK, to zaproponowany model ruchu nie został jeszcze dokładnie przeanalizowany. Poinformował również, iż trudno się odnieść do studium Gminy Wieliszew, również do kwestii uwolnienia toru w 2012 r, ponieważ musiałyby zapoznać się z wyglądem dokumentu oraz argumentami jakie przemawiały za uwolnieniem korytarza dla linii kolejowej w 2012 r., który obecnie został zabudowany.

Następnie Pan Krzysztof Szostek odniósł się do pytań Pana Grzegorza Kubalskiego. Poinformował, iż samym ograniczeniem prędkości i przepustowości jest stacja Legionowo. Obecnie na poziomie stacji Legionowo występuje ograniczenie prędkości do około 100-120 km/h do jazdy na wprost bez zatrzymania. Natomiast, jeśli chodzi o przebieg linii przez Olszewnicę to nie posiada wiedzy, dlaczego taka trasa nie była analizowana. Przedstawiciel

kolei poprosił o skierowania pytania w ramach konsultacji, wówczas PKP PLK odniesie się do pytania.

Pan Krzysztof Szostek odniósł się do Pytania radnego, Pana Edwina Zezőń o realizację nowych linii. Poinformował, iż linia ma dwa tory, jeśli powstanie trzeci tor to będzie to już nowa linia. Każde zwiększenie powyżej dwóch torów to będzie nowa linia. Każda rozbudowa układu o kolejne tory to jest budowa nowej linii.

Odnosząc się do kwestii które powodują najczęściej sprzeciwów (społeczne, środowiskowe) przedstawiciel kolei poinformował, iż jako inwestor PKP PLK nie spotyka się z inwestycjami, które byłyby od razu akceptowane społecznie. Jeśli PKP PLK miałyby możliwość wyboru opcji nie naruszającej kwestii środowiskowych, czy społecznych to ta opcja byłaby wybrana. Jeśli jest możliwość takiego wariantu to prośba o wskazówki, każdy głos będzie przeanalizowany.

Głos zabrał Pan Paweł Kownacki, który poinformował, iż w odpowiedzi na Studium w 2012 r. Gmina Wieliszew otrzymała odpowiedź, iż niezasadne jest rozwijanie kolei na tym odcinku, gdyż będzie rozwijana linia istniejąca i na niej będzie opierany ruch w stronę Gdańska. W ciągu siedmiu lat nagle strategia się zmieniła. Poinformował również, iż jedną z inwestycji, w której gminy mocno uczestniczą jest rewitalizacja kolei do Zegrza, wręcz samorządy ją finansują i nie ma oporu społecznego. Pan Paweł Kownacki poinformował, iż przekaze dokumenty do konsultacji dotyczące propozycji Gminy Wieliszew, aby PKP PLK mógł się do nich odnieść. Być może zaproponowany wariant okaże się akceptowalny.

Głos zabrał Pan Piotr Zadrozny, który poinformował, iż Legionowo jest zawsze otwarte na kolej – zbudowano dworzec kolejowy, dwa parkingi przy stacji, zmodernizowano stację Piaski oraz przejście podziemne dla pieszych przy stacji Legionowo. Legionowo jest gotowe do rozmów. Jednocześnie Zastępca Prezydenta Miasta Legionowo zwrócił się z pytaniem, czy są wskazane pieniądze na realizację tego projektu, czy będzie to źródło krajowe czy źródło europejskie.

Przewodniczący Komisji przekazał głos Panu Wojciechowi Nowosińskiemu, który odniósł się do słów wypowiedzianych Przez Pana Edwina Zezionia oraz Pana Pawła Kownackiego. Panowie mówili o przebiegu linii, które kolidują z interesami poszczególnych gmin, jednakże problem nie jest przerzucany pomiędzy samorządami, tylko są prowadzone rozmowy. Wszyscy są chętni do uzyskania kompromisu. Pan Wojciech Nowosiński zwrócił się z pytaniem do przedstawiciela kolei, jakie znaczenie dla procesu decyzyjnego będą miały konsultacje, które się kończą. Jaką wagę przedsiębiorstwo przykłada do prowadzonych rozmów?

Następnie Pan Mirosław Kado poinformował, iż inwestycja w kolej jest niezbędna, ponieważ jest to bardzo bezpieczny środek komunikacji, środek dbający o środowisko. Kolej powinna być budowana tam, gdzie jej na chwilę obecna nie ma. Po rozmowach z mieszkańcami powiatu na temat kolei, w tym rozmowach o budowie kolei do Zegrza, udroźnieniu kolei w kierunku Tłuszcza, budowie nowej kolei w kierunku Serocka, Póltuska, to zdania są podzielone. Niektórzy uważają, że kolej jest potrzebna, niektórzy wręcz przeciwnie. Natomiast podczas rozmów o magistrali, która ma skrócić o kilka, kilkanaście minut kosztem wielu miliardów złotych, transport kolejowy z Warszawy do Gdańska, to nie ma opinii pozytywnych. Wszyscy uważają, że ta inwestycja jest bezsensowna i nie dba o interesy społeczne. Pan Mirosław Kado zwrócił się z pytaniem, czy opinia mieszkańców Jabłonny będzie brana pod uwagę przy wyborze wariantu nr 1 lub wariantu nr 2, które to warianty, tych mieszkańców nie dotyczą. Mieszkańców gminy Jabłonna dotyczy tylko wariant nr 3.

Kolejne pytania Pana Mirosława Kado to jaka będzie prędkość pociągu szybkiej kolei na terenie Miasta Stołecznego Warszawy? Co PKP PLK sądzi na temat wariantu

zaprezentowanego przez Wójta Kownackiego dotyczącego poprowadzenia linii do Portu Lotniczego Modlin. Linia wówczas mogłaby być poprowadzona przez tereny niezamieszkałe. Głos ponownie zabrał przedstawiciel kolei. Pan Krzysztof Szostek poinformował, iż przyjmuje do wiadomości Studium z 2012 roku, natomiast trudno odnieść się do tej decyzji. Jeśli chodzi o inwestycje w kolei na odcinku Wieliszew-Zegrze, to nie tylko w tej inwestycji, ale również w innych, PKP PLK traktuje samorządy jako partnerów. W odpowiedzi na pytanie dotyczące Centralnego Portu Komunikacyjnego, to przedstawiciel kolei poprosił o przekazanie propozycji. Jeśli chodzi o nakłady finansowe na ten projekt, to Pan Krzysztof Szostek poinformował, iż dopóki nie będą znane rozwiązania techniczne, dokumentacja techniczna to nie będzie możliwości oszacowania kosztów inwestycji. Na ten moment nie ma też wiedzy co do inwestorów inwestycji.

Następnie przedstawiciel kolei odniósł się do pytań Pana Wojciecha Nowosińskiego. Poinformował, iż najlepszym rozwiązaniem byłoby uzyskanie jednego kompromisowego stanowiska od wszystkich obecnych przedstawicieli, jednakże jeśli sugestii będzie więcej to również będą one analizowane. Konsultacje, które są obecnie prowadzone mają duże znaczenie.

Pan Krzysztof Szostek odniósł się do wypowiedzi Pana Mirosława Kado, informując iż skrócenie czasu przejazdu ma wpływ na przepustowość linii kolejowych. Dodatkowo poinformował, iż wszyscy mogą składać opinie do każdego wariantu, pomimo, że dany wariant nie przebiega przez daną gminę. Jeśli chodzi o maksymalną prędkość to informacja zostanie udzielona do końca spotkania, jeśli będzie możliwość sprawdzenia.

Pan Grzegorz Kubalski udzielił głosu Panu Edwinowi Zezoń. Odniósł się on do rozbudowy torów zaproponowanych w wariantcie nr 2 - jak będzie wyglądał przejazd trzema torami np. z Warszawy Pragi, Płudy, gdzie linia nie będzie rozbudowywana. Następnie zwrócił się z pytaniem dotyczącym rozbudowy torów do Zegrza. Po co w wariantcie nr 3 biegnącym przez Jabłonnę projektowana jest łącznica z Zegrza do Nowego Dworu Mazowieckiego, skoro ta rozbudowywana linia zrealizuje w pełni zadania łącznicy, a będzie można uniknąć podziału gminy, budowy tuneli. Trzeci wariant jest do zaakceptowania z linią biegnącą przez Krubin, jednakże przesunięcie linii o dwa km, które proponuje Gmina Wieliszew rozwiązałoby problemy społeczne.

Głos zabrał Pan Paweł Augustyn, który zwrócił się z pytaniami do przedstawicieli PKP PLK. Powiedział, iż konsultacje powinny zostać przeprowadzone po zakończeniu etapu pierwszego, po którym powinien powstać raport podsumowujący z tego etapu. Czy jest możliwość, żeby wszyscy mogli zapoznać się z wynikami tego raportu, ponieważ zawiera on dużo informacji m.in. analizy strategii, analizy rynku usług transportowych w obszarze linii kolejowych, analizy potrzeb transportowych i wiele innych analiz, które zapewne posłużyły do tego, aby wstępnie wytrasować korytarze, które zostały zaproponowane w trakcie konsultacji. Dlaczego w trakcie konsultacji te wszystkie korytarze, które były przedstawiane i konsultowane były przedstawiane na mapach, które niestety nie były mapami aktualnymi. Mapy miały nawet trzy lata. Powstały już domy i osiedla, które na tych mapach nie zostały uwzględnione. Nie zostały zaznaczone sklepy, miejsca użyteczności publicznej, kościoły, zabytki, szpitale. Zabrakło informacji, które wynikają z raportu, bo on jest podstawą tego, że zostały zaproponowane takie korytarze. Dodatkowo ma być zaprojektowana łącznica, która omija Legionowo, jednakże powinno być to poprzedzone analizą konieczności takiego rozwiązania. Projekty, które zostały przedstawione są niezgodne z głównymi założeniami, które mówią m.in. o tym, że transport ma mieć minimalny wpływ na środowisko. Wszystkie trzy propozycje bardzo mocno ingerują w środowisko.

Głos zabrał Pan Paweł Kownacki, który dodał, że przesłał link na czacie do informacji, gdzie rzecznik Urzędu Transportu Kolejowego wypowiada się na temat systemu zarządzania

ruchem kolejowym, że jednak podniesie przepustowość, stąd pytanie dotyczące wprowadzenia lepszych systemów. Pan Paweł Kownacki poprosił o odniesienie się do tej informacji.

Głos zabrał Pan Jarosław Chodorski, który zwrócił się z prośbą o przedstawienie, udostępnienie wyników analiz, które już zostały wykonane.

Pan Krzysztof Szostek w odpowiedzi na zadane pytania poinformował, iż jeśli chodzi o rozbudowę torów do Legionowa to ta możliwość nie jest wykluczona. Wszystko wykażą analizy. „Studium wykonalności” ma dać odpowiedzi na pytania, w jaki sposób przeprowadzić linię kolejową. Jeżeli będzie to skutkowało rozbudową torów do Legionowa, to taka inwestycja będzie miała miejsce. Jeśli chodzi o kwestę torów na odcinku Płudy-Choszczówka w kierunku wschodnim to tam też będzie miała miejsce rozbudowa układu torowego, najprawdopodobniej będzie tam sześć torów (trzy razy po dwa tory). Zadanie musi być wykonane komplementarnie, aby miało sens. Dodatkowo zwrócił się z prośbą o udostępnienie wariantu zakładającego przesunięcie linii o dwa km, aby można było go przeanalizować. Jeśli chodzi o łącznice od strony Gdańska, przed Legionowem to rozwiązanie takie będzie analizowane, nie jest to propozycja sztywna. Łącznica ta ma łączyć linię kolejową 9 z 10.

Pan Edwin Zezoń dodał, iż linie te już się łączą w Legionowie, więc nie ma sensu aby dublować tą linię.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż „Studium wykonalności” ma odpowiedzieć na pytanie, czy ta łącznica jest potrzebna.

Pan Krzysztof Szostek kontynuował wypowiedź. Poinformował, iż kwesta ta zostanie rozstrzygnięta po zbadaniu zasadności budowy tej łącznicy. Analiza prowadzona jest pod kątem wielu kryteriów. Analizy nie są jedynie wynikiem symulacji komputerowych. Brane są również pod uwagę aspekty społeczne.

Następnie przedstawiciel PKP PLK odniósł się do wypowiedzi Pana Pawła Augustyna. Pani Dyrektor Sławomira Wierzchowska poinformowała, iż jeśli chodzi o kwestie udostępnienia dokumentów to są one udostępniane w trybie udzielania informacji publicznej, wobec tego musi zostać skierowany wniosek, na podstawie którego zostaną udostępnione.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż wniosek o udostępnienie informacji publicznej nie musi być złożony na piśmie, może być złożony w jakiegokolwiek formie i taki wniosek w imieniu Komisji Rozwoju złożył w tym momencie Przewodniczący Komisji Pan Grzegorz Kubalski.

Pani Sławomira Wierzchowska odpowiedziała, iż wniosek został przyjęty i będzie w dniu jutrzejszym procedowany, odnotowany w systemie spółki. W ramach odpowiedzi dokumenty zostaną udostępnione.

Pani Magdalena Olejnik reprezentująca firmę DATABOUT odniosła się do kwestii map i poinformowała, iż kwestie związane z miejscami użyteczności publicznej zostały oznaczone na stronie internetowej. Mapy zostaną podmienione najszybciej jak to możliwe.

Pan Krzysztof Szostek poinformował również, iż system kierowania ruchem ECTS w teorii miał podnieść przepustowość, jednak doświadczenie wykazało, że ta przepustowość zazwyczaj spada.

Głos zabrał Pan Bartosz Uryga przedstawiciel PKP PLK, który poinformował, iż Europejski System Sterowanie Pociągiem (ECTS) oprócz zapewnienia funkcji bezpiecznej jazdy pociągu ma też wpływ na separacje między pociągami (zachowanie bezpiecznej odległości między kolejnymi pociągami). PKP PLK zbiera coraz więcej doświadczeń związanych z działaniem tego systemu, czy też poziomu pierwszego na linii CMK z Warszawy do Katowic i Krakowa, czy też poziomu drugiego na odcinku Wrocław-Węglińiec. Na liniach, gdzie pociągi nie jeżdżą pod nadzorem tego systemu krzywe hamowania są mniej restrykcyjne, niż te wyliczone przez system ECTS. System ECTS jest także instalowany na pociągu.

Komputer w pociągu na bieżąco wylicza krzywe hamowania, w które wliczone są dodatkowe bufory bezpieczeństwa. To powoduje, że droga hamowania pociągu jest dłuższa niż droga hamowania pociągu niewyposażonego w system. To powoduje, że średnie prędkości pociągów wyposażonych w system są w efekcie mniejsze. Przepustowość jest wówczas mniejsza.

Głos zabrała radna Pani Izabela Kownacka. Poinformowała, iż planowana budowa kolei powoduje wiele pytań wśród mieszkańców zwłaszcza Gminy Wieliszew, ale również całego powiatu. Radni powiatu będą wypracowywać stanowisko Powiatu Legionowskiego w tej sprawie. Radna zwróciła się z pytaniem, do kiedy należy wytyczyć wariant, który będzie wszystkich satysfakcjonował? Czy Powiat ma zaproponować rozwiązanie, jak ma przebiegać dalsza współpraca z PKP PLK.

Pan Krzysztof Szostek odpowiedział, iż ciężko wyrokować na temat wariantów bez danych analitycznych natomiast planowane zakończenie konsultacji wypada za dwa dni.

Pani Sławomira Wierzchowska potwierdziła, iż etap konsultacji i zgłaszania ankiet, wniosków, a także potrzeb gmin i powiatu jest zaplanowany do 18 grudnia 2020 r. Wykonawca ma przeprowadzić analizę potrzeb, sugestii, czy też sprzeciwów i na podstawie analiz będą prowadzone dalsze prace. Natomiast celem jest wypracowanie najbardziej optymalnego rozwiązania, jeśli chodzi o przebieg tego zadania. Kolejny etap konsultacji rozpocznie się najprawdopodobniej na przełomie roku. Dalsze prace prowadzone będą z uwzględnieniem wszystkich zgłoszonych uwag.

Głos zabrał Pan Michał Stalmach, który poinformował, iż przeanalizował opis przedmiotu zamówienia do dokumentacji przedprojektowej. OPZ wyraźnie wskazuje, że ma być to przebudowa układu torowego stacji Legionowo dostosowana do większej ilości wlotów od strony Warszawy oraz od strony Legionowo-Piaski. Stacja w Legionowie będzie musiała być przebudowana w ramach tego projektu, nawet z uwagi na to, aby przyjmować pociągi towarowe o odpowiedniej długości. Po przeanalizowaniu wszystkich wariantów pojawia się wniosek, że tak naprawdę zgodny z OPZ jest wariant nr 2, który zakłada, że linia wyłącza się między stacją Warszawa Choszczówka, a Legionowem. Tylko wariant drugi zawiera również dokładnie określone długości odcinków kolejowych. Czy jest to wskazanie do tego, że ten wariant ma być wybrany, mimo zapewnień przedstawicieli PKP, że każdy z wariantów jest tak samo prawdopodobny. Drugie pytanie Pana Michała Stalmach to jak wygląda w tym momencie status projektu dotyczący budowy połączenia kolejowego między stacją Modlin, a lotnisko Modlin. Dokumentacja projektowana zakłada też budowę nowych stacji kolejowych na odcinku pomiędzy Legionowem, a Warszawą. Czy były już konsultowane, czy PKP posiada już informacje, czy mieszkańcy wskazują stacje kolejowe na linii nr 9, które powinny według nich powstać, bo jeśli pociągi miałyby poruszać się z prędkością 250 km/h to przy większej ilości stacji, takich prędkości pociągi nie mogłyby osiągnąć.

Pani Magdalena Olejnik poinformowała, iż na ten moment żaden z korytarzy nie jest wskazany, analizowane są wszystkie trzy zaproponowane korytarze, które traktowane są równorzędnie. Do firmy napływają sugestie i wnioski dotyczące przystanków na linii kolejowej nr 9 m.in. między Nowym Dworem Mazowieckim, a Janówkiem. Te informacje są na bieżąco analizowane i zostaną udostępnione w raporcie z konsultacji.

Pani Sławomira Wierzchowska odniosła się natomiast do kwestii połączenia do Modlina. Poinformowała, iż ten projekt jest na etapie opracowywania dokumentacji przedprojektowej. Jednym z etapów projektów jest uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nałożył obowiązek przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko tego projektu. Taka ocena została przeprowadzona. Na tej podstawie została wydana decyzja środowiskowa, do której zostały złożone odwołania. RDOŚ przekazał sprawę do rozpatrzenia do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, co miało miejsce na początku ubiegłego roku. W tym roku została

wydana decyzja przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, która utrzymała w mocy decyzje RDOŚ. W tej chwili jest jeszcze czas na złożenie skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego na wydaną decyzję. PKP ma nadzieje, że projekt będzie mógł być dalej analizowany, a po rozstrzygnięciu kwestii środowiskowych będą podejmowane dalsze czynności związane z realizacją tego projektu.

Przewodniczący Komisji udzielił głosu Panu Rafałowi Donarskiemu, radnemu Gminy Wieliszew. Zwrócił się on z pytaniem, jaka prędkość miałyby miejsce w tunelu pod Legionowem, który jest planowany w pierwszym i drugim wariantcie. Drugie pytanie, jaką korzyść będzie miała gmina Wieliszew z tego, że tory będą przebiegały przez teren gminy i całego powiatu.

Przedstawiciel firmy DATABOUT poinformował, iż jeśli chodzi o prędkość w tunelu to układ torowy będzie przystosowany do prędkości 250 km/h.

Pan Krzysztof Szostek poinformował, iż jeśli chodzi o korzyść dla mieszkańców gminy Wieliszew to po modernizacji stacji w Legionowie zwiększona zostanie przepustowość dla pociągów aglomeracyjnych, regionalnych i miejskich. Po odzyskaniu przepustowości na linii Legionowo-Warszawa pociągi w kierunku Modlina również będą mogłyby się poruszać w trakcie.

Pan Grzegorz Kubalski doprecyzował, iż wiadomym jest, iż pociągnięcie nowej linii spowoduje zwiększenie przepustowości na linii dotychczasowej. Jednak cały czas pojawia się informacja, iż można postulować o zlokalizowanie nowych przystanków wzdłuż linii, która ma być zaprojektowana. Czy ta informacja jest błędna, bo ta linia będzie dostosowana do przejazdów tranzytowych, czy jednak wzdłuż tej linii mogą powstać przystanki, co oznaczałoby, że tą linią będą mogły również poruszać się pociągi obsługujące teren lokalnie.

Pan Krzysztof Szostek odpowiedział, iż zakres dostosowania tych linii i ruchu jaki się będzie po niej odbywał wynika z analiz. Mogą też powstać stacje, na których nie będzie zatrzymań pociągów dalekobieżnych.

Głos zabrała radna, Pani Aleksandra Bednarek. Poinformowała, iż nie widzi potrzeby dalszej dyskusji, bo otrzymała odpowiedzi na niektóre pytania, niektóre odpowiedzi były niespójne. Osobiście również jest przeciwna zaproponowanym trzem wariantom. Informacja, iż potrzebne jest rozładowanie ruchu w Legionowie była zgłaszana przedstawicielom PKP, ponieważ czasami ciężko wejść do pociągu już w Legionowie, gdzie pociąg zaczyna swój bieg. Rozładowanie ruchu jest bardzo potrzebne. Pani Aleksandra Bednarek zaproponowała by zacząć zgłaszać propozycje i uwagi, a co za tym idzie, aby Komisja Rozwoju wypracowała swoje stanowisko. Radna zgłosiła postulat, aby zakończyć dyskusje w tym punkcie i realizować dalsze punkty porządku obrad.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż zgłosiło się jeszcze trzech mówców i na tym zamknie listę. Przewodniczący oddał głos Panu Mirosławowi Kado, który poinformował, iż tereny, przez które mają przebiegać tunele Legionowskie są położone w delcie Bugu, Narwi i Wisły, więc są to tereny podmokłe. Radny odniósł się jeszcze do wariantu nr 3, iż linia będzie poprzecinana przez pięć innych linii kolejowych. Czy projektanci mają świadomość, ile w tym wariantcie trzeba zbudować przejść bezkolizyjnych. Czy na terenie jakiegokolwiek innego powiatu w węzle warszawskim są projekty zakładające, że linie kolejowe będą przebiegały w niewielkiej odległości od siebie, równolegle.

Przedstawiciel kolei poinformował, iż nie chciałby odnosić się do pytania o przebiegu linii kolejowej na terenie nizinnym, a wypowiedź potraktuje jako opinie. Odnosząc się do wypowiedzi Pani Aleksandry Bednarek to na podstawie analiz można stwierdzić, że przepustowość jest za mało.

Pan Paweł Augustyna doprecyzował swoje poprzednie pytania informując, iż mówiąc o projekcie miał na myśli lokalizacje oraz tunele. Przedstawione trzy lokalizacje powinny być

wytrasowane w sposób wstępny i szczegółowy. Mapy w takiej szczegółowości powinny być przedstawione już w trakcie tych konsultacji, czego zabrakło. Czy w sytuacji, gdy żadna z zaproponowanych lokalizacji nie będzie zaakceptowana społecznie nastąpi powrót do etapu rozmów. Czy PKP przewiduje możliwość, aby powrócić do tego, aby przemyśleć lokalizacje i przedyskutować raz jeszcze. Paweł Augustyn złożył również wniosek o dostarczenie wyników poszczególnych analiz składowych do raportu.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż od przedstawicieli PKP uzyskano odpowiedź, iż kwesta map zostanie wyjaśniona między zlecającym a wykonawcą. Dodatkowo zaproponował, aby dopiero po uzyskaniu dokumentów, o które wystąpiono podczas posiedzenia Komisji w trybie wniosku o udzielenie informacji publicznej i po ocenie szczegółowości tej dokumentacji ewentualnie występować o bardziej szczegółowe analizy. Pan Krzysztof Szostek poinformował, iż zaproponowane zostały korytarze, warianty techniczne będą proponowane w terminie późniejszym.

Pan Paweł Kownacki poprosił o zwrócenie uwagi, ponieważ pojawiają się sprzeczne informacje o tym, iż drugi wariant został już wybrany, co zostało zdementowane podczas tego posiedzenia. Prośba o weryfikację tego problemu. Pan Kownacki poprosił również o pochylanie się nad wariantami zaproponowanymi przez samorządy.

Przewodniczący Komisji poinformował, iż Komisja przystąpi teraz do wypracowania stanowiska Komisji Rozwoju w omawianej sprawie.

Przedstawiciel kolei dodał jeszcze, iż żaden z zaproponowanych wariantów nie zaspokoi wszystkich oczekiwań i nie będzie idealny dla wszystkich. Konsultacje są prowadzone, aby wysłuchać wszystkich głosów, PKP liczy na to, że otrzyma również stanowisko wypracowane na posiedzeniu dzisiejszej Komisji.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował za obecność wszystkim gościom i zarządził 10 min przerwy w obradach Komisji.

Po wznowieniu obrad radni ustalili, iż Przewodniczący Komisji roześle radnym propozycje stanowiska Komisji odnośnie przebiegu nowej linii kolejowej i po zgłoszeniu ewentualnych uwag odbędzie się dodatkowe posiedzenie Komisji w dniu jutrzejszym, aby sfinalizować prace nad stanowiskiem.

Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż punkt trzeci porządku obrad został wyczerpany.

4. Zaopiniowanie projektów uchwał będących w kompetencji Komisji.

Głos zabrała Pani Katarzyna Rembelska – Skarbnik Powiatu Legionowskiego, która przedstawiła projekt uchwały Radu Powiatu Legionowskiego zmieniający uchwałę w sprawie uchwalenia Budżetu Powiatu Legionowskiego na rok 2020.

Pani Skarbnik poinformowała o zmniejszeniu dochodów o 23.414,58 zł. Są to wpływy z opłat za wydanie praw jazdy. Analizy wskazują na to, iż zaplanowane dochody z tego tytułu nie zostaną wykonane. Po stronie wydatków nastąpiły zmiany związane z projektem unijnym realizowanym w szkole specjalnej. Nastąpiło obniżenie wydatków o 23.000 zł. Realizacja projektu została przesunięta w czasie. Środki zostały wprowadzone na Wieloletnią Prognozę Finansową na rok 2021.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował Pani Katarzynie Rembelskiej za omówienie projektu uchwały. W związku z brakiem pytań przystąpiono do głosowania w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały. Wynik głosowania:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

Projekt przedstawionej uchwały w zakresie właściwości Komisji został pozytywnie zaopiniowany.

Następnie omówiono projekt uchwały Rady Powiatu Legionowskiego zmieniający uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej dla powiatu Legionowskiego na lata 2020-2035. Pani Katarzyna Rembelska poinformowała, iż projekt uwzględnia uchwały podjęte przez Zarząd w ramach jego kompetencji, a także zmiany, które zostaną wniesione na sesji Rady Powiatu w dniu 21 grudnia 2020 r. W ramach tej uchwały uaktualniono również kwotę związaną z wydatkami bieżącymi poniesionymi na COVID-19. Stan na 30 listopada 2020 r. wynosi 305.123,07 zł. Zmiany te dotyczą załącznika nr 1. Jeśli chodzi o załącznik nr 2 to zmiana dotyczy projektu unijnego, który został omówiony przy poprzednim projekcie uchwały.

W związku z brakiem pytań przystąpiono do głosowania w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały. Wynik głosowania:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

Projekt przedstawionej uchwały w zakresie właściwości Komisji został pozytywnie zaopiniowany.

Następnie Pani Skarbnik omówiła projekt uchwały Rady Powiatu Legionowskiego w sprawie ustalenia wykazu wydatków, które nie wygasają z upływem roku budżetowego 2020 r. Poinformowała, iż łącznie wydatki niewygasające ustalono w kwocie ponad 1.300.000,00 zł. Głównie są to wydatki związane z inwestycjami drogowymi, ale także wydatki związane z projektami w zakresie promocji zdrowia. Wydatki w zakresie infrastruktury drogowej wynoszą:

- 30.100,00 zł – inwestycja związana z pomocą rzeczową dla Województwa Mazowieckiego dotycząca skrzyżowania ul. Słonecznej i ul. Przyszłość w Gminie Nieporęt,
- 65.070,00 zł – wykonanie wycinki 55 sztuk drzew w ciągu dróg powiatowych,
- ponad 614.000,00 zł na pozycji związanej z akcją „Zima”,
- ponad 61.000,00 zł – projekt i przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej 1823 – ul. Suwalna z Olszankową na terenie miasta Legionowo,
- ponad 104.000,00 zł – przebudowa przejścia dla pieszych na drodze powiatowej 1818W
- ponad 240.000,00 zł – środki niewygasające w ramach czterech projektów realizowanych przez powiat,
- ponad 94.000,00 zł przebudowa prawego wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły na odcinku Jabłonna – Nowy Dwór Mazowiecki,
- ponad 28.000,00 zł – wykonanie nasadzeń kompensacyjnych drzew na terenie Powiatu Legionowskiego.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował Pani Katarzynie Rembelskiej za omówienie projektu uchwały. W związku z brakiem pytań przystąpiono do głosowania w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały. Wynik głosowania:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

Projekt przedstawionej uchwały w zakresie właściwości Komisji Rozwoju został pozytywnie zaopiniowany.

Następnie omówiono projekt uchwały Rady Powiatu Legionowskiego w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu

zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. Przewodniczący Komisji poinformował, iż omawiana uchwała jest niezbędna w celu wystąpienia przez Powiat o dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Jest to potwierdzenie realizacji przewozu na tych liniach, które były już pierwotnie przez powiat zaplanowane. W związku z brakiem pytań przystąpiono do głosowania w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały. Wynik głosowania:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

Projekt przedstawionej uchwały został pozytywnie zaopiniowany.

Następnie Pan Grzegorz Kubalski poinformował, iż projekt uchwały Rady Powiatu Legionowskiego w sprawie stanowiska dotyczącego stabilności podziału terytorialnego Mazowsza był już przez Komisje Rozwoju opiniowany.

Przewodniczący poinformował o wyczerpaniu punktu 4 porządku obrad.

5. Przyjęcie protokołów:

a) z posiedzenia Komisji w dniu 21.10.2020 r.

Przewodniczący Komisji poinformował, iż po uwadze Pana Grzegorza Zbrocha zgłoszonej do protokołu na posiedzeniu Komisji w dniu 25 listopada 2020 r., sprawa została wyjaśniona w Biurze Rady w ten sposób, iż do protokołu jako załącznik została dołączona prezentacja przedstawiona przez Panią Katarzynę Godzisz. Prezentacja zawiera wszystkie informacje, o które prosił radny. Więcej uwag do protokołu nie zgłoszono.

Protokół Nr 11/2020 z posiedzenia Komisji w dniu 21 października 2020 r. został przyjęty stosunkiem głosów:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

b) z posiedzenia Komisji w dniu 25.11.2020 r.

Do Protokołu Nr 12/2020 z posiedzenia Komisji w dniu 25 listopada 2020 r. nie zgłoszono uwag. Protokół Nr 12/2020 został przyjęty stosunkiem głosów:

7 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i wstrzymujących

c) z nadzwyczajnego posiedzenia Komisji w dniu 03.12.2020 r.

Do Protokołu Nr 13/2020 z nadzwyczajnego posiedzenia Komisji w dniu 3 grudnia 2020 r. nie zgłoszono uwag. Protokół Nr 13/2020 został przyjęty stosunkiem głosów:

6 głosów za, przy braku głosów przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym

6. Wolne wnioski.

Brak wniosków.

7. Zamknięcie posiedzenia.

Posiedzenie Komisji zamknął Przewodniczący Komisji Rozwoju Pan Grzegorz Kubalski.

Przewodniczący Komisji Rozwoju

Grzegorz Kubalski

Protokół sporządziła:
Karolina Juźwik