

Protokół nr 7/2021
z nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Rozwoju
w trybie zdalnym w dniu 5 lipca 2021 r.

WAK.0012.1.7.2021

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.

W posiedzeniu wzięło udział ośmiu członków Komisji Rozwoju:

- 1) Grzegorz Kubalski;
- 2) Aleksandra Bednarek;
- 3) Agnieszka Borkowska;
- 4) Anna Gajewska;
- 5) Zbigniew Garbaczewski;
- 6) Grzegorz Zbroch;
- 7) Izabela Kownacka;
- 8) Leszek Smuniewski.

Przewodniczący komisji potwierdził wymagane kworum i przystąpił do realizacji kolejnego punktu porządku obrad.

2. Przyjęcie porządku posiedzenia.

Proponowany porządek obrad:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku posiedzenia.
3. Dyskusja nad wariantami zadania inwestycyjnego pn. „Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” realizowanego przez PKP PLK.
4. Wolne wnioski.
5. Zamknięcie posiedzenia.

Do przedstawionego porządku obrad nie zgłoszono uwag w związku z czym przystąpiono do jego realizacji.

3. Dyskusja nad wariantami zadania inwestycyjnego pn. „Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” realizowanego przez PKP PLK.

Przewodniczący komisji poinformował, że w pierwszej kolejności odda głos przedstawicielom inwestora, czyli PKP PLK S.A. – Region Centralny Centrum Realizacji Inwestycji, którzy przedstawią jak wygląda obecnie etap realizacji inwestycji oraz z czego wynika decyzja o ponownym skierowaniu analizy przebiegu poszczególnych korytarzy transportowych do konsultacji społecznych wraz z ewentualną informacją odnośnie tego czy w wyniku głosów, które się pojawiły w konsekwencji pierwszej tury konsultacji, są już

wstępne kierunki, jeżeli chodzi o decyzje. Następnie głos zostanie przekazany wykonawcy projektu - firmie Databout, która przedstawi informacje odnośnie proponowanych obecnie korytarzy, zwłaszcza jeśli chodzi o korytarze powyżej trzeciego, które stanowią nowość w stosunku do tego z czym komisja już miała okazję się zapoznać. Następnie będzie czas na wypowiedzi przedstawicieli poszczególnych gmin, po czym przeprowadzona zostanie dyskusja.

Zgonie z propozycją Pan Grzegorz Kubalski oddał głos przedstawicielom PKP PLK.

Pani Sławomira Wierzchowska podziękowała za zaproszenie na posiedzenie komisji i poinformowała, że w ubiegłym roku były przeprowadzone konsultacje. Wobec dużej liczby głosów zebranych od osób fizycznych, jak i głosów wyrażonych przez gminy i inne instytucje, w których zgłaszano propozycje i kierunki, które warto by przeanalizować, PKP PLK dokonało ponownej analizy korytarzy, aby zachować równowagę między istniejącą zabudową, a celem planowanych rozwiązań. Podjęto decyzję, że warto spróbować opracować takie przebiegi korytarzy, które będą uwzględniały przynajmniej znaczną część argumentacji podniesionych w konsultacjach. Wykonawca w ramach Studium Wykonalności zdefiniował dodatkowe korytarze, które są przedmiotem obecnie prowadzonych konsultacji. Szczegóły zaprezentują przedstawiciele firmy Databout. Pani Sławomira Wierzchowska powiedziała, że jest to bardzo istotny projekt z punktu widzenia założeń, ponieważ celem jest zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 9. W tej chwili PKP PLK nie jest w stanie sprostać oczekiwaniom przewoźników, jak i mieszkańców. Na tej linii przepustowość jest wyczerpana. Prognozy wskazują, że zapotrzebowanie na transport zbiorowy, kolejowy będzie wzrastało.

Przewodniczący komisji przekazał głos przedstawicielom wykonawcy – firmie Databout.

Pani Magdalena Olejnik powiedziała, że decyzja o ponownych konsultacjach została spowodowana liczną ilością głosów i chęcią wypracowania korytarza akceptowalnego społecznie. Obecnie konsultacje prowadzone są w sposób dwutorowy, czyli poprzez kwestionariusz on-line oraz poprzez możliwość wypowiedzenia się w sposób tradycyjny na spotkaniach konsultacyjnych. Na etapie tych konsultacji zostały zdefiniowane dodatkowe korytarze. Na początku były korytarze pierwszy, drugi i trzeci. Następnie po uwzględnieniu zgłoszonych uwag powstały korytarze czwarty, piąty, szósty oraz siódmy. Korytarz siódmy powstał na prośbę mieszkańców, którzy zgłosili wniosek o przeanalizowanie możliwości rozbudowy kolei w korytarzu linii kolejowej nr 9. Jak zostało podkreślone korytarz nr siedem będzie wymagał znacznej rozbudowy i ingerencji w obszary zurbanizowane, korytarze nr sześć i siedem nie pozwolą również na osiągnięcie oczekiwanych parametrów technicznych, czyli możliwości osiągnięcia prędkości konstrukcyjnej do 250 km/h. Jeżeli chodzi o same przebiegi nowo zaproponowanych korytarzy, to korytarz czwarty stanowi korektę korytarzy pierwszego i drugiego, czyli pozwala na ominięcie wskazywanych przez mieszkańców obszarów zurbanizowanych oraz obszarów cennych przyrodniczo. Korytarz piąty również pozwala na ominięcie wskazywanych obszarów, ale ten korytarz przebiega bliżej w kierunku zachodnim od strony Krubina. Korytarze czwarty oraz piąty od kierunku Warszawy są trasowane po stronie wschodniej Legionowa, czyli tunelem pod Centrum Szkolenia Policji. Korytarz szósty to korytarz, który przebiega równoległe do linii kolejowej nr 9 po czym za Chotomowem wyłącza się. Na wysokości Studzianek Nowych włącza się do linii kolejowej nr 9. Projektując nowo zaproponowane korytarze starano się uwzględnić wszystkie zgłoszone wnioski.

Pani Magdalena Olejnik dodała, że jeśli chodzi o sam przebieg bieżącego procesu konsultacji, to na ten moment spłynęło bardzo wiele głosów, które są analizowane.

Przewodniczący komisji oddał głos przedstawicielom Miasta Legionowo. Pan Piotr Zadrozny – Prezydent Miasta Legionowo wyraził wątpliwość, czy ten projekt zostanie zrealizowany, ponieważ koszt budowy takiej linii kolejowej będzie olbrzymi, a efekt skrócenia czasu

dojazdu nieduży. Istotne jest zwiększenie przepustowości na odcinku do Legionowa, tak żeby liczba pociągów była dostateczna. Po analizie dostępnych wariantów Miasto Legionowo popiera wariant drugi, czwarty i piąty, ponieważ pozostałe warianty zakładają powiększenie w znacznym stopniu terenu kolejowego przez miasto. Konieczne byłyby zatem wyburzenia, likwidacje ulic i posesji prywatnych. Puszczanie dodatkowych pociągów z prędkością ponad 200 km/h wpłynie na jakość życia mieszkańców miasta. Pan Piotr Zadrożny dodał, że wskazane warianty popierane są warunkowo, to znaczy, że jeżeli dojdzie do inwestycji, prace będą poprzedzone stosownymi analizami i będą wykonywane tą samą techniką, jaką kopie się tunele metra, nie zaś metodą odkrywkową. Powiedział również, iż nie analizowano wariantu nr trzy ponieważ nie dotyczy on bezpośrednio Miasta Legionowo. Nadmienił, że projekt ten może mieć wpływ na inwestycje, które chce realizować miasto. Obecnie miasto jest w trakcie projektowania tunelu drogowego w ulicach Polna, Kwiatowa. Już teraz wiadomo, że w zależności od koncepcji, która zostanie wybrana, trzeba będzie dokonać stosownych przeprojektowań tunelu, co może wpłynąć na czas realizacji tej inwestycji i jej koszty. Prezydent Miasta Legionowo zwrócił się do przedstawicieli PKP PLK z pytaniem, czy tunele, które są przewidziane w wariantach drugim, czwartym i piątym byłyby drażnione metodą metra i czy rozważane jest przesunięcie stacji Legionowo ze względu na ograniczenie w zakresie prędkości pociągów.

Głos zabrał przedstawiciel Gminy Jabłonna Pan Jarosław Chodorski – Wójt Gminy Jabłonna, który powiedział, że Rada Gminy na ostatniej sesji podjęła stanowisko w omawianej sprawie, w którym nie zaakceptowała wariantu trzeciego. Rada skłania się do wariantu siódmego, który jest rozbudową istniejącej infrastruktury i poprawą obecnej infrastruktury, która nie zaspokaja potrzeb mieszkańców.

Przewodniczący Rady Gminy Jabłonna Pan Wojciech Nowosiński podziękował za uczestnictwo na ostatniej sesji Rady Gminy przedstawicielom PKP PLK, a także wykonawcy projektu. Nadmienił, że sesja poświęcona była rozważaniom nad przebiegiem linii kolejowej. Radni nie zaakceptowali wariantu nr trzy, natomiast rozważane były warianty szósty i siódmy. Po rozmowach z przedstawicielami PKP PLK, jako że te warianty nie do końca odpowiadają standardom szybkiej kolei, podjęto stanowisko, że nie zanegowano pozostałych wariantów (poza trzecim), skłaniając się do ogólnego stwierdzenia, że gmina będzie popierała te warianty, które nie będą ingerowały w infrastrukturę, a przede wszystkim będą zgodne z opiniami mieszkańców. Mieszkańcy obawiają się przede wszystkim dużej ingerencji w infrastrukturę drogową.

Przewodniczący komisji przekazał głos Panu Pawłowi Kownackiemu – Wójtowi Gminy Wieliszew, który powiedział, że sytuacja jest trudna, ponieważ docierają do gminy głosy, że propagowany jest wariant nr dwa jako najmniej szkodliwy, z czym gmina się nie zgadza. Do tej pory nie wiadomo jak będzie drażniony tunel. Dodał również, że jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gmin w Polsce jest gmina Wieliszew, która nie jest już gminą rolniczą z pustymi polami. Miejscowości Łajski i Skrzyszew, przez które głównie przechodzi projektowana linia w wariantcie drugim, są dynamicznie zabudowywane. Wydawanych są dziesiątki pozwoleń na budowę lub warunki zabudowy. Skrzyszew za kilka lat ma potencjał na 5-10 tys. mieszkańców, wieś Łajski już teraz ma 2,5 tys. mieszkańców. W tym miejscu planowana jest również duża inwestycja na około 2 tys. mieszkań. Pan Paweł Kownacki odniósł się również do pozostałych wariantów. Powiedział, że wariant nr cztery, który jest wskazywany jako wariant, który mógłby być zaakceptowany przez Miasto Legionowo został przez gminę zbadany pod kątem bezpieczeństwa militarnego. Nie ma zgody jednostki oraz władz wojskowych na przejście przez strategiczny obiekt, który znajduje się w tym rejonie. Dodatkowo dalszy przebieg tego korytarza w okolicy Kałuszyna przechodzi przez tereny zurbanizowane. Wariant czwarty przecina także jeden z najcenniejszych mazowieckich

rejonów łąk pod Warszawą. Co do wariantu nr trzy Pan Paweł Kownacki powiedział, że również Gmina Wieliszew, podobnie jak Gmina Jabłonna, nie akceptuje tego korytarza. Wariacja tego korytarza w wariacie nr sześć, gdzie korytarz przesunął się w stronę zabudowań Krubina też nie jest akceptowany. Gmina forsuje wariant nr siedem, ponieważ jest wariacją już zaplanowanego przez gminę korytarza na trasie E65. Wariant ten najmniej zdegraduje zabudowę. Być może wariant ten nie spełnia warunków technicznych kolei, ale można próbować szukać rozwiązania optymalnego i akceptowalnego społecznie.

Głos zabrał Pan Rafał Donarski – Radny Gminy Wieliszew, który dodał do wypowiedzi Wójta Gminy Wieliszew, że Rada Gminy zdecydowanie popiera wariant nr siedem. Warianty, które były przedstawione podczas poprzednich konsultacji nie spotkały się z aprobatą mieszkańców i radnych. Zaproponowano wówczas rozwiązanie, które byłoby akceptowane społecznie i jest to rozwiązanie, gdzie linia kolejowa mogłaby bieć wzdłuż istniejącej linii kolejowej w kierunku Nowego Dworu Mazowieckiego i za miejscowością Janówek Drugi mogłaby odbić w kierunku miejscowości Pomiechówek. Ta propozycja nie spotkała się z akceptacją wykonawcy i projektanta, dlatego też zaakceptowano wariant nr siedem – najmniej ingerujący w środowisko naturalne.

Pan Grzegorz Kubalski poprosił przedstawicieli PKP PLK lub firmy Databout o odpowiedzi na pytania, które się do tej pory pojawiły, zwłaszcza dotyczące kwestii ewentualnej technologii, w której byłby wykonywany tunel przebiegający pod zabudową Legionowa. Dodatkowo zwrócił się z pytaniem, jaka prędkość przejazdowa jest osiągalna w przypadku wariantów numer sześć i siedem.

Ze strony PKP PLK głos zabrała Pani Sławomira Wierzchowska, która powiedziała, że zaproponowano rozwiązania tunelowe, aby uniknąć dużej ingerencji w istniejącą zabudowę, jednakże w tej chwili nie ma jeszcze jednoznacznych wskazań odnośnie technologii, natomiast spółka nie zakłada prac metodą odkrywkową. Przedstawicielka PKP PLK poinformowała również, iż generalnie nie ma w planach przesuwania stacji Legionowo. W zależności od przyjętych rozwiązań i wariantu zakres prac na istniejącej stacji Legionowo będzie różny. Jeśli wybrany zostanie wariant, który będzie przebiegł przez stację Legionowo, w ramach dalszych analiz, które będą uwzględniały szczegółowe rozwiązania techniczne, zakres prac zostanie określony. Na pewno nie ma założenia, co do przesuwania stacji.

Przedstawicielka firmy Databout odniosła się do pytania odnośnie prędkości w przypadku wariantów nr sześć i siedem. Poinformowała, że w przypadku korytarza nr siedem to nastąpiłoby znaczne ograniczenia prędkości spowodowane łukami w Nowym Dworze Mazowieckim. Maksymalna prędkość wyniosłaby 120 km/h. W wariacie nr sześć ograniczonoby prędkość na odcinku od Legionowa za Chotomów. Nie byłoby możliwości osiągnięcia zakładanej prędkości 250 km/h na całej długości. Będą ograniczenia lokalne na linii.

Pan Grzegorz Kubalski doprecyzował, że w przypadku wariantu nr siedem prędkość będzie wynosiła 120 km/h na odcinkach z łukami przy Nowy Dworz Mazowieckim i Modlinie, natomiast w przypadku wariantu nr sześć będzie konieczne spowolnienie na odejściu od dotychczasowego przebiegu w prawo. Zapytał na ile szacowana jest prędkość, jaką będzie można tam uzyskać.

Pani Magdalena Olejnik odpowiedziała, że prawdopodobnie będzie można uzyskać prędkość 200 km/h.

Przewodniczący komisji podziękował za odpowiedź i rozpoczął dyskusję w tym punkcie udzielając głosu Panu Piotrowi Zadrozniemu.

Prezydent Miasta Legionowo odniósł się do wypowiedzi Wójta Gminy Wieliszew. Podkreślił, że razem z Przewodniczącym Rady Miasta Legionowo reprezentują głos mieszkańców Legionowa, oraz że analizowano tylko te przebiegi tras, które dotyczą miasta Legionowo.

Dlatego też nie analizowano wariantu nr 3, który Legionowa nie dotyczy. Powiedział, że miasto popiera te warianty, które najmniej dotyczą mieszkańców Legionowa.

Radny Pan Grzegorz Zbroch zwrócił się z pytaniami do zaproszonych przedstawicieli PKP PLK oraz Databout odnośnie zaproponowanych korytarzy wariantów pięć i cztery: dlaczego poprowadzono linie po najbardziej ekologicznych terenach (Natura 2000, łąki, Kępa Kikolska). Radny złożył stanowczy sprzeciw do wariantów pięć i cztery. Dodał, że korytarz nr cztery ma przebiegać obok jednostki wojskowej, która również nie wyraża zgody na taki przebieg torów.

Pan Ryszard Brański – Przewodniczący Rady Miasta Legionowo potwierdził, że Gmina Wieliszew bardzo szybko się rozwija, co niesie potrzebę zwiększenia przepustowości na linii do Legionowa. Warto rozważyć, że na obrzeżach Legionowa powstaje bardzo duża aglomeracja, a jeżeli ona powstaje, to warto aby decydenci z tego terenu spojrzeli na potrzeby komunikacyjne, czyli właśnie m.in. linię kolejową. Dodał, że decyzja, która zapadnie nie będzie zadowalająca dla wszystkich, ponieważ nie ma takiego rozwiązania, które spełniłoby wszystkie oczekiwania.

Głos zabrał wójt Pan Paweł Kownacki, który powiedział, że nie można powiedzieć, iż dba tylko o swoich mieszkańców, ponieważ mieszkańcy w miejscowościach Janówek i Góra będą musieli liczyć się z utrudnieniami. Jeżeli wszyscy będą patrzeć tylko z perspektywy swoich mieszkańców, to wydaje się, że cenne jest spotkanie na dzisiejszej komisji, aby spojrzeć na zaproponowane rozwiązania szerzej, a nie tylko z perspektywy mieszkańców gminy. Warto również rozważyć cel inwestycji, czy jest to oczekiwanie na to, aby ominęła ona daną wspólnotę czy jednak wartość dla całego powiatu. Najważniejszym celem do spełnienia jest poprawa przepustowości, a nie osiągnięcie wymaganej prędkości. Decyzja powinna być wyważona co do oczekiwań społecznych i priorytetów, czyli przepustowości, w następnej kolejności prędkości. Pan Paweł Kownacki dodał, że na kilka tysięcy wniosków, prawie 49% wpłynęło z Wieliszewa. W tym projekcie gmina Wieliszew będzie najbardziej pokrzywdzona, ponieważ w każdym wariantcie linia przebiega przez Wieliszew. Należy zastanowić się, jak ograniczyć oddziaływanie inwestycji na mieszkańców. Kompromisowym rozwiązaniem będzie wykorzystanie istniejącej linii. Wójt Gminy Wieliszew odniósł się również do planów w zakresie potrzeb komunikacyjnych – jest rozbudowywana kolej do Zegrza, a także poszerzana droga krajowa nr 61. Gmina robi wiele w tym zakresie.

Pan Ryszard Brański powiedział, że jeżeli kolej ma poprawić przepustowość to trzeba się liczyć z tym, że na obrzeżach Legionowa zamieszka kilkanaście albo kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Oczywiście decydenci, którzy planują zwiększenie prędkości do 250 km/h powinni zrezygnować z tego priorytetu. Należy zwiększyć przepustowość i ilość pociągów, aby mieszkańcy mogli dojechać do Warszawy. Tego priorytetu nie należy łączyć z planami Centralnego Portu Komunikacyjnego, ponieważ nie znajdzie się kompromisowego rozwiązania. Dodał, że nie rozumie dlaczego wyburzenia np. w Legionowie, czy Chotomowie mogą zostać zrealizowane tylko dlatego, że linia kolejowa będzie prowadzona wzdłuż istniejącej linii. Konsultowana inwestycja to inwestycja państwowa, natomiast na terenie Gminy Wieliszew to prywatni przedsiębiorcy realizują inwestycje w trzy miesiące. Inwestycja kolejowa skończy się tym, że po wybraniu wariantu, zostanie zabezpieczona rezerwa terenu na lata i ludzie zostaną pozbawieni możliwości rozwoju na swojej własności. Głos zabrał Pan Wojciech Nowosiński, który powiedział, że na sesji Rady Gminy padło pytanie odnośnie możliwości technicznych przebiegu linii kolejowych – tunelu pod Centrum Szkolenia Policji. Zapytano przedstawicieli PKP PLK, czy taki sam tunel mógłby być zastosowany pod najbardziej zurbanizowanymi częściami aglomeracji w przebiegu Legionowo, Chotomów, aż do Wieliszewa. Odpowiedź wówczas nie została udzielona, więc dalej nie rozważano wariantu siódmego, natomiast rozważano wariant szósty pod kątem lotniska w Modlinie. Na sesji Rady Gminy Pani Sławomira Wierzchowska powiedziała, że co

prawda linia do Modlina to linia miejscowa, natomiast niewykluczone, że przy poszerzeniu torowiska o dodatkowe tory dla szybkiej kolei, mógłby tam być przystanek. Zależy to od operatorów linii. Również to warto rozważyć z uwagi na strategiczny punkt dla rozwoju regionu, czyli lotniska. Jeżeli można byłoby wybudować tunel pod najbardziej zurbanizowanymi częściami powiatu, to wtedy ingerencja w budynki byłaby minimalna. Pan Wojciech Nowosiński zwrócił się ponownie do Pani Dyrektora z pytaniem, czy rozważane były możliwości, aby tor szybkiej kolei ulokować pod ziemią.

Pan Paweł Kownacki odniósł się do wypowiedzi Pana Wojciecha Nowosińskiego. Powiedział, że właśnie należy szukać rozwiązań, które mogłyby doprowadzić do tego, że nie tworzone by nowych korytarzy i które nie wymagałyby zniszczeń. Specjaliści powinni szukać rozwiązań, które pozwolą zachować przepustowość. To założenie powinno być spełnione w pierwszej kolejności. Ważnym argumentem za wariantem siedem jest przebieg przy Porcie Lotniczym w Modlinie.

Radny Grzegorz Zbroch odniósł się do wypowiedzi Wójta Gminy Wieliszew. Dlaczego nie zgłoszono sprzeciwu wobec czwartego i piątego korytarza. Korytarz nr pięć przebiega przez środek Lasów Kałuszyńskich oraz tereny rolnicze, a także 30 metrów od osiedla, na które wójt wydał warunki zabudowy. Ponadto wójt nie odniósł się do sytuacji Kałuszyna oraz prywatnej firmy radnego. Linia nr pięć przebiega przez środek terenu firmy. Radny zwrócił się do wójta, dlaczego nie blokuje korytarza nr pięć, zwrócił się z wnioskiem o rezygnację z korytarzy pięć i cztery.

Pan Piotr Zadrozny – Prezydent Miasta Legionowo, zwrócił się z pytaniem do inwestora, czy inwestor zakłada sytuację, gdzie odstępuje się od realizacji tego projektu, na poczet realizacji innych rozwiązań.

Głos zabrał wójt Paweł Kownacki, powiedział, odnosząc się do wypowiedzi radnego Grzegorza Zbrocha, iż przez cały czas stoi na stanowisku, że wszystkie warianty są złe, oprócz siódmego i takie stanowisko podjęła Rada Gminy. Zaproponował, aby radny ponownie odśluchał obrady komisji.

Przewodniczący komisji poprosił przedstawicieli PKP PLK o odpowiedzi na pytania, które padły, czyli kwestii odstąpienia od projektu i budowy tunelu w dotychczasowym ciągu linii kolejowej. Poprosił również przedstawicieli firmy Databout o wyświetlenie mapki obrazującej przebieg poszczególnych wariantów.

Pani Sławomira Wierzchowska w pierwszej kolejności przypomniała historię powstania projektu. Poinformowała, że PKP realizuje Studium Wykonalności na zwiększenie przepustowości linii nr 9 na odcinku od Warszawy Wschodniej do Nasielska (Kątno/Świercze). Jest to naturalna konsekwencja master planu, który został przygotowany przez Polskie Linie Kolejowe. W master planie była wskazywana konieczność rozbudowy układu torowego. Kolejnym etapem realizowanym przez spółkę jest realizacja Studium Wykonalności. Projekt Studium ma odpowiedzieć na pytanie, jaki projekt, w jakim zakresie i o jakich możliwościach jest realny do wykonania i czy w ogóle jest możliwy do zrealizowania. Pani Dyrektora dodała, że na spotkaniu z gminą Jabłonna wskazywano, że projekt znajduje się w dokumentach planistycznych i ma zabezpieczone środki finansowe. Kolejne etapy nie mają jeszcze ustalonego pełnego źródła finansowania. Nadmieniła, że PKP realizuje projekt odnośnie Lotniska w Modlinie, który obejmuje budowę nowego odcinka linii od istniejącej stacji Modlin do projektowanej nowej stacji zlokalizowanej przy lotnisku. Projekt jest realizowany już od kilku lat, pozyskano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Do decyzji zgłoszono odwołania, które są aktualnie procedowane. Jeżeli chodzi o potencjalną rozbudowę stacji Modlin, to wszystko zależy od przyjętego wariantu oraz zakresu prac, który ostatecznie zostanie zdefiniowany. Konkretny zakres prac, które są konieczne do wykonania będą konsultowane po wybraniu wariantu.

W odpowiedzi na pytania, Pani Dyrektor powiedziała, że teoretycznie można wykonać tunel w przebiegu obecnej linii nr 9, natomiast na tym etapie konsultacji takie rozwiązanie nie było rozpatrywane. Puszczanie jednego toru w tunelu byłoby jednak problematyczne, ze względu na koszty inwestycji i problemy techniczne. Co do kwestii odstąpienia od inwestycji przedstawicielka PKP PLK poinformowała, że to właśnie studium wykonalności ma wykazać możliwość wykonania tego projektu. Potrzeby przepustowości są jednak ogromne. Na tym etapie spółka nie zakłada, że inwestycja nie będzie realizowana, natomiast na pewno będzie to inwestycja etapowana i dzielona na poszczególne odcinki.

Pan Grzegorz Kubalski podziękował za odpowiedzi i zwrócił uwagę na kilka kwestii. Po pierwsze komisja została zwołana po to, aby przedstawiciele poszczególnych gmin, jak również powiatu przedyskutowali swoje stanowiska i zbliżyli się do wspólnego rozwiązania. Patrząc z poziomu powiatu należy wywarzyć interesy poszczególnych gmin i poszukać optymalnego rozwiązania. W interesie powiatu jest dociągnięcie do stacji Legionowo czterech torów z Warszawy. Nowy Dwór Mazowiecki walczy o to, by linia kolejowa ich nie ominęła, natomiast pomimo solidarności samorządowej w pierwszej kolejności Powiat Legionowski musi patrzeć na interes mieszkańców powiatu. Zatem do stacji Legionowo powinny być doprowadzone cztery tory zgodnie z master planem węzła warszawskiego. Kolejna sprawa to przebieg korytarza dalej w kierunku Nasielska. Z punktu widzenia mieszkańców Powiatu Legionowskiego jest to rzecz nadmiarowa, bez której powiat mógłby dalej funkcjonować. W dalszym przebiegu, należy rozważyć, który wariant wybrać, aby straty jakie powiat poniesie były najmniejsze, przy jednoczesnym maksymalnie szerokim zabezpieczeniu interesów inwestora. Jeżeli chodzi o poszczególne korytarze w kontekście prędkości przejazdowej 250 km/h uzyskano przeświadczenie, że właściwie mowa jest o budowie torów wielkiej prędkości, po której będą jeździły wyłącznie pociągi wielkiej prędkości. Z punktu widzenia powiatu będzie to obciążenie. Pan Grzegorz Kubalski zwrócił się z pytaniem do PKP PLK, czy to, że tor ma zaprojektowaną prędkość przejazdową 250 km/h, nie wyklucza możliwości puszczenia po nim pociągów wolniejszych, jeżeli nastąpiłoby zaplanowanie nowych stacji kolejowych na nowym przebiegu linii kolejowej. Dodał, że jeżeli problem byłby postawiony w ten sposób, że wzdłuż korytarzy dwa, cztery, pięć będą mogły powstać dodatkowe przystanki kolejowe obsługujące ruch lokalny, to wówczas mogłoby się okazać, że z punktu widzenia perspektyw rozwojowych gminy Wieliszew, byłoby to wręcz korzystne, ponieważ zmniejszałoby presję na przemieszczanie się do istniejącego przystanku Wieliszew. Ponieważ to nie zostało zakomunikowane, automatycznie nie było przedmiotem dyskusji społecznej pod tytułem „czy korzyści wynikające z lepszej obsługi komunikacyjnej terenu równoważą minusy, czy też nie?”. Dopiero po wybraniu korytarza będzie możliwość zastanowienia się, co dokładnie wzdłuż tych korytarzów powstanie, w szczególności w kontekście przystanków kolejowych, ale na obszarach metropolitalnych taki sposób prowadzenia projektu niekoniecznie się sprawdza ze względu na intensywność zabudowy i kwestie związane z protestami społecznymi.

Następna rzecz, to to że za pomocą tunelu kolejowego udałoby się ograniczyć wyburzenia, które byłyby niezbędne w przypadku rozbudowy linii po dotychczasowym śladzie. Rozwiązanie to należy jednak uznać za niemożliwe technicznie z dwóch powodów: pod Centrum Szkolenia Policji tunel będzie prowadził pod obiektem, który jest na wyniesieniu wydmowym. Jeżeli mamy do czynienia z płaskim terenem, tak jak na odcinku Chotomów-Janówek, gdzie należy zrobić zejście pod ziemię, a następnie wyjście, to okaże się że tunel w pełnym zagłębieniu będzie mógł być na odcinku leśnym. Również z punktu widzenia hydrologicznego może wystąpić problem, gdyż występuje tam teren, który jest położony niżej i prawdopodobnie byłby problem z zarządzaniem wodą. Mogłaby napływać do tunelu. Koszty tego byłyby większe niż kilka wyburzeń. Nadmieniał, że inwestycje takie jak linie kolejowe, czy budowa dużej drogi są to inwestycje na dziesiątki, a czasami na setki lat,

w związku z czym jest to inwestycja zbyt poważna, żeby problem wyburzenia pojedynczych obiektów miał powodować konieczność dostosowywania się. Blokowanie terenów pod inwestycje komunikacyjne uważa za słuszne. Kłopot polega na tym, że polityka przestrzenna opiera się na poszukiwaniu rozwiązań wychodzących naprzeciw interesowi publicznemu. Czasami interes publiczny musi się odbyć kosztem interesu prywatnego poszczególnych osób. W związku z tym wszyscy stoją wobec trudnego wyboru. Trzeba być świadomym tego, że poparcie wariantu nr siedem, czy również wariantu nr sześć wiąże się z określonymi kosztami i określonymi problemami dla mieszkańców. Lokalni samorządowcy muszą zastanowić się czy przyjąć postawę ostrożną, czy jednak określić się za którymś korytarzem, licząc się z tym że część osób będzie z tego rozwiązania niezadowolona.

W związku z brakiem zgłoszeń przewodniczący komisji uznał, że dyskusja nad wariantami zadania inwestycyjnego pn. „Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” realizowanego przez PKP PLK została zamknięta. Stanowisko powiatu zostanie jeszcze omówione w ramach posiedzenia Zarządu. Przewodniczący komisji poinformował, że formalne stanowisko będzie się ograniczało do poparcia rozwiązań prowadzących do doprowadzenia czterech torów na stację Legionowo ze wskazaniem, że jeśli chodzi o pozostały przebieg korytarzy należy brać pod uwagę głosy poszczególnych wspólnot samorządowych, tworzących Powiat Legionowski. W związku z wyczerpaniem punktu trzeciego porządku obrad, przewodniczący komisji podziękował wszystkim gościom za udział.

Pani Sławomira Wierchowska odniosła się jeszcze do kwestii związanej z przystankami. Powiedziała, że w pierwszym etapie konsultacji, podczas spotkań lokalnych byłby sygnalizowane kwestie rozlokowania dodatkowych przystanków. Jest to też przedmiotem Studium realizowanego na zlecenie PKP PLK. Na tym etapie, na zaproponowanych korytarzach nie ma szczególnie dużych skupisk, które automatycznie wskazywałyby na potrzebę zlokalizowania nowego przystanku. Podkreśliła jednak, że w trakcie konsultacji proszono o propozycje zgłoszeń, w których lokalizacjach potencjalnie nowe przystanki miałyby powstać i teraz też o takie propozycje prosi. Zwiększenie przepustowości oznacza też zwiększenie dostępności do transportu kolejowego. Dodała również, odnosząc się do poruszonej kwestii prędkości, że projektowana linia nie jest dedykowana tylko do dużych prędkości. Parametry tej linii zostały określone w Studium Wykonalności, ale nigdy nie padło sformułowanie, że po tej linii nie będą mogły jeździć pociągi z mniejszą prędkością. Linia ma mieć spełniony maksymalny parametr, ale wszystkie inne pociągi będą mogły po niej kursować.

Przewodniczący komisji w związku z nowymi zgłoszeniami otworzył ponownie dyskusję.

Głos zabrał Pan Paweł Kownacki, który podziękował Panu Grzegorzowi Kubalskiemu za zorganizowanie spotkania i bardzo rzeczowe przygotowanie swojej wypowiedzi.

Głos zabrał radny Pan Grzegorz Zbroch, który podziękował Przewodniczącemu komisji za poruszenie kwestii związanej z budową nowych przystanków. To rozwiązałoby wiele problemów i protestów.

Przewodniczący zamknął dyskusję w tym punkcie.

4. Wolne wnioski.

Radna Aleksandra Bednarek powiedziała, że zorganizowanie posiedzenia Komisji Rozwoju dotyczącego dyskusji nad zadaniem inwestycyjnym realizowanym przez PKP PLK było dobrym pomysłem. Udało się wysłuchać głosów wszystkich gmin. Należy myśleć o powiecie jako całości, składowym gmin. Należy dążyć do tego, aby myśleć o interesie

wszystkich mieszkańcom powiatu, oraz do wypracowania kompromisu. Być może trzeba częściej organizować takie spotkania.

W związku z brakiem innych zgłoszeń Przewodniczący stwierdził wyczerpanie punktu czwartego porządku obrad.

5. Zamknięcie posiedzenia.

Posiedzenie komisji zamknął Przewodniczący Komisji Rozwoju Pan Grzegorz Kubalski.

Przewodniczący Komisji Rozwoju

Grzegorz Kubalski

Protokół sporządziła:
Karolina Juźwik