

**OŚWIADCZENIE NR 1/2020
RADY GMINY JABŁONNA**

z dnia 30 listopada 2020 r.

w sprawie propozycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na podstawie § 9 ust. 2 pkt 3 Uchwały Rady Gminy Jabłonna XLIV/387/20217 z dnia 25 października 2017 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Jabłonna (Dz.Urz.Woj.Maz. z dnia 28 sierpnia 2020 r., poz. 8935) Rada Gminy Jabłonna oświadcza, co następuje:

**Oświadczenie
zawierające stanowisko w sprawie propozycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

W ostatnich dniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły konsultacje społeczne dot. projektu pn.: „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)”. Z materiału informacyjnego wynika, że celem prac projektowych jest zwiększenie przepustowości infrastruktury kolejowej.

Przedstawiono trzy warianty przebiegu trasy na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk. Trzeci wariant zakłada przebieg trasy po terenie gminy Jabłonna. Dlatego też władze Gminy Jabłonna są zobligowane wyrazić swoje stanowisko w tej kwestii.

Po analizie materiału informacyjnego załączonego do konsultacji społecznych oraz map ze wskazanym planowanym przebiegiem trasy z całą stanowczością stwierdzamy, że wzmiankowany wariant nie leży w interesie Mieszkańców Gminy Jabłonna.

Wariant III w niekorzystny sposób wpłynie na wiele istotnych aspektów takich jak: poszanowanie przyrody, ochrona zabytków, swoboda i bezpieczeństwo komunikacji w poszczególnych częściach gminy. Poniżej przedstawiamy szczegółowy opis wpływu, jaki będzie miał proponowany wariant na życie mieszkańców gminy oraz jej kształt.

1. Poszanowanie przyrody

Proponowana trasa przebiega w terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Rezerwatu Przyrody Jabłonna, w terenach Natura 2000

Celem utworzenia obszaru chronionego jest ochrona ekosystemów wyróżniających się ze względu na duże zróżnicowanie siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt. Obszar ten pełni również funkcję **otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego**. Należy w tym miejscu wskazać, że w rozporządzeniu Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz.Urz.Woj.Maz. Nr 42, poz. 870) szczegółowo ujęto sposób użytkowania terenu, jak również możliwości ingerowania w niego. W dokumencie, szczególny nacisk położono na: utrzymanie ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych poprzez niedopuszczanie do ich nadmiernego użytkowania; zwiększanie istniejącego stopnia pokrycia terenów drzewostanami, tworzenie i utrzymanie leśnych korytarzy ekologicznych ze szczególnym uwzględnieniem możliwości migracji dużych ssaków. Co jednak najważniejsze, wspomniane **rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego, wprowadza, na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, całkowity 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 (§4 ust. 1. pkt 5), §5 ust. 1. pkt 5), §6 ust. 1. pkt 5).** Jasno z tego wynika, że proponowana budowa trasy kolejowej, wymagająca rozległej ingerencji w rzeźbę terenu, naruszająca ciągłość zwartych terenów leśny, zagrażająca konstrukcji pobliskich wałów przeciwpowodziowych stoi w ostrej sprzeczności z przytaczanym rozporządzeniem. Co więcej, proponowana trasa przebiega również w terenie utworzonego w 1980 r. Rezerwatu Przyrody Jabłonna (Dz.Urz.Woj.Maz.Nr 269, poz. 6860). W tym miejscu, należy podkreślić, że podstawową przesłanką utworzenia rezerwatu przyrody było zachowanie w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemów, ostoi i siedlisk przyrodniczych, w tym roślin, zwierząt i grzybów oraz tworów i składników przyrody nieożywionej, wyróżniającej się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi. Na takim terenie, zgodnie z art.15 ust.1. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 z późn.zm.), nie może być mowy o budowie lub przebudowie obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń

służących rezerwatowi. W tym przypadku, budowa szybkiej trasy kolejowej, w żaden sposób nie może zostać uznana za działanie zasadne i zgodne z zapisami ustawy.

Mówiąc o przebiegu planowanej trasy, nie można zapomnieć również o tym, że w wariantcie III jest ona przewidziana w bliskim sąsiedztwie wspomnianego obszaru Natura 2000 - „Dolina Środkowej Wisły” (kod obszaru PLB 140004) utworzonego na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133). Celem wyznaczenia obszaru jest ochrona populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymanie i zagospodarowanie ich naturalnych siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi, przywracanie zniszczonych biotypów oraz tworzenie biotypów.

Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r., poz. 55 z późn.zm.) zabrania się, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:

- 1) pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub
- 2) wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
- 3) pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że przedstawione do konsultacji są trzy warianty przebiegu trasy na odcinku Warszawa Wschód – Nasielsk. A zatem istnieją rozwiązania alternatywne i nie ma konieczności budowy trasy na terenie gminy Jabłonna w tak bliskiej odległości od obszaru Natura 2000.

Budowa trasy kolejowej na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i Rezerwatu Przyrody to nie tylko naruszenie przepisów, to przede wszystkim gwałtowna i nieodwracalna ingerencja w ekosystem. Należy zwrócić uwagę, że planowany wariant torów kolejowych pokrywa się lokalnymi i ponadlokalnymi ciągami przyrodniczymi, jakie zostały ujęte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jabłonna.

Wisła wraz z doliną o zróżnicowanych siedliskach stanowi ważny międzynarodowy korytarz ekologiczny, łączący Bałtyk z dorzeczem Dniestru i Dunaju, bardzo istotny dla wędrówek ptaków. Gniazdują tu ich rodzime gatunki, jak również zimują rzadkie gatunki ptaków ze Skandynawii. Jest to ostoja ptasia E46 o randze europejskiej: występują tu co najmniej dwadzieścia dwa gatunki objęte unijną Dyrektywą Ptasią i dziewięć zagrożonych gatunków wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze. Dla ich ochrony utworzono na Wiśle dwa rezerwaty ornitologiczne: Ławice Kiełpińskie i Kępy Kazuńskie, a obszar międzywała wiślanego stanowi część obszaru Natura 2000 pn. Dolina Środkowej Wisły o kodzie PLB 140004). Planowana trasa o wysokim oddziaływaniu środowiskowym ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie wspomnianych terenów. Co więcej, wiążące się z budową zniekształcenie rzeźby terenu naruszy ciągłość zwartych terenów leśnych, służących zwierzynie do migracji. Na terenie Gminy Jabłonna wielokrotnie była zarejestrowana obecność łośi, które przemieszczają się z terenu Kampinoskiego Parku Narodowego. Tym samym jabłonowskie lasy stanowią naturalny korytarz do przemieszczania się zwierzyny. Nie ulega również wątpliwości, że budowa trasy kolejowej nie jest inwestycją związana zabezpieczeniem przeciwpowodziowym ani przeciwosuwiskowym.

2. Ochrona zabytków

Trasa wariantu III przebiega przez teren XVIII-wiecznego zespołu pałacowo-parkowego w Jabłonie tj. W bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego pałacu należącego niegdyś do brata Króla Stanisława Augusta Poniatowskiego - Księcia Józefa Poniatowskiego. Wśród zachowanych zabytków znajdują się min. stajnie projektu Marconiego i królewski pawilon, który może się poszczycić oryginalnymi zdobieniami ścian. Zwiększenie drgań powodowanych przez przejeżdżające z dużą prędkością pociągi może mieć katastrofalny wpływ na tak cenne obiekty. Z map poglądowych załączonych do konsultacji wynika, że trasa planowana jest na całej długości parku w Jabłonie (ok 750m) oraz w odległości 150-200 m od zespołu pałacowego. Co więcej, tory przecinające pałacowy park, rozbijają spójną formę obiektu i spowodują wycinkę drzew w tym pomników przyrody, których na terenie parku znajduje się blisko pięćdziesiąt.

W tym miejscu należy podkreślić, że Zespół pałacowo-parkowy od 1959 r jest objęty ochroną konserwatorską i stanowi unikatową wartość nie tylko dla gminy Jabłonna, ale też dla całego powiatu legionowskiego, województwa mazowieckiego i Polski.

3. Bezpieczeństwo komunikacyjne

Z map poglądowych załączonych do konsultacji społecznych wynika, że wariant III trasy kolejowej ma dwukrotnie przecinać się z ul. Modlińską. Raz tuż przed Rondem Biskupów Polskich, a następnie na terenie wsi Rajszew, między ul. Jaśminową a ul. Golfową.

Ulica Modlińska jest główną arterią Gminy Jabłonna i jedyną łączącą dwa krańce gminy. Przekięcie ul. Modlińskiej we wsi Rajszew skutkuje utrudnieniami w dostępie mieszkańców wsi Boża Wola, Rajszew, Skierdy Suchocin, Trzciany i Wólka Górská do centrum gminy gdzie znajdują się budynki użyteczności publicznej tj. urząd gminy, szkoły, przedszkola, ośrodka zdrowia itp. Natomiast przekięcie się trasy kolejowej z ul. Modlińską przez rondem Biskupów Polskich stanowi utrudnienia w połączeniu komunikacyjnym z Warszawą.

Dla mieszkańców gminy Jabłonna ul. Modlińska jest jedynym połączeniem z Warszawą, do której codziennie większość mieszkańców dojeżdża do pracy lub szkoły. Ulicą Modlińską realizowany jest transport publiczny. Autobusy linii 723, 731, L-34 i L-41 codziennie kursują ulicą Modlińską przewożąc pasażerów do i z Warszawy oraz do i z Legionowa, gdzie korzystają z transportu kolejowego.

Zwracamy również uwagę, że od dwóch lat, wzdłuż ul. Modlińskiej od granic z Warszawą aż do granic z Nowym Dworem Mazowieckim zrealizowana jest, w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), droga rowerowa dofinansowana ze środków Unii Europejskiej, budżetu państwa i Gminy Jabłonna. Celem budowy sieci ścieżek było stworzenie dogodnej alternatywy dla ruchu samochodowego. Zaprojektowano je tak, by maksymalnie ograniczyć liczbę zjazdów i niebezpiecznych miejsc przekięcia z trasami drogowymi i kolejowymi. Cel ten udało się osiągnąć, dlatego zaburzenie tras rowerowych, niebezpiecznymi przejazdami kolejowymi, jest niekorzystne.

4. Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe

W znacznej części przebieg planowanej trasy kolejowej wariantu III przebiega po terenach zagrożonych niebezpieczeństwem powodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie wałów przeciwpowodziowych.

Gmina Jabłonna i inne gminy powiatu legionowskiego od kilku lat zabiegają o przebudowę zniszczonego i od wielu lat nie remontowanego wału przeciwpowodziowego. Od dwóch lat prowadzone są przez Wody Polskie prace projektowe. Gmina Jabłonna wraz z innymi gminami oraz powiatem współfinansuje prace projektowe i czynnie w nich uczestniczy.

Planowany przebieg linii kolejowej znajduje się z bezpośrednim sąsiedztwie wału przeciwpowodziowego oraz na terenach zalewowych.

Umieszczenie linii kolejowej stanowi zagrożenie dla stabilności wałów przeciwpowodziowych. Z punktu widzenia mieszkańców gminy Jabłonna oraz innych gmin powiatu legionowskiego i nowodworskiego bezpieczeństwo przeciwpowodziowe jest najistotniejsze. W ostatnich kilkunastu latach, mieszkańcy wielokrotnie ofiarnie bronili wałów przed ich przerwaniem i zalaniem terenu gminy Jabłonna.

Obowiązkiem władz gminy jest zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom, dlatego wszelkie prace budowlane mogące naruszyć wały i spowodzić ryzyko zalania gminy, nie mogą uzyskać przyzwolenia.

Reasumując, w ocenie Wójta i Rady Gminy Jabłonna, proponowany przez Polskie Koleje Państwowe, wariant III narusza wspólne dobro oraz żywotne interesy mieszkańców gminy. Powoduje nie tylko degradację środowiska, stwarza zagrożenie dla zabytków i zaburza płynność komunikacji na terenie gminy; ale też stoi w sprzeczności z planami gminy Jabłonna, które zakładają rozwój terenów zielonych. Cel ten został jasno sprecyzowany w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Jabłonna na lata 2017-2030, tworzonej w oparciu o Strategię Europa 2020, zakładającą min. dążenie do wyeliminowania zależności wzrostu gospodarczego od degradacji środowiska przyrodniczego.

Apelujemy o rozważne porównanie zysku jakim jest stworzenie szybkiej trasy kolejowej, skracającej podróż o kilka minut, ze zniszczeniem bezcennego dziedzictwa: wielowiekowych starodrzewów, architektury, ostoi zwierząt i zdrowego środowiska dla ludzi i rezygnację z tego planu. Przypominamy, że tlen powstający w jabłonowskich lasach służy mieszkańcom Legionowa, Nowego Dworu Mazowieckiego i Warszawy – nie jest dobrem zarezerwowanym dla mieszkańców gminy Jabłonna.

Przewodniczący Rady Gminy

Wojciech Nowosiński



DOKUMENT PODPISANY ELEKTRONICZNIE

Dane podpisywanego dokumentu

Typ dokumentu	Oświadczenie
Numer dokumentu	1/2020
Data dokumentu	2020-11-30
Organ wydający	Rada Gminy Jabłonna
Przedmiot regulacji	w sprawie propozycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Identyfikator dokumentu	66B24D7D-C0C5-42CC-8723-CB01A5A5F525

Informacje o złożonych podpisach elektronicznych

Podpis:	
Sygnatura	Signature-810010746
Numer seryjny	03784939A341ED90
Osoba podpisująca	Wojciech Maksymilian Nowosiński
Kraj	PL
Data złożenia podpisu	01.12.2020 13:08:38
Zakres podpisu	Cały dokument
Wystawca certyfikatu	VATPL-5261029614 CenCert QTSP CA Enigma Systemy Ochrony Informacji Sp. z o.o. PL