

UCHWAŁA NR L/387/2022
RADY GMINY TERESIN

z dnia 2 lutego 2022 r.

w sprawie stanowiska Rady Gminy Teresin
dotyczącego planowanych przebiegów linii kolejowych na terenie Gminy Teresin

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1372 z późn. zm.) oraz § 19 ust. 1 uchwały Rady Gminy Teresin nr IV/43/2019 z dnia 5 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Teresin (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2019 r. poz. 1948), Rada Gminy Teresin uchwala, co następuje:

§ 1. Rada Gminy Teresin wyraża stanowczy sprzeciw wobec wszystkich przedstawionych przebiegów linii kolejowych na terenie Gminy Teresin zaprojektowanych przez Spółkę Centralny Port Komunikacyjny oraz konsorcja działające na jej zlecenie w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla budowy węzła kolejowego CPK. Szczegółowe stanowisko wraz z uzasadnieniem Rady Gminy Teresin określa załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2. Rada Gminy Teresin pozytywnie ocenia podejmowane przez Wójta Gminy Teresin działania mające na celu ochronę interesów mieszkańców Gminy w związku z planowaną budową linii kolejowych dotyczących budowy węzła kolejowego CPK.

§ 3. Zobowiązuje się Wójta Gminy Teresin do przekazania stanowiska, o którym mowa w § 1 niniejszej uchwały, Pełnomocnikowi Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, Zarządowi Spółki Centralny Port Komunikacyjny oraz Konsorcjum: Egis Poland Sp. z o. o. i Idom Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o. o.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

/-/ Bogdan Linard
Przewodniczący Rady Gminy

Załącznik nr 1
do uchwały Nr L/387/2022
Rady Gminy Teresin
z dnia 2 lutego 2022 r.

STANOWISKO RADY GMINY TERESIN
w sprawie planowanych linii kolejowych związanych z budową Węzła Kolejowego CPK

Rada Gminy Teresin po szczegółowej analizie przedstawionych przez Centralny Port Komunikacyjny wszystkich wariantów przebiegu linii kolejowej dużych prędkości w granicach Gminy Teresin zaprojektowanych w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla budowy węzła kolejowego CPK, nie może ich zaakceptować oraz zobowiązana jest do wyrażenia sprzeciwu wobec każdego z zaproponowanych rozwiązań.

UZASADNIENIE

Nasza gmina poniesie szereg dotkliwych strat w wielu aspektach dotyczących jej funkcjonowania, w tym w aspekcie społecznym, przestrzennym, przyrodniczym i gospodarczym.

KOSZTY SPOŁECZNE ZWIĄZANE Z BUDOWĄ PROJEKTOWANEJ LINII KOLEJOWEJ W RAMACH WĘZŁA KOLEJOWEGO CPK

1. Budowa i późniejsza eksploatacja linii kolejowej niezależnie od wyboru któregoś z zaproponowanych wariantów, będzie miała wpływ na pogorszenie zdrowia i życia naszych mieszkańców poprzez generowanie permanentnego hałasu, kumulującego się z hałasem powodowanym przez startujące i lądujące samoloty.
2. Ta inwestycja będzie miała także wpływ na pogorszenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego spowodowanego potrzebą zmiany lokalnego układu komunikacyjnego. Mieszkańcy gminy są już i tak dotknięci negatywnym oddziaływaniem istniejącej linii kolejowej nr 3 relacji Warszawa Zachodnia - Kunowice, która przebiega przez środek gminy w układzie ze wschodu na zachód. Wiedząc jak bardzo uciążliwe i niebezpieczne jest korzystanie z pięciu przejazdów kolejowych pozwalających na przedostanie się z jednej części gminy na drugą, nie może być naszej zgody na obarczenie mieszkańców kolejną tak uciążliwą inwestycją w imię wspólnego dobra.
3. Realizacja linii kolejowej zniszczy cały szereg indywidualnych inwestycji mieszkańców, którzy w oparciu o studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy wskazujące kierunki rozwoju interesujących ich terenów oraz w oparciu o obowiązujące akty prawa miejscowego (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), związali swoje życie rodzinne i zawodowe z Gminą Teresin. Zniszczonych zostanie także wiele gospodarstw rolnych, będących często dorobkiem wielu pokoleń.
4. W projektowanych korytarzach transportowych znajduje się wiele budynków, w tym budynków mieszkalnych, co spowoduje wysiedlenie dużej liczby mieszkańców. Wysiedlać się zapewne będą także ludzie zamieszkujący w bliższym i dalszym sąsiedztwie linii kolejowej, a ci którzy planowali zamieszkać w Gminie Teresin wybiorą inne lokalizacje zapewniające ciszę i spokój. Poprowadzenie linii kolejowej zgodnie z wariantem czerwonym „po budynkach mieszkalnych” znajdujących się w Teresinie Gaj oraz w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych wielorodzinnych osiedla „Młynarz” doprowadzi do dramatu wywłaszczeń ogromnej liczby mieszkańców i jest nie do zaakceptowania nie tylko przez Radę Gminy Teresin ale także przez mieszkańców tej części gminy.

KOSZTY PRZESTRZENNE ZWIĄZANE Z BUDOWĄ PROJEKTOWANEJ LINII KOLEJOWEJ W RAMACH WĘZŁA KOLEJOWEGO CPK

1. Budowa linii kolejowej zniszczy spokojny, wiejski charakter zachodnio-południowej części gminy charakteryzujący się unikalnym w skali regionu obszarem zabudowanym zabytkowymi zespołami pałacowo-parkowymi w Skotnikach, Kawęczynie, Strugach, Szymanowie czy Nowej Piasecznicy połączonych ze sobą zabytkowymi alejami, który jest bardzo ważnym elementem w krajobrazie kulturowym gminy.
2. Niezwykle niekorzystne jest poprowadzenie wszystkich wariantów planowanej linii kolejowej w bardzo bliskim sąsiedztwie najstarszego na terenie gminy zabytkowego barokowego kościoła z 1667 r. położonego w Szymanowie oraz w bardzo bliskim sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego w Szymanowie będącego siedzibą Zgromadzenia Sióstr Niepokalanek i prowadzonej przez nie elitarnej szkoły żeńskiej. Tu mieści się odwiedzane przez pielgrzymów Sanktuarium Matki Bożej Jazłowieckiej. Na terenie zabytkowego parku znajduje się także jedyna tego rodzaju w Polsce barokowo-klasycystyczna fontanna.
3. Wskazane w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla budowy węzła kolejowego CPK warianty przebiegu linii kolejowej w sposób wyraźny oddzielają zachodnią część gminy od pozostałego jej obszaru, przerywając w ten sposób połączenia drogowe łączące prężnie rozwijające się miejscowości Nową i Starą Piasecznicę, Budki Piaseckie, Dębówkę, Witoldów, Nowy i Stary Mikołajew, Gaj, Kawęczyn z centralną częścią gminy w której mieszczą się usługi tzw. pierwszej potrzeby: przedszkola, szkoły, ośrodki zdrowia, urząd, posterunek policji, bank, sklepy itp. Spowodowana w ten sposób alienacja tych terenów wpłynie na ich degradację.
4. Przeprowadzenie linii kolejowej w śladzie istniejącej drogi powiatowej (łączącej się z drogą krajową nr 92), która stanowi jeden z dwóch głównych dojazdów do centrum gminy, w tym do szkół, przedszkoli, sklepów, usług kulturalnych i sportowych, ośrodków zdrowia itp. spowoduje przerzucenie całego ruchu kołowego na ul. O. M. Kolbego i tak już nadmiernie obciążoną istniejącym przejazdem kolejowym generującym kilkusetmetrowe zatory drogowe.
5. Niezrozumiałe jest zaprojektowanie wariantu czerwonego, który „urywa się” pomiędzy istniejącą linią kolejową nr 3 a drogą krajową nr 92 nie wskazując na jakiegokolwiek logiczne i racjonalne połączenie go z innym ciągiem komunikacyjnym.

KOSZTY GOSPODARCZE ZWIĄZANE Z BUDOWĄ PROJEKTOWANEJ LINII KOLEJOWEJ W RAMACH WĘZŁA KOLEJOWEGO CPK

1. Każdy z przedstawionych wariantów ma charakter destrukcyjny w stosunku do długoletnich i kosztownych inwestycji publicznych realizowanych przez władze gminy. Zbudowana z sukcesem droga scalająca tereny inwestycyjne biegnąca przez Teresin Gaj, Gaj, Elżbietów i Szymanów zostanie zniszczona, a sposób prowadzenia linii kolejowej spowoduje duże problemy z dotarciem dostawców i odbiorców do istniejących zakładów produkcyjnych (m.in. Polskie Młyny, Bakoma) oraz centrów logistycznych, które generują bardzo duży ruch kołowy samochodów osobowych i samochodów ciężkich.
2. Jeden z wariantów (wariant czerwony) przeprowadzony jest w śladzie istniejącej drogi, która obecnie stanowi główny dojazd do wspomnianych powyżej obiektów produkcyjnych i magazynowych. Przebieg linii kolejowej w tym wariantcie całkowicie zdeorganizuje połączenie komunikacyjne centrów logistycznych z drogą krajową nr 92 i 50 i spowoduje odcięcie ich od dostępu do jakiegokolwiek drogi dojazdowej. Taka utrata spójności terytorialnej zaburzy ich funkcjonowanie jak również może wpłynąć na ich upadek, co w konsekwencji doprowadzi do zapaści na regionalnym rynku pracy.
3. Projektowane warianty uniemożliwią funkcjonowanie centrów logistycznych i zakładów produkcyjnych poprzez odcięcie ich od jakiegokolwiek dostępności komunikacyjnej. Niekorzystnym wpływem tej inwestycji dotknięci zostaną działający od wielu lat

na obszarze gminy: PROLOGIS POLAND Sp. z o.o., DEKA IMMOBILIEN INVESTMENT GMBH Sp. z o.o. Oddział w Polsce, AEB TORNERIA POLSKA Sp. z o.o., BAKOMA Sp. z o.o., POLSKIE MŁYNY S.A., GREINER PACKAGING Sp. z o.o. oraz nowopowstałe lub będące w budowie: PANATTONI EUROPE, DL INVEST GROUP Sp. z o.o., GRUNT TO ZIEMIA Sp. z o.o. Obecnie zabudowa produkcyjna i usługowa skupia się wzdłuż nowo wybudowanej, przy współudziale funduszy unijnych, drogi scalającej tereny inwestycyjne – ul. Trakt św. Jana Pawła II, a zaproponowany przebieg linii kolejowej „poszatkuje” te tereny inwestycyjne oddzielając je od siebie i całkowicie izolując od dojazdu do nich zarówno pracowników jak i dostawców czy odbiorców. Zniszczone zostaną długoletnie i kosztowne inwestycje ponoszone przez inwestorów a kwoty odszkodowań za przejście gruntów i budynków inwestycyjnych będą ogromne. Ponadto uniemożliwiony zostanie dalszy rozwój terenów inwestycyjnych w gminie z uwagi na fakt poprowadzenia linii kolejowej w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek racjonalne ich wykorzystanie. Warto nadmienić, iż Gmina Teresin od wielu lat konsekwentnie prowadziła politykę zmierzającą do sprowadzenia na teren gminy kolejnych inwestorów, gdy tymczasem lokalizacja kolei dużych prędkości przekreśli dotychczasowe działania oraz obniży wiarygodność gminy jako przestrzeni atrakcyjnej do inwestowania.

KOSZTY PRZYRODNICZE ZWIĄZANE Z BUDOWĄ PROJEKTOWANEJ LINII KOLEJOWEJ W RAMACH WĘZŁA KOLEJOWEGO CPK

1. Budowa linii kolejowej niezależnie od wyboru któregośkolwiek z zaproponowanych wariantów, spowoduje degradację chronionych ustawowo gruntów rolnych klas II i III o dużej powierzchni.
2. Realizacja tej inwestycji spowoduje zniszczenie jedynego kompleksu leśnego w gminie pełniącego rolę „zielonych płuc” Teresina.
3. Zaprojektowane warianty przebiegają przez tereny położone na obszarach, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego oraz przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% i przez obszary na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%, zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego dla rzeki Pisi.

Pragniemy nadmienić, iż tak ogromną inwestycję jaką jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego powinno się planować i uwzględniać we wszystkich dokumentach planistycznych i strategicznych od tych najbardziej ogólnych na poziomie kraju, poprzez plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, aż po te najbardziej szczegółowe na poziomie gminy, co niestety nie ma miejsca. Tymczasem jesteśmy postawieni w sytuacji, gdzie ani studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, ani żaden z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie gminy nie uwzględnia tych inwestycji z uwagi na nieracjonalne działania ustawodawców w tym zakresie. Prowadzi to do sytuacji, gdzie ani mieszkańcy, ani inwestorzy, ani władze samorządowe nie posiadają wiedzy i narzędzi pozwalających na racjonalne gospodarowanie przestrzenią, żyjąc w ciągłej niepewności co do dalszego użytkowania i zagospodarowania posiadanych przez siebie gruntów.

Zarówno w imieniu Rady Gminy Teresin jak i mieszkańców zdecydowanie apelujemy o odstąpienie od usytuowania wszystkich proponowanych wariantów tras na obszarze Gminy Teresin, która i tak już poniesie ogromne koszty społeczne i ekonomiczne w wyniku budowy m.in. na jej obszarze Portu Lotniczego Solidarność.

*/-/ Bogdan Linard
Przewodniczący Rady Gminy*