

Korytarz 4 rozpoczynając swój bieg w Warszawie za Warszawą Choszczówką odbiega w kierunku wschodnim przecinając duże kompleksy Lasów Państwowych, aby następnie przeciąć niedawno budowaną i oddaną do użytkowania drogę krajową numer 61 oraz tunelem przejść pod placówką Instytutu Gospodarki Wodnej oraz pod terenem Centrum Szkolenia Policji w Legionowie (obiektem strategicznym pod względem obronności Państwa). W miejscowości Łajski, w gminie Wieliszew, przecina prężnie działające przedsiębiorstwa w strefie przemysłowo-usługowej na styku gminy Wieliszew oraz miasta Legionowo. Następnie przecina ul. Suwałną w miejscowości Łajski, o dużym natężeniu ruchu. Dalej na północ linia kolejowa przecina ogromne, zwarte, będące własnością Skarbu Państwa kompleksy leśne w miejscowościach Łajski, Skrzyszew, Kałuszyn, przecinając ul. Szkolną w Skrzyszewie, znacznie utrudniając dotarcie do Szkoły Podstawowej zlokalizowanej u zbiegu ul. Nowodworskiej i ul. Szkolnej.

Następnie biegnie wzdłuż kolejnego, leśnego kompleksu, dalej przebiega przez teren podmokły, narażony na podtopienia, lecz dzięki wyposażeniu w dobrze rozwiniętą sieć rowów melioracyjnych i kanałów, czyni go możliwym do zagospodarowania jako łąki i pastwiska. Dalej przecinając wał przeciwpowodziowy linia kolejowa stanowić będzie kolejną przeprawę przez rzekę Narew do miejscowości Kikoły w gminie Pomiechówek, gdzie nie obędzie się bez wyburzeń zabudowy mieszkaniowej. Dalej przez pola uprawne i wieloletnie plantacje sadownicze, wariant 4 kieruje linię kolejową ponownie przez kompleks Lasów Państwowych, stanowiących w znacznej części w bezpośrednim sąsiedztwie linii obszar Natura 2000. Kolejno w miejscowości Psucin zbudowanej na założeniach typowych dla ulicówki, przez pola uprawne będące jedyną formą utrzymania się wielu rodzin zamieszkujących tę wieś, przecina ulicę Lipową odcinających jej mieszkańców od szybkiego dotarcia do przystanku autobusowego, placu zabaw, sklepu, powodując wyburzenia kolejnych budynków mieszkalnych, przecinając kolejne pola uprawne i dalej przyczyniając się do zrównania z ziemią kilku kolejnych domów, gospodarstw, na styku miejscowości Psucin i Cegielnia Psucka. W ramach korytarza nr 4 linia kolejowa przecina drogę powiatową ul. Warszawską w formie skrzyżowania bezkolizyjnego, stanowiąc znacznie oddalony od centrum jednej i drugiej miejscowości punkt możliwego, bezpiecznego przekroczenia niniejszej drogi. Następnie planowana inwestycja przecina drogę na styku miejscowości Studzianki i Budy Siennickie, utrudniając dotarcie dzieciom do Szkoły w Budach Siennickich. Dalej za istniejącą stacją kolejową w Studziankach przecina istniejącą linię kolejową nr 9 i ingerując w zabudowę mieszkaniową, tnie na małe części pola uprawne wsi Morgi, ograniczając jednocześnie swobodny dojazd do ich poszczególnych fragmentów, przecina kolejną drogę, aby od strony zachodniej ominąć istniejącą stację kolejową w Nasielsku, stanowiącą ważny punkt przesiadkowy zarówno dla pasażerów linii podmiejskich jak i dalekobieżnych, aby dalej wpiąć się w istniejącą linię w okolicach istniejącego przystanku w Kątnych.

Korytarz Nr 6 od Warszawy Pragi biegnie do Legionowa wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 9 relacji Warszawa - Gdańsk Główny, aby pomiędzy miejscowościami Chotomów i Janówek Pierwszy odbić w kierunku północnym, przecinając kompleks Lasów Państwowych, a następnie pola uprawne wsi Krubin, gdzie należy nadmienić znajdują się udokumentowane złoża piasków i żwirów, odcinając od swobodnego wyjazdu całe osiedla mieszkaniowe, powodując również wyburzenie dobrze prosperujących gospodarstw

ogrodniczych. Wobec przecięcia drogi wojewódzkiej ul. Nowodworskiej powstanie kolejne utrudnienie w ruchu lokalnym i ponadlokalnym w postaci wiaduktu lub tunelu w ciągu tej drogi. Dalej zniszczone będą kolejne gospodarstwa, budynki mieszkalne, produkcyjne i usługowe. Następnie linia kolejowa przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie jeziora, przez podmokłe łąki i pastwiska, aby ingerując w urządzenie hydrotechniczne jakim jest wał przeciwpowodziowy, przejść nową przeprawą kolejową przez rzekę Narew. Planowana inwestycja kieruje się przez miejscowość Czarnowo, w gminie Pomiechówek, przecina pola uprawne do niej należące, dalej swoim przebiegiem ingeruje w integralność przyrodniczą kompleksu leśnego Lasów Państwowych, a następnie pola wsi Psucin szatkuje na kawałki niemożliwe do zagospodarowania, przebiega pomiędzy domem opieki dla osób starszych a gospodarstwem rolnym, krzyżując się z ulicą Kolejową, odcina mieszkańców Pieńków Psuckich, Psucina od dostępności do istniejącej stacji kolejowej w Brodach Warszawskich w ciągu istniejącej linii kolejowej nr 9 oraz od drogi powiatowej ul. Warszawskiej – będącej głównym ciągiem komunikacyjnym pomiędzy dwoma głównymi organami administracji publicznej dla gminy Nasielsk i powiatu nowodworskiego. Przecinając kolejne drogi i pola, ogranicza swobodne korzystanie z pól uprawnych. Przecina drogę do miejscowości Studzianki, aby dalej za istniejącą stacją kolejową w owej miejscowości, połączyć się z proponowanym wariantem 4 i dalej bieć jego śladem.

Jak widać z opisu przebieg proponowanych linii kolejowych w obu korytarzach to nie są tylko nazwy miejscowości, to są przecięte, zaślepione drogi, dla których alternatywą mają być drogi prowadzone równoległe do linii kolejowych, z wyznaczonymi bezkolizyjnymi skrzyżowaniami w odległości 3 km, to wydłużony czas dotarcia służb bezpieczeństwa do obywateli potrzebujących pomocy, to są wyburzone domy, całe gospodarstwa, przedsiębiorstwa, dramaty ludzi, to są również poprzecinane pola uprawne, do których dostęp będzie znacznie ograniczony, bądź zupełnie nierentowny w przypadku konieczności pokonywania dodatkowych, znacznych odległości, w celu bezpiecznego przeprowadzenia się przez tory. Przecięte duże kompleksy leśne, tereny podmokłe, dodatkowe przeprawy przez rzekę Narew, to naszym zdaniem zbyt duża ingerencja w środowisko, o które teraz szczególnie powinniśmy dbać.

Ulotki, broszury informacyjne przedstawiane przez firmę , wcześniej przez CPK Sp z o. o., a obecnie również przez PKP PLK S.A. zawierają szereg nieprawdziwych, wprowadzających w błąd informacji. Ideologia samego założenia zwiększenia przepustowości linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze) jest być może zasadna, ale na pewno nie w formie nowo budowanego odcinka linii kolejowej (dla ruchu przyspieszonego oraz towarowego). Planowana inwestycja jest przedstawiana jako ekologiczna, przyjazna środowisku, pozwalająca na lepsze wykorzystanie kolei w celu zmniejszenia intensywności ruchu samochodowego. Poniżej przedstawiamy kontrargumenty, których jest znacznie więcej.

Istotnym czynnikiem rozwoju gmin, przez które przebiegać ma nowa linia kolejowa nr 20, jest ich położenie w bliskim sąsiedztwie Warszawy, Legionowa i Nowego Dworu Mazowieckiego, które stanowią przede wszystkim chłonne rynki pracy. Szybki i łatwy dojazd do nich jest dodatkowym atutem, również wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe są i nadal będą aspektem stawiającym gminy Nasielsk, Wieliszew i Pomiechówek wysoko w rankingu wybieranych miejsc zamieszkania.

Planowana inwestycja polegająca na budowie kolei szybkiej prędkości, poprzez swoją ingerencję w obszar wyżej wymienionych gmin, burzą wypracowane od lat funkcjonowanie poszczególnych miejscowości. Obydwa przedstawione przez PKP PLK S.A. korytarze przebiegu linii kolejowej, spowodują podział obszarów poszczególnych gmin, miejscowości – podział i znaczne utrudnienia. Każdy z proponowanych korytarzy ingeruje w lokalny i ponadlokalny układ komunikacyjny - przecinając drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne, wewnętrzne, prywatne. Kolejne wiadukty, tudzież tunele w ciągu dróg będą stanowić nienaturalne dominanty w rolniczym krajobrazie. Wobec kolizji w miejscach przecięcia inwestycji kolejowej z istniejącymi układami drogowymi, w wielu przypadkach niezbędna będzie ingerencja w istniejącą, zlokalizowaną bezpośrednio przy drogach zabudowę. Realizacja ekranów energochłonnych będzie stanowić barierę architektoniczną zarówno dla ludzi, jak i licznie migrujących zwierząt. Mieszkańcy, którzy obecnie cieszą się otwartą przestrzenią wokół swoich domów, stanowiącą ogromny walor przy wyborze miejsca do życia, zostaną ograniczeni przez bariery energochłonne i wiadukty. Budowa linii kolejowej oraz infrastruktury towarzyszącej wymagać będzie w niektórych przypadkach wyburzenia zabudowy, z którą wiążą się ludzkie życia i historie. Planowana inwestycja kolejowa ingeruje także w tereny z zabudową zagrodową, przekazywaną od lat z pokolenia na pokolenie, która oprócz wartości materialnej posiada ogromną wartość emocjonalną.

Nowe linie kolejowe mają według założeń projektu zwiększyć dostępność kolei dla mieszkańców miejscowości, przez które mają przebiegać. Miejscowość Psucin, w gminie Nasielsk jest doskonałym przykładem tego, że propozycja przedstawiana przez PKP PLK S.A. tudzież CPK Sp. z o. o. jest swoistą negacją powyższego założenia. Wariant 6 kolei przecina w miejscowości Psucin ul. Kolejową – jedyną prowadzącą drogę gminną do istniejącego przystanku kolejowego Brody Warszawskie, zaślepiając ją z obu stron i prowadząc wzdłuż proponowanej linii kolejowej drogi równoległe, którymi aby przekroczyć linię kolejową nr 20 należy udać się do oddalonej o około 3 km miejscowości Studzianki, gdzie w zasadzie jest już kolejny przystanek kolejowy w kierunku Nasielska. Z przystanku kolejowego w Brodach Warszawskich, w głównej mierze korzystają dzieci i młodzież szkolna, dla których pokonanie tak dużego, dodatkowego odcinka jest niemożliwe ze względu na czas niezbędny do dotarcia do przystanku, zwiększone niebezpieczeństwo oraz znacznie wydłużoną drogę do przebycia, którą obecnie te dzieci pokonują pieszo lub rowerami.

Przecięcie lokalnych układów drogowych we wszystkich miejscowościach na trasie przebiegu obu wariantów, będzie miało opłakane skutki dla lokalnych społeczności. Utrudniony dojazd do szkół, przedszkoli, obiektów administracyjnych, kościołów, placów zabaw, przystanków autobusowych, punktów opieki zdrowotnej itp.. I tu znów jako przykład można podać miejscowość Psucin, gdzie w momencie przeprowadzenia wariantu 6, linia odcina część miejscowości znajdującej się po jej wschodniej stronie, od możliwości korzystania z istniejącej linii kolejowej nr 9, zaś zachodnią część miejscowości Psucin, Pieńków Psuckich odcina od swobodnego dostępu do lokalnego sklepu, wiejskiego placu zabaw, który jest jedyną atrakcją dla dzieci zamieszkujących tę miejscowość.

Każda ingerencja w lokalny układ komunikacyjny polegająca na zaślepieniu dróg i wyznaczaniu kilkukilometrowych objazdów może stanowić ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi. Każde wydłużenie trasy przejazdu karetki pogotowia, policji, straży pożarnej i innych służb ratowniczych może mieć katastrofalne skutki. Miejscowość Psucin może

pochwalić się prężnie działającą Ochotniczą Strażą Pożarną, która ochrania nie tylko wieś ale całą gminę. Niezależnie od wyboru wariantu przebiegu linii kolejowej, czas dotarcia wozów strażackich w obrębie jednej miejscowości znacznie się wydłuży – strażacy chcąc przekroczyć linię kolejową w obydwu przypadkach będą musieli udać się do sąsiednich miejscowości na oddalone skrzyżowania bezkolizyjne. W korytarzu 6 w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej znajduje się dom opieki dla osób starszych, gdzie stała i szybka pomoc lekarska jest niezbędna do prawidłowego funkcjonowania obiektu, a w przypadku budowy linii zostanie to znacznie utrudnione. Pomiędzy linią kolejową nr 9 a proponowanym przebiegiem w wariantcie 6 w miejscowości Psucin, mieszka rodzina z dzieckiem z porażeniem czterokończynowym i epilepsją, gdzie w przypadku ataku liczy się każda minuta w dotarciu specjalistycznych oddziałów ratunkowych. Rodzice tego chłopca każdego dnia walczą o jego życie, a planowana inwestycja znacznie utrudni im tę i tak nierówną walkę.

Wariant 4 również ingeruje w lokalny układ drogowy. Przecięcie i zaślepienie ul. Lipowej w Psucinie spowoduje, iż dzieci przedszkolne i szkolne, które obecnie mają do pokonania ok. 300 m do przystanku autobusowego (autobus szkolny) drogą gminną o umiarkowanym natężeniu ruchu, w momencie realizacji linii nr 20 będą musiały pokonać około 2,5 km udając się do miejscowości Cegielnia Psucka, aby następnie wrócić do Psucina do przystanku zlokalizowanego w rejonie placu zabaw. Realizacja przedmiotowej inwestycji zakłada budowę ogromnej ilości kilometrów dróg tzw. serwisowych, które będą generować większy ruch na pewnych odcinkach, zwiększoną ilość spalin ze względu na wydłużenie pokonywanych odcinków. Czy to ma być szeroko rozumiane zwiększenie dostępności linii kolejowych? Na pytanie czy to jest inwestycja ekologiczna odpowiedź zamieszczamy poniżej.

Pokonywanie odcinków dróg serwisowych, o długości około 3 km, aby dotrzeć do skrzyżowania bezkolizyjnego zamiast przemieszczania się piechotą, bądź rowerem na odcinkach około 300 metrów, również nie można zaliczyć do ekologicznych rozwiązań. Dodatkowo kurz i pył unoszący się z powyższych dróg, które w projekcie oznaczone są jako drogi z kruszywa naturalnego, spowoduje zanieczyszczenie pyłami i będzie negatywnie wpływać na zdrowie osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Ogromne uciążliwości w trakcie budowy, zarówno linii kolejowej jak i inwestycji drogowych, poprzez wzmożony ruch aut ciężarowych, ciężkiego sprzętu, będzie mieć niepowetowane skutki zarówno dla środowiska naturalnego jak i mieszkańców. Hałas związany z budową, ale również z późniejszym funkcjonowaniem linii kolejowej (bardzo duży udział prowadzonych linii przebiega przez tereny leśne i tereny będące szlakami migracyjnymi zwierząt) poprzez instalację UOZ – Urządzeń Odstraszających Zwierzęta, w formie na przykład tzw. szczekaczek również będzie stanowić uciążliwość dla zlokalizowanych w bliskiej odległości zabudowań.

Budowa linii kolejowej, jako przyjaznej środowisku nie rodziłaby tak wielu konfliktów w tej płaszczyźnie. Zarówno korytarz 4 jak i 6 będą znacznie ingerować we wszystkie elementy składowe środowiska: wodę, glebę, powietrze, faunę i florę na całym obszarze opracowania.

Niemalże całe obszary gminy Nasielsk, Pomiechówek i Wieliszew stanowią korytarze ekologiczne Puszcza Biała i Dolina Wisły – Kampinoski Park Narodowy. Są to korytarze o znaczeniu międzynarodowym, włączone do sieci korytarzy ECONET. Użytki rolne

(głównie łąki i pastwiska), poprzecinane siecią rowów melioracyjnych i kanałów, położone w prakorycie rzeki Narwi, sama rzeka Narew oraz zespoły torfowo-leśne Kałuszyn, które znajdują się w granicach strefy szczególnej ochrony ekologicznej Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, stanowią podstawę funkcjonowania wskazanego powyżej korytarza Dolina Wisły – Kampinoski PN. Dodatkowo duże kompleksy leśne w miejscowościach Skrzyszew, Komornica, Wieliszew, Krubin, Kałuszyn oraz Michałów-Reginów uzupełniają możliwości codziennej migracji dużych i małych zwierząt.

Podstawą funkcjonowania korytarza ekologicznego Puszcza Biała, znajdującego się po północnej stronie rzeki Narew, są duże kompleksy leśne gmin Nasielsk i Pomiechówek. Stanowią one w większości własność Skarbu Państwa, a ze względu na wysokie walory, część z tych kompleksów została wcielona do Obszaru Natura 2000 Świetliste dąbrowy i grądy Jabłonie. Jednocześnie opisywane kompleksy leśne są uznawane za siedliska przyrodnicze o znaczeniu europejskim nr 9170 - grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, reprezentujący grupę żyznych i średniożyźnych, wielogatunkowych lasów dębowo-grabowych. Grądy środkowoeuropejskie charakteryzują się złożoną strukturą i ogromnym bogactwem florystycznym. Dodatkowo bliskie sąsiedztwo rzeki Narwi, rzeki Wkry, rzeki Nasielskiej oraz jezior, w tym Jeziora Zieleń, terenów bagiennych w miejscowości Psucin i użytku ekologicznego Psucin, przyczyniło się do występowania na szeroko omawianym obszarze gatunków takich jak: dzięcioł, dudek, orzeł bielik, orlik krzykliwy, bocian czarny, żuraw, czapla siwa. Nadmienić należy, że w ostatnim czasie kompleksy leśne na terenie gmin Nasielsk i Pomiechówek, zamieszkuje objęty ścisłą ochroną wilk oraz duża populacja takich zwierząt jak sarny, łosie, dziki, lisy. Miejscowość Psucin w swojej strukturze funkcjonalnej posiada trzy stawy oraz kilka zabagnionych terenów. Stawy zasilane wodami gruntowymi oraz ze spływu powierzchniowego, rokrocznie zamieszkiwane są przez parę łąbodzi, będących swoistą wizytówką miejscowości, które w momencie budowy któregośkolwiek z wariantów kolei mogą opuścić od dawna zajmowane siedlisko.

Poprowadzenie linii kolejowej szybkiej prędkości przez niemalże sam środek korytarza ekologicznego, konieczność budowy kolejnej przeprawy mostowej przez rzekę Narew, wpłynie negatywnie na możliwości przemieszczania się przedstawicieli fauny. Niezależnie od formy budowy linii kolejowej, w poziomie gruntu czy na estakadach, z ekranami energochłonnymi lub bez nich, będzie stanowić ogromną barierę dla prawidłowego funkcjonowania korytarza ekologicznego. Nawet w przypadku budowy profesjonalnych przejść nad tudzież pod torami, do czasu ich urządzenia i osiągnięcia najbardziej naturalnego wyglądu, może mieć katastrofalne skutki w migracji zwierząt i prawidłowej wymianie gatunkowej. W omawianym przypadku rola dolin rzecznych, rzeki Narwi, Wkry i Nasielskiej oraz kompleksów leśnych w ochronie bioróżnorodności, powinna przesądzić o decyzji w konflikcie związanym z wyborami wariantów nowej linii kolejowej na rzecz odstąpienia od powyższej inwestycji lub rozbudowy już istniejącej linii kolejowej relacji Warszawa - Nasielsk.

Obszar znajdujący się w Gminie Wieliszew pomiędzy rzeką Narew a drogą wojewódzką ul. Nowodworską to głównie łąki, pastwiska poprzecinane siecią kanałów i rowów melioracyjnych, niezbędnych do zachowania prawidłowych stosunków wodnych. Jednocześnie stanowią one siedlisko przyrodnicze o znaczeniu europejskim – nr 6440 - Łąki selernicowe (*Cnidiondubii*), które 1 stycznia 2016 roku przyjęto do zasobów przyrodniczych

ewidencjonowanych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Siedlisko przyrodnicze 6440 obejmuje ekstensywnie użytkowane łąki niżowe, będące pod wpływem okresowych zalewów lub wyraźnie zmiennych warunków wilgotnościowych. Łąki selernicowe skupiają się głównie w środkowych i dolnych odcinkach dolin dużych rzek, a także w ujściowych odcinkach dolin ich dopływów. Niekiedy można spotkać je także na niewielkich, śródleśnych lub śródpolnych łąkach albo w kompleksach rozległych łąk nad jeziorami, gdy w podłożu zalega kreda jeziorna. W ich składzie zaznacza się większy lub mniejszy udział gatunków łąkowych, typowych dla miejsc okresowo zalewanych, o zmiennej wilgotności. W płatach najczęściej notujemy liczny udział seler nicy żyłkowanej *Cnidium dubium* lub czosnku kątownatego *Allium angulosum*. Zwykle płaty łąk selernicowych występują między łąkami trzęślicowymi lub łąkami świeżymi a turzycowiskami, w miejscach o zróżnicowanym reliefie dna dolin.

Realizacja zamierzenia inwestycyjnego, polegającego na budowie linii kolejowej w ciągu korytarzy numer 4 i 6, będzie mieć druzgocący wpływ na stosunki wodne we wszystkich wsiach w ciągu wyznaczonych tras. W gminie Nasielsk, we wsi Psucin może dojść do lokalnych podtopień w przypadku wariantu 6, który przecina rów melioracyjny odprowadzający nadmiar wód z wiejskich stawów do rzeki Wkry. Realizacja linii kolejowej w wariantcie nr 4 może nieść za sobą niepowetowane straty dla bagien zlokalizowanych we wsi Psucin - jedno zlokalizowane w niedalekiej odległości od kompleksu Leśnego Lasów Państwowych, stanowiące wrzosowisko, drugie to jedyny w gminie Nasielsk użytek ekologiczny "Bagno Czapskiego".

Przecięcie rzeki Nasielskiej na dalszych odcinkach linii kolejowej, której wody i grunty do niej przyległe stanowią idealne siedliska dla bobrów, bocianów, czapli również negatywnie w płynie na stosunki wodne, które są podstawą do zachowania bioróżnorodności na obszarze gminy Nasielsk.

Dolina rzeki Narwi oraz jej dopływów Wkry i Nasielskiej jest miejscem występowania wielu gatunków zwierząt. Jest korytarzem migracyjnym oraz miejscem lęgowym ptaków wodno-błotnych i lądowych. Zachowane naturalne łęgi doliny Narwi stanowią ostoję ptaków drapieżnych (myszołowa, jastrzębia, błotniaka stawowego). Szczególnym obszarem są Łąki Krubińskie, na których zaobserwowano wiele gatunków ptaków migrujących, lęgowych i zimujących.

Oprócz negatywnych skutków dla środowiska, jakie będzie za sobą nieść budowa linii kolejowej nr 20, niezależnie od wybranego wariantu 4 lub 6, może spowodować szereg innych zagrożeń. Budowa nowej przeprawy przez rzekę Narew będzie skutkować ingerencją w naturalne ukształtowanie terenu, w szczególności po jej północnej stronie, gdzie brak jest łagodnego spadku terenu w kierunku rzeki, w wielu miejscach są to skarpy, które w ramach prowadzonego, przez Państwowy Instytut Geologiczny, geoportalu geologicznego zakwalifikowano jako geozagrożenia wynikające z osuwania się mas ziemnych.

Kolejnym wskazywanym przez PIG geozagrożeniem jest możliwość podtopienia od wód gruntowych wzdłuż dolin rzecznych, których bieg przecinają obydwie przedstawione warianty. Ingerencja w obecną budowlę hydrotechniczną – wał przeciwpowodziowy może osłabić jego konstrukcję, co będzie stanowić ogromne zagrożenie dla mieszkańców pobliskich terenów. Część terenów, przez które przebiegać ma planowana linia kolejowa znajduje się w międzywalu rzeki Narwi, czyli na terenie szczególnego zagrożenia powodziowego, inne

fragmenty również ingerują w obszary zagrożone powodzią. Do niniejszej kwestii firma . odniosła się na stronie konsultacji społecznych, w formie odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, brak jest jednak w niej opisu rozwiązań technicznych, sposobu realizacji inwestycji, aby zapewnić bezpieczeństwo na powyższych obszarach. Wskazano jedynie, iż Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie nie ma podstaw prawnych do odmowy uzgodnienia powyższej inwestycji. Wobec czego chyba nikt już nie ma wątpliwości jak będzie się odbywać planowanie i realizacja danej inwestycji – zgodnie z zasadą „po trupach do celu”.

W niedalekich odległościach, od obu wariantów przebiegu kolei, znajdują się ujęcia wody pitnej (w Psucinie oraz w Janówku Pierwszym i Kałuszynie). Budowa takiej inwestycji, jaką jest linia kolejowa szybkiej prędkości z infrastrukturą towarzyszącą, może negatywnie wpłynąć na poziom wód pozyskiwanych na cele komunalne na danym obszarze, ale również w trakcie realizacji inwestycji może dojść do skażenia owych wód, które w tym momencie pozbawi wody pitnej mieszkańców wsi zaopatrywanych z poszczególnych ujęć. Ponadto wariant 4 linii kolejowej nr 20 przebiega niemalże centralnie przez wybudowaną w 1986 roku studnię wiejską w miejscowości Psucin, która do lat 90 tych stanowiła, główne miejsce zaopatrzenia lokalnej społeczności w wodę, a obecnie może stanowić alternatywę, chociażby do celów gospodarczych, w momencie awarii funkcjonującego od 1994 roku ujęcia wody wraz z siecią wodociagową.

Z informacji zawartych na stronie dotyczącej konsultacji można wywnioskować, iż aby zachować określone prawem standardy akustyczne unikano konfliktów z istniejącą zabudową, a ponadto tam gdzie zajdzie taka potrzeba zostaną zrealizowane ekrany akustyczne. Patrząc na przedstawione przebiegi linii kolejowych nie dokonano stosownych analiz w terenie, nie pozyskano odpowiednich danych, aby zaprojektować obie linie w miejscach o najmniejszych uciążliwościach. Przykładem może być już wspomniany wcześniej wariant 6, który przebiega w miejscowości Psucin, pomiędzy gospodarstwem rolnym – budynkiem mieszkalnym, a domem opieki dla osób starszych, który zgodnie z przepisami, w zakresie ochrony przed hałasem, zgodnie z art. 113 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, traktowany jest jako obiekt ochrony zdrowia – szpital i powinien wykazywać się wyższą ochroną akustyczną – inwestor zapewne zastosuje ekrany akustyczne o większej wysokości, grubsze – o większej efektywności tłumienia hałasu. Jeżeli będziemy mieć na względzie powstanie powyższej linii kolejowej to z racji tego, że przebiega ona przez tereny zurbanizowane, zagospodarowane, tereny leśne i będzie to kolej szybkiej prędkości, to zgodnie z założeniami przedstawionymi do projektu, należy się spodziewać obudowania całych linii ekranami akustycznymi, barierami, które uniemożliwią przedostawanie się zwierząt na teren kolejowy – brak jest jakichkolwiek informacji o chęci realizacji bezpiecznych przejść, przepustów dla zwierząt.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w informacjach prasowych dotyczących konsultacji społecznych, zamieszczonych na swojej stronie internetowej, zachęca do udziału w spotkaniach konsultacyjnych, aby zapoznać się ze szczegółowymi rozwiązaniami. W trakcie spotkań w ramach tych konsultacji, które odbyły się już w gminie Nasielsk oraz w gminie Pomiechówek, zarówno przedstawiciele firmy . , jak również przedstawiciele PKP PLK S.A. nie potrafili odpowiedzieć na wiele nurtujących pytań przybyłych osób, o różnym stopniu szczegółowości. Przede wszystkim sposób przedstawienia

obydwu wariantów przez konsultantów rodzi szereg pytań o stopień szczegółowości przeprowadzonych do tej pory analiz terenowych, analiz dokumentacji, wyników poprzednich konsultacji społecznych. Pracownicy firmy . nie potrafili odnaleźć się na prezentowanych mapach, nie byli w wielu przypadkach w stanie odpowiedzieć jakiej miejscowości dotyczy konkretny odcinek inwestycji, jaką drogę przecina i jakie rozwiązania będą zaproponowane w celu uniknięcia kolizji linii kolejowej z obecnym zagospodarowaniem. Nie potrafili określić standardów dotyczących szerokości, sposobów budowy i materiałów użytych do wykonania poszczególnych, proponowanych dróg. Skrzyżowania bezkolizyjne zostały zaprojektowane bez analizy stanu istniejącego natężenia ruchu na poszczególnych drogach, będących w kolizji z linią kolejową, nie dokonano analizy obwodów szkolnych, utrudniając tym samym bezpieczne i szybkie dotarcie dzieciom do szkół, głównie podstawowych. A szczytem wszystkiego był brak zorientowania gdzie zlokalizowane są istniejące przystanki, stacje kolejowe i jaki wpływ na dostępność do tych przystanków będzie mieć planowana inwestycja. W odpowiedziach wskazywano, iż na tym etapie nie można rozmawiać o konkretnych rozwiązaniach technicznych, jednocześnie podkreślając, iż jest to ostatni moment na przedstawienie stanowiska przez mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w obu korytarzach. Firma . pracuje nad tym projektem, w omawianym obszarze już ponad 3 lata, początkowo na zlecenie CPK Sp. z o. o., obecnie na zlecenie PKP PLK S.A. Jako obywatele jesteśmy zapewniani o licznie przeprowadzanych analizach w ramach obydwu projektów, jednak nadal zaskakująca jest nieznanomość podstawowych cech obszaru objętego opracowaniem. Z informacji uzyskanych w trakcie spotkań konsultacyjnych wynika, iż umowa dla zadania polegającego na sporządzeniu studium wykonalności dla projektu pn. „Zwiększenia przepustowości na odcinku Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga – Kałne” opiewa na kwotę ponad 6 mln zł. Wykonano już strategiczne studium lokalizacyjne dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, które również wymagało ogromnych nakładów finansowych. My zwykli obywatele jesteśmy zażenowani poziomem prowadzonych prac i spotkań konsultacyjnych, w stosunku do poniesionych przez społeczeństwo kosztów. Samo studium wykonalności to dopiero początek góry lodowej, jaką będą stanowić wydatki na wykonanie dokumentacji projektowej, realizację odszkodowań (naliczanych w krzywdzący sposób), a finalnie budowę linii kolejowej, za którą nie optują obywatele naszej małej społeczności oraz jak widać z doniesień medialnych opinia większości społeczeństwa w tej sprawie i sprawach powiązanych jest delikatnie rzecz ujmując negatywna. Naszym postulatem jest odstąpienie od prowadzenia dalszych procedur i przekazanie zarezerwowanych środków pieniężnych na rzecz projektów faktycznie służących mieszkańcom.

Przedstawiciele obydwu instytucji zarówno . oraz PKP PLK S.A. nie potrafili podać jednej z najistotniejszych kwestii czyli podstawy prawnej realizacji danej inwestycji. Z punktu widzenia mieszkańców niezbędne jest określenie czy dana inwestycja będzie realizowana na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 poz. 1984), jako nowa linia kolejowa o znaczeniu państwowym, wobec ujęcia jej w załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. (Dz. U. 2019 poz. 899) jako linia, która ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych ma znaczenie państwowe, czy podstawą prawną będzie Ustawa z dnia 10 maja

2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 poz. 1354 ze zmianami) wobec ujęcia linii kolejowej Warszawa-Ciechanów-Olsztyn w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2021 poz. 225), jeżeli linia kolejowa numer 20 zostanie wcielona jako element składowy wspomnianej wyżej Inwestycji Towarzyszącej.

Ustawa o CPK w celu realizacji portu komunikacyjnego, infrastruktury mu towarzyszącej, wyłącza swoimi ustaleniami ze stosowania kolejne ustawy, gwarantujące do tej pory ochronę interesów całego społeczeństwa.

Powyższa ustawa zakłada wyłączenie ze stosowania przepisów zawartych w części lub całości:

- Ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1326 i 2163);
- Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 poz. 503 ze zmianami) ;
- Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 poz.2000) ;
- Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami(Dz. U. z 2023 poz. 344),
- Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098)
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351)
- Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U.2022 poz. 2625).

To tylko niektóre z wymienionych ustaw, które od lat zapewniały obywatelom ochronę ich praw osobistych oraz interesów publicznych.

Prowadzona obecnie polityka państwa i jednostek samorządowych ma na celu zwiększenie lesistości kraju oraz ochronę istniejących kompleksów leśnych. Wyłączenie ze stosowania ustawy o ochronie przyrody w pewnym zakresie oraz ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, daje inwestorowi linii kolejowej możliwość wejścia w każdy kompleks leśny bez uzyskiwania stosownych zgód na zmianę przeznaczenia ich na cele nieleśne, usuwania niemalże wszystkich drzew rosnących na trasie planowanej linii. Podobnie w przypadku gruntów rolnych o dobrych klasach bonitacyjnych I, II, III nie będzie potrzebne uzyskiwanie zgody na zmianę ich przeznaczenia na cele nierolnicze. Spowoduje to niszczenie rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej.

Planowana inwestycja prowadzona będzie również poza ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Niezależnie od przeznaczenia poszczególnych terenów, inwestycja zostanie zrealizowana w kształcie w jakim zostanie przedstawiony projekt budowlany. Jednocześnie należy nadmienić, iż obowiązujące ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie będą mieć żadnego znaczenia w przypadku wyceny nieruchomości, w celu ustalenia wysokości odszkodowania za zajęcie nieruchomości pod inwestycję. Należy również wskazać na niesprawiedliwość ekonomiczną i społeczną wobec braku odszkodowań dla nieruchomości znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie, w strefie uciążliwości akustycznych. Alarmujące są zapisy i projekty ustaw dotyczących ustalania wysokości odszkodowań za nieruchomości przeznaczone pod budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego i Inwestycji Towarzyszących, czego poparciem jest stanowisko Rzecznika Praw Obywatelskich Pana Marcina Wiącka skierowane do Marszałka Senatu RP

Pana Tomasza Grodzkiego (Znak sprawy Zgodnie z tym stanowiskiem zmiany proponowane do wprowadzenie w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami nie będą dotyczyły jedynie procedur związanych z budową CPK, jednak będą miały zastosowanie do procedury wywłaszczenia pod wszystkie inwestycje celu publicznego. Zdaniem Rzecznik Praw Obywatelskich nowe rozwiązania mogą „wprowadzać dla obywateli dotkniętych wywłaszczeniem nie tylko mniej korzystne zasady ustalania wysokości odszkodowania z tego tytułu, aniżeli obecnie obowiązujące, ale przede wszystkim nierealizujące konstytucyjnego obowiązku zapewnienia słusznego odszkodowania”. Jeżeli powyższe zmiany staną się obowiązujące to właściciele nieruchomości przeznaczonych pod budowę linii kolejowej oraz infrastruktury towarzyszącej nie dość, że stracą dobytek swojego życia to nie otrzymają za to słusznego odszkodowania.

Podsumowując, oba warianty (korytarz nr 4 i nr 6) przebiegu nowo projektowanej linii kolejowej w ramach projektu pn. „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)” będą mieć nieodwracalne, negatywne skutki dla lokalnego i ponadlokalnego świata przyrody i przestrzeni, w której żyjemy. Ponadto inwestycja nie jest akceptowalna społecznie. Budowa nowej linii kolejowej podzieli obszar Gminy Nasielsk na dwie części, powodując utrudnienia komunikacyjne, przecięcie głównych korytarzy ekologicznych, a z punktu widzenia ekonomicznego nakłady finansowe, niezbędne do realizacji powyższego zamierzenia będą niewspółmierne do korzyści płynących z powstania inwestycji. My obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, zamieszkujący, urokliwą miejscowość Psucin w gminie Nasielsk, nie widzimy, żadnych pozytywów płynących z planowanej realizacji linii kolejowej. Przedstawiane przez spółkę PKP PLK S.A. korzyści płynące z realizacji przedsięwzięcia nie mają żadnego odzwierciedlenia w rzeczywistości. Zakładany wzrost liczby uruchamianych pociągów aglomeracyjnych oraz regionalnych z i do Warszawy, regularny rozkład jazdy pociągów podmiejskich, łatwiejszy dojazd do Warszawy z sąsiednich miejscowości, poprawa punktualności pociągów pasażerskich, możliwość wprowadzenia nowoczesnego taboru, skrócenie czasu podróży z Warszawy do Olsztyna o około 7 minut, to wszystko nie stanowi dla nas żadnych korzyści w momencie odcięcia głównego szlaku drogowego do istniejącego przystanku kolejowego w Brodach Warszawskich. Podobnie zakładane przez spółkę zwiększenie dostępności do transportu kolejowego poprzez dostosowanie lokalizacji przystanków do potrzeb mieszkańców wobec nie wyznaczenia żadnego przystanku na odcinku Warszawa Choszczówka – Nasielsk nie ma przełożenia w rzeczywistości.

Mając na uwadze powyższe, w niniejszej petycji wnosimy o usunięcie z Załącznika do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), linii kolejowej Warszawa-Ciechanów-Olsztyn, znajdującej się na pozycji nr 2 w dziale I Wykazu realizowanych przez inwestorów inwestycji towarzyszących, jeżeli budowa linii kolejowej nr 20 będzie traktowana jako jej element składowy. Jednocześnie postulujemy o usunięcie linii kolejowej nr 20 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Praga – Kątno, z linii kolejowych o znaczeniu państwowym, wprowadzonej na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. zmieniającego

rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych oznaczeniu państwowym (Dz. U. z 2019 poz. 899). Ponadto wnosimy o zaprzestanie prowadzenia prac przedprojektowych, projektowych, a następnie budowlanych polegających na wyznaczaniu przebiegu oraz budowie nowej linii kolejowej nr 20 pomiędzy Warszawą Wschodnią a Nasielskiem (Kątno) zarówno w ramach realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i Inwestycji mu towarzyszących (tzw. szprychy kolejowej) jak również w ramach projektu pn. „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)”.