

**UCHWAŁA NR 11/III/2024
RADY MIEJSKIEJ W SEROCKU**

z dnia 29 maja 2024 r.

w sprawie poparcia dalszej realizacji projektu pn. budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza” w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 609) uchwała się, co następuje:

§ 1. 1. Rada Miejska w Serocku popiera dalszą realizację projektu pn. budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza” w ramach programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.

2. Uzasadnienie stanowiska stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miejskiej w Serocku.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej w Serocku

Tomasz Pszczola

RADCA PRAWNY

Stanisław Paszkowski

**Uzasadnienie do Uchwały nr 11/III/2024 Rady Miejskiej w Serocku
z dnia 29 maja 2024 r.**

Rada Miejska w Serocku wyraża stanowcze poparcie dla dalszej realizacji projektu pn. budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza” w ramach programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.

Inicjatywa realizacji ww. połączenia kolejowego stanowi niespotykany w skali regionu przykład współpracy między samorządami różnych szczebli, która ma szansę trwale odmienić obraz północnej części Mazowsza, czego najdobitniej dowodzi dynamiczny rozwój inicjatywy na przestrzeni ostatnich 4 lat.

Wykluczenie komunikacyjne, z którym mierzą się mieszkańcy samorządów pozbawionych dziś dostępu do infrastruktury kolejowej jest źródłem wielkich problemów rozwojowych, społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych miast i gmin skupionych w powiatach przasnyskim, makowskim, pułtuskim oraz Miasta i Gminy Serock w powiecie legionowskim. Wykluczenie komunikacyjne jest jednym z czynników negatywnych trendów migracyjnych i demograficznych znacznej części tego regionu, jednocześnie stanowiąc problem dla części regionu, który mierzy się z dużym napływem mieszkańców chcących sprawnie przedostać się do Warszawy. Z tego też powodu bariera ta jest jednym z ważniejszych wyzwań cywilizacyjnych, którym lokalne i regionalne władze samorządowe, przy wsparciu władz centralnych, muszą stawić czoła. Podjęcie wysiłku budowy nowej linii kolejowej uznajemy za niezbędne do zatrzymania negatywnych trendów demograficznych dotyczących znaczną część samorządów z regionu.

Jako niezbędny środek przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społeczno-ekonomicznym w lokalnych społecznościach reprezentujących region północnego Mazowsza wskazuje się rozwój sieci powiązań komunikacyjnych. Czynnik ten uznaje się za niezbędny do wytworzenia nowych sposobów i kierunków ruchu gospodarczego, ruchu będącego źródłem siły tych społeczności. Rozwój nowych rodzajów transportu w regionie stanowi jednocześnie punkt wyjścia w procesie tworzenia podstaw do wdrażania w życie idei jego zrównoważonego rozwoju.

Dotychczasowa współpraca 18 samorządów północnego Mazowsza doprowadziła do opracowania pierwszego strategicznego dokumentu dla inwestycji linii kolejowej Zegrze – Przasnysz, jakim jest wstępne studium planistyczno-prognostyczne, które wykazało zasadność realizacji tej linii kolejowej i było podstawą o ubieganie się o dalszą realizację tej linii kolejowej w ramach programu Kolej +. W 2022 roku projekt uzyskał pozytywną kwalifikację w ramach programu i w tej chwili oczekuje na realizację.

Wyniki wstępnego studium prognostycznego dla tej inwestycji potwierdzają wspólne stanowisko samorządów, jakim jest zasadność budowania nowej linii kolejowej z Zegrza do Przasnysza. Potwierdzają to prognozy ruchu i dobowych przyrostów pasażerskich na granicy z Warszawą, który to według wyników z WSPP wskazuje na ponad 8 tysięczny przyrost pasażerów na dobę. Uśredniony roczny przyrost pasażerów korzystających z transportu kolejowego według analiz będzie wynosił ponad 1,7 mln osób. Projektowane połączenie kolejowe uzyskało również deklarację od Zarządu Województwa Mazowieckiego uruchomienia 14 par pociągów na okres 5 lat od zakończenia inwestycji, wyróżniając się na tle innych przedsięwzięć zgłoszonych w ramach programu „Kolej +”.

Należy podkreślić, że projekt budowy linii kolejowej relacji Zegrze-Przasnysz w 2019 roku został wpisany w Kierunki Rozwoju Sieci Kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym Master Planu dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej uznając tym samym istotność tego projektu z punktu widzenia całego Warszawskiego Węzła Kolejowego i aglomeracji warszawskiej. Projekt ten ma szansę odciążać linię kolejową nr 9, której przepustowość w tej chwili jest ograniczona. Prognozowane wolumeny pociągów i potem pasażerów zmniejszą nacisk na niewydolną komunikację kołową w rejonie a także ograniczą w dłuższej perspektywie ruch samochodowy wjeżdżający do Warszawy.

Stworzenie alternatywnej formy przemieszczania się i przeniesienia części ruchu z infrastruktury drogowej jest kierunkiem wpisującym się w politykę potrzeby redukcji oddziaływania człowieka na środowisko naturalne, w tym emisji substancji szkodliwych, w szczególności CO₂, wynikającej wprost ze zobowiązań międzynarodowych, których sygnatariuszem stała się Rzeczpospolita Polska. Analizy poczynione w ramach WSPP dla linii kolejowej Zegrze-Przasnysz dowodzą, że powstanie linii kolejowej na relacji Zegrze — Przasnysz może być powodem zmniejszenia się ruchu samochodowego na terenie powiatu legionowskiego,

pułtuskiego, makowskiego i przasnyskiego, dzięki czemu zmniejszeniu może ulec emisja spalin odprowadzanych do atmosfery, a także poziom hałasu na obszarach zlokalizowanych w bliskości z ciągami drogowymi.

Samorządy sygnujące stanowisko pozytywnie oceniają ideę przyświecającą wdrożonemu programowi Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2028 roku, dostrzegając w nim program wspierający starania w celu zwiększenia dostępności lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej.

Właściwa polityka finansowa państwa wspierająca rozwój transportu kolejowego stanowi warunek *sine qua non* wyzwań jakie rysuje przed Rzeczpospolitą Polską najbliższa przyszłość i położenie geograficzne na Nizinie środkowoeuropejskiej, predysponujące przestrzeń naszego kraju do pełnienia roli tranzytowej, a więc czerpania na tym tle nieodzownych korzyści gospodarczych. Aby to mogło zaistnieć niezbędne są wielkie inwestycje infrastrukturalne, do których niewątpliwie zalicza się zamiar realizacji linii kolejowej relacji Zegrze – Przasnysz, o całkowitej długości ok. 70 km z jej perspektywiczną rozbudową do LK nr 35. Inwestycje te są niezbędne do poprawy stanu infrastruktury kolejowej kraju, która w chwili obecnej wg wyników badań sondażowych przeprowadzonych przez Światowe Forum Ekonomiczne, oceniana jest jako bardzo słabo rozwinięta. Realizacja tych wyzwań stanowi nieodzowny element odwrócenia skutków jakie w przestrzeni kraju wywarł okres 123 lat zaborów, do dziś dostrzegalny w krajobrazie kraju, szczególnie w stopniu rozwinięcia sieci kolejowej. Region północnego Mazowsza jest przykładem regionów do dziś borykających się z tym obciążeniem. Obszar historycznie położony w obszarze zaboru rosyjskiego, w obrębie którego gęstość sieci kolejowej w latach 20' XX w. wynosiła ok. 2,85 km/100km². W dzisiejszych granicach województwa Mazowieckiego współczynnik ten na terenie województwa mazowieckiego wynosi 4,8 km/100 km², wciąż znacznie odbiegając od jego średniej wartości dla całego kraju, wynoszącego ok. 6,2 km/100km².

Jednocześnie obserwując tempo urbanizacji części samorządów projektu prognozuje się, że po 2040 roku wszystkie dostępne korytarze pod budowę linii kolejowej zostaną wykorzystane, przez co ewentualne odłożenie w czasie ww. inwestycji może przekreślić jej realizację lub znacznie podwyższyć jej koszt.

Przedstawione okoliczności pokazują, że samorządy skupione wokół inicjatywy realizacji linii kolejowej Zegrze – Przasnysz trafnie diagnozują zapotrzebowanie na realizację przedsięwzięcia infrastrukturalnego, jako mającego szansę trwale zlikwidować bariery rozwoju, z jakimi dziś mierzą się miasta i gminy usytuowane między Serockiem, a Przasnyszem. Bezpośrednie połączenie z ośrodkiem aglomeracyjnym z jednej strony wydatnie poprawi jakość życia mieszkańców regionu, z drugiej strony otwiera region na ewentualny napływ kapitału i zasobów ludzkich z tego ośrodka, dając niepowtarzalną szansę na jego rozwój. Transport kolejowy rysuje również możliwości stworzenia alternatywnego połączenia z Warszawą, względem dziś wybieranego przez większość mieszkańców regionu transportu indywidualnego, wpisując się w prowadzenie polityki wspierania zrównoważonego rozwoju.

Przewodniczący
Rady Miejskiej w Serocku


Tomasz Pszczoła