

Rada Miejska w Serocku

Komisja Rozwoju Gospodarczego, Innowacji i Bezpieczeństwa

Protokół 3/2024

w dniu 27 maja 2024

Miejsce posiedzenia: Sala Konferencyjna Urzędu Miasta i Gminy w Serocku

Obrady rozpoczęto 27 maja 2024 o godz. 13:30, a zakończono o godz. 15:35 tego samego dnia

W posiedzeniu wzięło udział 5 członków

Obecni:

1. Sławomir Czerwiński
2. Bożena Kalinowska
3. Iwona Kolon-Pierzchała
4. Dominik Krzykowski
5. Józef Lutomirski
6. Janina Osińska

Dodatkowo w posiedzeniu udział wzięli:

1. Artur Borkowski – Burmistrz Miasta i Gminy Serock
2. Jakub Szymański – Kierownik Referatu Gospodarki Gruntami, Planowania Przestrzennego i Rozwoju

1. Otwarcie posiedzenia.

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała otworzyła posiedzenie, powitała obecnych oraz sprawdziła kworum. Przewodnicząca Komisji przedstawiła porządek posiedzenia, do którego nie zgłoszono uwag.

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

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała powiedziała, że do Rady Miejskiej wpłynął projekt uchwały dotyczący poparcia dalszej realizacji projektu pn. budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolej Północnego Mazowsza” w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku. Przewodniczący Rady Tomasz Pszczoła przekazał projekt uchwały do zaopiniowania przez komisję merytoryczną tzn. Komisję Rozwoju Gospodarczego, Innowacji i Bezpieczeństwa.

Kierownik Jakub Szymański przedstawił projekt uchwały. Projekt uchwały został skierowany do Rady Miejskiej ponieważ następuje przełomowy moment w realizacji przedsięwzięcia związanego z budową linii kolejowej. Pojawiły się pewne ryzyka dla projektów infrastrukturalnych, można usłyszeć o tym z przekazów medialnych, w stosunku do różnych projektów. Projekty realizowane w ramach tzw. programu „Kolej+” są również

elementem trwającego przeglądu projektów. Budzi to po stronie samorządów zaangażowanych w projekt potrzebę wyrażenia poparcia dla projektu oraz zwrócenia uwagi kręgów decyzyjnych, że to przedsięwzięcie jest wyrazem potrzeby, która drzemie w regionie i będzie przybierała na sile, mimo, że projekt dotyczy przedsięwzięcia, które znajduje się w planach Polskich Linii Kolejowych. W chwili obecnej projekt jest na etapie takim, że otwarte jest postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej linii kolejowej. Za ten etap odpowiedzialne są już Polskie Linie Kolejowe, w ramach podpisanej umowy PLK zobowiązały się, że najpierw opracują szczegółowe studium wykonalności, projekt budowlany inwestycji i uzyskają także decyzję lokalizacyjną dla linii kolejowej i pozwolenie na budowę. W ramach decyzji lokalizacyjnej byłyby nabyte prawa do nieruchomości, to wiąże się z ustaleniem linii rozgraniczających inwestycję, które będą liniami podziału i wyłączenia nieruchomości pod realizację infrastruktury kolejowej. Jest to element przesądający dla dalszych losów przedsięwzięcia, ale z perspektywy gminy ten projekt nie przesądza o kosztach samej budowy. Udział samorządu w tym projekcie jest przewidywany do momentu uzyskania pozwolenia na budowę natomiast etap realizacyjny, budowlany jest po stronie PKP Polskich Linii Kolejowych i on już nie jest objęty umową o wspólnym finansowaniu. Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że w gminie Serock każdego roku przybywa ok 400 mieszkańców, co potwierdzają statystyki. W przeciągu ostatnich 5 lat przybyło 1800 mieszkańców w gminie, jest to bardzo duży wzrost, za którym idzie szereg potrzeb, należy się spodziewać również, że ten trend się utrzyma. Drugim ważnym kryterium w związku ze wzrostem liczby mieszkańców jest tzw. krótkotrwała migracja mieszkańców, nawet do 40% mieszkańców deklaruje codzienny dojazd do pracy, do tego można doliczyć młodzież szkolną i studentów. W chwili obecnej te osoby migrują głównie jednym szlakiem komunikacyjnym tzn. drogą krajową nr 61. Jest to szlak komunikacyjny o ograniczonej przepustowości, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców należy dostrzegać takie aspekty i nie można zgadzać się ze stwierdzeniem, że gmina w całości zabezpieczy swoje potrzeby transportowe komunikacją autobusową. Statystyki pokazują, że w 2022 roku 40% wydawanych pozwoleń na budowę w powiecie legionowskim wydawane było na terenie gminy Serock, co również obrazuje dynamikę rozwoju. Projekt dotyczy realizacji linii kolejowej od Zegrza do Przasnysza i będzie to przedłużenie linii kolejowej z Zegrza Południowego na północ, z budową nowej przeprawy mostowej i przejściem wzdłuż drogi krajowej 61 do Pułtuska, Makowa Mazowieckiego i Przasnysza. Realizacja tej linii kolejowej wynika z master planu dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej, jest to dokument PKP PLK przyjęty w 2019 roku. To się zbiegło w czasie z ogłoszeniem konkursu w programie „Kolej+”, udział samorządów w projekcie ma za zadanie zwrócić uwagę PLK, że ten projekt jest potrzebny już dzisiaj, a PLK zarysowało sobie perspektywę po 2040 roku dla budowy tej linii kolejowej. Biorąc pod uwagę dynamikę zmian i ruch budowlany na terenie gminy Serock, samorząd stoi na stanowisku, że w planowanej przez PLK perspektywie nie będzie gdzie tej linii wybudować za 20 lat ponieważ wszystkie możliwe korytarze zostaną zabudowane. W tym projekcie narysowane zostały 3 warianty, dwa warianty ciążyły w kierunku drogi DK61, jeden z wariantów był po stronie wschodniej, drugi po stronie zachodniej oraz trzeci wariant przebiegający przez miejscowości Dosin, Skubianka, Ludwinowo Zegrzyńskie, Karolino. Wariant trzeci spotkał się z największym

sprzeciwem społecznym. Najmniej ingerującym w substancję mieszkaniową wariantem okazał się jeden z wariantów wzdłuż drogi DK61, natomiast można zaobserwować, że te tereny się zabudowują i za kilka lat również ten korytarz zostanie zabudowany. W projekt zaangażowało się 18 samorządów, były to samorzady wszystkich szczebli od Województwa Mazowieckiego do gmin wiejskich. W ramach udziału w projekcie zostało opracowane wstępne studium planistyczno-prognostyczne, to był dokument w którym projektanci zatrudnieni i opłaceni przez samorzady wytrasowali trzy propozycje korytarza w którym można planować linię kolejową, przeanalizowali wpływ tej linii kolejowej na ewentualny ruch pasażerski. Wstępne studium wykazało zasadność budowy nowego odcinka linii kolejowej. Ten projekt linii kolejowej został zaklasyfikowany do udziału w programie „Kolej+” i został ogłoszony przetarg na opracowanie studium projektowo-technicznego. Przetarg został ogłoszony w październiku zeszłego roku i ostatecznie został zamknięty w marcu tego roku. Od tego czasu w projekcie nic więcej się nie wydarzyło, znane są ceny jakie zostały zaproponowane przez wykonawców. Mimo, że wygasł termin związania ofertą to wykonawca, który potencjalnie został wskazany do podpisania umowy na prace projektowe deklaruje dalej aktualność swojej oferty. Nie ma potrzeby powtarzania postępowania przetargowego jeżeli kolej ogłosi wyniki przetargu. Ma być to jednotorowa linia z mijankami tzn. długimi odcinkami dwutorowymi na których będą mogły mijać się pociągi, prędkość maksymalna pociągów osobowych będzie wynosiła 160km/h w miejscach sprzyjających, tam gdzie geometria trasy i zagospodarowanie wokół na to pozwoli. Ewentualna prędkość pociągów towarowych to 120km/h, linia jest projektowana tak aby móc w przyszłości przyjąć pociągi towarowe. Wariant 3 który został przewidziany będzie obsługiwał od 12-15 punktów obsługi pasażerskiej tzn. stacji i przystanków, długość peronu 200m, która jest standardem na linii kolejowej. Prognoza pasażerska przewiduje w 2030 roku, że 1944 osób na dobę na stacji Serock korzystałoby z pociągu, w Wierzbicy byłoby to 455 osób i w Jadwisinie 521 osób. Koszty budowlane wariantu wybranego jako rekomendowany tzn. W2, po dokonaniu modyfikacji trasy proponując ustalenie lokalizacji stacji w Serocku po zachodniej stronie obwodnicy przedstawiały się na poziomie ponad 2mld zł. Projekt dokumentacyjny który jest objęty umową z PKP PLK tzn. opracowanie dokumentacji projektowej, wykup nieruchomości opiewa na maksymalną kwotę 306 000 000zł, w tym 15% to jest udział 18 samorządów zaangażowanych w projekt, natomiast z tego 174 000 000zł to jest koszt wykupu nieruchomości, 100 000 000zł to jest koszt dokumentacji projektowej, z tym że jest to kwota szacunkowa ponieważ wynik przetargu został ustalony na 40 000 000zł. Cały koszt udziału samorządów jest zabezpieczony w WPF tzn. 45 903 000zł przy czym gmina Serock wkładu własnego w projekt ma ok 2 000 000zł w tym rozrachunku. Marszałek Województwa deklaruje pokrycie 50% z tych 15% całościowego udziału samorządów tzn. kwotę 24 000 000zł dokłada samorząd Województwa Mazowieckiego i pozostali udziałowcy to są gminy, powiaty i miasta pomiędzy Serockiem a Przasnyszem. Wg. analiz projektantów szlak ma startować na stacji kolejowej Zegrze Południowe, ma być przedłużeniem tej linii. Szlak ma wykorzystać pas terenowy po starej linii kolejowej do Zegrza Południowego i ingerować w teren przystani, ma być wybudowany most równoległy do mostu na DK61. Następnie wg. analiz projektantów na tym odcinku linia jednotorowa i ma wejść w skarpe, będąc na pewnej

wysokości i wchodząc w wykop wzdłuż drogi krajowej dwupoziomowo skrzyżować się z DK61 i przejść dołem pod DK61 stopniowo w kierunku Jadwisina osiągając rzędną terenu i wzdłuż Jadwisina ta linia miałaby być zagłębiona o 0,5 metra. Planowana lokalizacja przystanku Jadwisin to jest rejon IHARu. Tutaj dochodzi się do momentu trudnego skrzyżowania linii kolejowej z drogą krajową. Z PLK zostało wynegocjowane w ramach opisu przedmiotu zamówienia dla projektantów takie rozwiązanie, że projektanci szczegółowo projektując ten odcinek zaproponują dwa różne rozwiązania jak przetrasować tą linię kolejową. Zostało to zrobione w ten sposób ze względu na zabudowania, w Jadwisinie realnie jest jeden zespół zabudowy natomiast po drugiej stronie byłoby kilka osiedli do wywłaszczenia. Po tym przejściu linia kolejowa idzie zachodnią stroną, przystanek lokalizowany w rejonie ul. Nasielskiej w Serocku. Koresponduje to z planami rozwojowymi przewidywanymi dla miasta, w tym rejonie dopuszczono tereny zabudowy wielorodzinnej po to aby ciężar osadnictwa przenieść na teren na którym ewentualne skomunikowanie będzie najlepsze. Dalej linia kolejowa idąc w kierunku Wierzbicy ma ominąć wiadukt na ul. Polnej, stacja byłaby zlokalizowana przy budynku hotelowym.

Radna Janina Osińska zapytała czy w Jadwisinie nie jest zlokalizowana kanalizacja pod kolektorem.

Kierownik Jakub Szymański odpowiedział, że jest tam kolektor kanalizacyjny, natomiast uda się to pogodzić. Projektanci się zgodzili ze stanowiskiem, że przebudowa kolektora będzie lepszym rozwiązaniem niż ingerencja w tereny zabudowane.

Radny Józef Lutomirski poprosił o więcej szczegółów dotyczących przejścia linii kolejowej przy parku. Czy grunty w miejscowości Stasi Las również będą brane pod uwagę przy budowie kolei.

Kierownik Jakub Szymański odpowiedział, że jest taka możliwość ponieważ projektanci pracując nad tym tematem mają zaproponować dwa rozwiązania. Po rozmowach roboczych z projektantami wiadomo już, że planowano wyniesienie drogi krajowej na estakadę na tym odcinku.

Radny Józef Lutomirski zapytał czy może to powodować wywłaszczenie budynków mieszkalnych.

Kierownik Jakub Szymański odpowiedział, że jest taka sytuacja, że na tym zakręcie mogą być wywłaszczone dwa budynki albo trafi ta linia kolejowa w okolice tych budynków. To co gmina mogła zrobić w tym momencie to zwrócić uwagę przyszłych projektantów i PKP, że jest to miejsce problematyczne i wymaga szczególnej uwagi.

Radny Józef Lutomirski zapytał jaka byłaby odległość linii kolejowej od istniejących zabudowań w przypadku tego optymistycznego wariantu.

Kierownik Jakub Szymański odpowiedział, że pas kolejowy będzie miał szerokość ok 20 metrów, będą to urządzenia odwadniające i dwa tory na tym odcinku. Dla nowych budynków minimalna odległość wymagana wynosi 20 metrów. Przy trasowaniu linii kolejowej nie ma

wymogu takiego na ile należy się odsunąć od istniejącego budynku. W tym wariancie powinni ten odcinek ok. 20 metrów zachować od granicy obszaru kolejowego.

Radny Dominik Krzykowski zapytał jak będzie wyglądała sprawa wywłaszczeń. Czy są jakieś wyliczenia w jakich miejscowościach i liczbowo jak to wygląda.

Kierownik Jakub Szymański odpowiedział, że przy tej trasie na chwilę obecną jest zdiagnozowana jedna nieruchomości zabudowana budynkiem mieszkalnym, która podlega wywłaszczeniu. W stosunku do gruntów niezabudowanych nie ma takich analiz, na chwilę obecną mogłyby to być tylko szacunki, kwestią kluczową jest projekt. Kalkulacje byłyby obciążone dużym błędem, można powiedzieć tylko tyle, że będzie to długość trasy w gminie X 20 metrów przyjmując szerokość pasa kolejowego.

Radny Józef Lutomirski powiedział, że zgadza się z uzasadnieniem przedstawionym przez Kierownika Jakub Szymańskiego. Uzasadnione jest podjęcie działań mających na celu poprawę rozwiązań komunikacyjnych. Rada Miejska podjęła Uchwałę Nr 333 odnośnie przystąpienia do studium planistycznego, z którego to wynika że z punktu widzenia społecznego i ekonomicznego najlepszy jest wariant idący z prawej strony DK61 na wysokości aglomeracji Stasi Las, Borowa Góra, Karolino i ten wariant jest akceptowany przez społeczeństwo tej aglomeracji. Radny zapytał czy samorzady mają oficjalne stanowisko inwestora tzn. PKP odnośnie zagrożenia budowy tej linii kolejowej oraz czy pozostałe 18 zaangażowanych samorządów również zajmie tożsame stanowisko w sprawie budowy kolei. Samorzady poniosły duże koszty zarówno ekonomiczne jak i społeczne, w przypadku gdyby ta inwestycja nie doszła do realizacji to kto samorządom zwróci środki finansowe, które zostały zaangażowane? Gdyby to zadanie zostało wycofane, w jakim trybie samorzady wystąpiłyby o zwrot poniesionych kosztów?

Burmistrz Artur Borkowski odpowiedział, że przeprowadził rozmowę z Marszałkiem Adamem Struzikiem podczas, której Marszałek zadeklarował przyjęcie tożsamego stanowiska. Burmistrz dodał, że będzie dążył do tego aby wraz z samorządami zaangażowanymi w projekt oraz z Marszałkiem Adamem Struzikiem odbyć rozmowę z Ministrem, aby ta decyzja odnośnie budowy kolei zapadła pozytywnie. Na chwilę obecną dąży się do tego aby ta linia kolejowa została zaprojektowana, nawet jeśli trzeba by było czekać na wybudowanie jej nawet kilkanaście lat. Nikt nie oczekuje tego, że ta linia kolejowa zostanie w przeciągu kilku lat wybudowana, ale należy dokończyć projektowanie trasy aby móc uczciwie mieszkańcom przekazać którądy ta trasa będzie przebiegała, aby funkcjonowało to w świadomości ludzkiej, że taka inwestycja będzie miała miejsce. Po zakończeniu projektowania i wydaniu decyzji gmina będzie mogła wpisać to na stałe w miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, bez tej decyzji gmina tego zrobić nie może.

Kierownik Jakub Szymański dodał, że do wszystkich samorządów zaangażowanych w projekt została wysłana prośba o podjęcie takiej uchwały, przy czym na chwilę obecną część samorządów już tą uchwałę podjęło. Na chwilę obecną nie ma informacji aby któryś z samorządów nie zamierzał podjąć tej uchwały. Odnośnie zabezpieczenia ewentualnego zwrotu kosztów Kierownik odpowiedział, że gmina podpisała z PLK umowę na wspólną

realizację przedsięwzięcia, która już formalnie jest realizowana, PLK weszło w rolę wykonawcy tego przedsięwzięcia. PLK podpisując umowę zgodziło się zwrócić gminie 85% kosztów opracowania tego wstępnego studium planistyczno-prognostycznego i z 1 000 000zł kosztów które poniosła gmina, 850 000zł powinna gmina otrzymać zwrotu, tylko warunkiem zwrotu tych środków jest rozstrzygnięcie przetargu. Umowa nie przewiduje trybu zerwania tej umowy z ich strony z powodów takich, że Ministerstwo się rozmyśliło więc taka jednostronna deklaracja zerwania umowy będzie podstawą do roszczenia w stosunku do PLK i sądowego dochodzenia należności.

Radny Józef Lutomirski powiedział, że wg. niego podstawą realizacji tego zadania jest studium wykonalności, które jasno precyzuje który wariant jest najbardziej uzasadniony pod względem ekonomicznym i społecznym. To studium wykonalności miało udzielić odpowiedzi czy realizacja tego zadania jest uzasadniona i ten dokument planistyczny daje podstawę do tego aby to zadanie realizować. Należy również właścicielom nieruchomości na których ta kolej jest przewidziana udzielić informacji aby mieli jasność sytuacji. Samorząd powinien zabezpieczyć interes mieszkańców.

Radny Sławomir Czerwiński powiedział, że nastąpiły zmiany nie tylko na szczeblu rządowym ale także samorządowym i ta uchwała jest ważna również ze względu na to w jakim kierunku chce iść samorząd serocki. Należy odpowiedzieć na pytanie czy kontynuować to co już zostało zaczęte czy nie. W opinii radnego pomysł poprowadzenia linii kolejowej przez gminę Serock jest dużą szansą dla rozwoju gminy. Radny powiedział, że rozmawiał z wieloma mieszkańcami na ten temat i nikt nie wyraził negatywnej opinii na temat kolei, należy wypośrodkować szanse, zagrożenia i pewne wady jakie ten projekt posiada. Bardzo istotne jest to, że na chwilę obecną w proponowanym wariantcie będzie tylko jedna nieruchomość do wyburzenia, ale jeśli ta inwestycja będzie odkładana na kolejne lata to tych nieruchomości będzie o wiele więcej. Ważne jest również to aby ta uchwała została podjęta aby uprzedzać pewne fakty, aby nie dawać argumentów rządzącym do odrzucenia tego projektu, aby wyjść z inicjatywą, że gmina jest gotowa kontynuować projekt.

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała powiedziała, że zarówno ona jak i mieszkańcy z okręgu wyborczego są zainteresowani budową kolei w gminie Serock. Będzie to szansa na rozwój dla gminy. Oczywiście niosły obawy pewne rozwiązania tj. przejścia i przebieg linii kolejowej, ale gmina nie powinna odstępować od tego projektu a wręcz właśnie wykorzystywać wszelkie możliwe formy aby zrealizować ten projekt.

Radny Dominik Krzykowski powiedział, że jako mieszkaniec Serocka pamięta jak wyglądała sytuacja z dojazdem jeszcze zanim powstała obwodnica Serocka. Budowa obwodnicy też nie była do końca akceptowana przez mieszkańców, każda duża inwestycja budzi pewne kontrowersje. Jeżeli chodzi o kolej to w opinii radnego każda forma próby skomunikowania mieszkańców, odciążenia ruchu kołowego jest warta zastanowienia. Radny zapytał jaka maksymalnie może być częstotliwość kursów pociągów na tej trasie, czy rzeczywiście ta częstotliwość pozwoli przekonać mieszkańców do tego aby porzucili transport kołowy na rzecz transportu kolejowego. Czy są już prognozy odnośnie częstotliwości kursów a także czy są będzie to transport w większości pasażerski czy będzie

też transport towarowy, jakie będą między nimi proporcje. Jakie dotąd gmina poniosła koszty na całość tego projektu, jakie środki są planowane na ten cel do przeznaczenia w tym roku i na co.

Burmistrz Artur Borkowski odpowiedział, że na ten moment gmina poczyniła relatywnie niewielkie wydatki. Na chwilę obecną wszelkie działania polegają głównie na pracach koncepcyjnych, dyskusjach, organizacji. Jedyne środki poniesione przez gminę były na opracowanie studium przy czym koszt opracowania studium to była kwota 1 000 000zł rozłożona proporcjonalnie na 18 samorządów biorących udział w projekcie, w tym wkład gminy Serock wynosił ok 100 000zł. W budżecie gminy oraz w WPF można znaleźć kwotę ok 2 700 000zł, jest to kwota która była w budżecie już w ubiegłym roku, ale bez zarezerwowania tej kwoty PLK czyli podmiot rozstrzygający przetarg nie mógłby zawrzeć umowy. Te środki nie zostały skosmumowane w zeszłym roku, żeby mieli oni otwartą drogę do działania, z tym że nie wiadomo czy te środki w tym roku również zostaną wydane. Ta kwota 2 700 000zł jest to maksymalny udział pojedynczej gminy w programie, jest to kwota na dokumentację oraz na wykupy nieruchomości, czyli jest to ta część gminy w 15% tej całości do której rząd dokłada 85% i docelowy udział gminy Serock w tym projekcie. Odnośnie transportu pasażerskiego i towarowego Burmistrz odpowiedział, że dzięki temu, że ta funkcja towarowa została wskazana w projekcie gmina zyskała punkty i również nie wyklucza się takiej opcji, że jeśli w przyszłości pojawi się w Serocku działalność gospodarcza to będzie możliwość transportu towarowego. Na dzień dzisiejszy jest zadeklarowane 14 par pociągów na dobę i zostały one zadeklarowane przez Województwo tzn. przez Koleje Mazowieckie a do Zegrza kursy wykonuje ZTM. Wraz z rozwojem gminy i wydolnością finansową będzie można dążyć do tego aby tych pociągów było więcej.

Kierownik Jakub Szymański dodał, że w Serocku jest planowany taki układ torowy aby pociągi mogły tu kończyć bieg i teoretycznie te pociągi, które dojeżdżają do Zegrza Południowego mogłyby dojeżdżać do Serocka.

(Radna Janina Osińska opuściła posiedzenie)

Radna Bożena Kalinowska powiedziała, że przystępując do tego projektu radni dyskutowali wiele godzin, było wiele „za” i „przeciw” i w opinii radnej należy robić wszystko aby dążyć do realizacji tej inwestycji. Jest to szansa nie tylko dla Serocka ale także dla terenów tj. Wierzbica gdzie w tej chwili realizuje się dużo budownictwa mieszkaniowego, przybywa nowych mieszkańców.

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała zapytała czy są planowane tereny, które będą mogły służyć za parking przy stacjach.

Burmistrz Artur Borkowski powiedział, że to jest właśnie kolejny argument żeby tą linię kolejową prowadzić dalej ponieważ w Zegrzu pojawia się problem z dostępnością miejsc parkingowych ponieważ dużo samochodów pozostawiają osoby dojeżdżające z Pułtuska, Przasnysza itp. Planuje się tak skonstruować aby do stacji można było dojechać lokalną komunikacją, żeby były stacje rowerowe, żeby ta forma transportu była zróżnicowana. Oczywiście przewiduje się także miejsca parkingowe. Stacja w Jadwisinie jest planowana w

miejscu gdzie są jeszcze dostępne niezabudowane grunty, więc pewien potencjał te lokalizacje stacji dają.

Głosowano w sprawie

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie poparcia 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.

Wyniki głosowania

ZA: 5, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 1

Wyniki imienne

ZA (5)

Sławomir Czerwiński, Bożena Kalinowska, Iwona Kolon-Pierzchała, Dominik Krzykowski, Józef Lutomirski

NIEOBECNI (1)

Janina Osińska

3. Sprawy różne.

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała zaproponowała członkom Komisji, że Komisja będzie się spotykała w poniedziałek tego tygodnia w którym będzie się odbywała sesja, np. o godz. 16.00. Przewodnicząca Komisji zaproponowała także aby członkowie Komisji przekazali swoje propozycje do planu pracy Komisji.

Radny Dominik Krzykowski poprosił o doprecyzowanie odpowiedzi jaką otrzymał na złożoną interpelację. Z odpowiedzi wynika, że podjęto decyzję, iż najbardziej optymalnym rozwiązaniem na chwilę obecną jest utworzenie progów zwalniających poza przejściami dla pieszych, wzdłuż 3 pierzei południowej, północnej i wschodniej. Radny zapytał czy na ul. Kościuszki byłoby możliwe wykonanie wyniesionych przejść dla pieszych. Przepisy prawo o ruchu drogowym wskazują, że te wyniesione przejścia dla pieszych powinny być umiejscowione w pewnej odległości od skrzyżowań jednak struktura tego terenu rodzi pewne problemy organizacyjne. Radny zapytał jakie ustalenia zostały podjęte na posiedzeniach Komisji Rozwoju Gospodarczego, Innowacji i Bezpieczeństwa na których był omawiany ten temat. Radny zapytał również czy jest w planach przywrócenie sieci rowerowej na terenie gminy Serock. Zainteresowanie tą siecią rowerową było dosyć duże i warto powrócić do rozmów na ten temat.

Burmistrz Artur Borkowski odpowiedział, że są zainteresowani siecią rowerową, nieraz wypowiadał się na temat ogólnej intencji tworzenia ścieżek rowerowych. Zwłaszcza nad wodą gdzie są planowane te ścieżki rowerowe optymalnym rozwiązaniem byłoby pojawienie się punktów obsługi tych potrzeb np. jakaś kawiarnia, miejsce gdzie można zjeść, wypożyczyć rower itp. W czasie kiedy gmina współpracowała z firmą to dokładała do tego

środki w wysokości ok 25 000zł, później było to ok 50 000zł. Na chwilę obecną ten koszt to ok 160 000zł. Pojawiła się firma Bolt z hulajnogami elektrycznymi i gmina do tego nie dokłada własnych środków. Jeśli gmina wygeneruje zachęcającą infrastrukturę, pojawią się ludzie którzy będą korzystali z tych urządzeń to być może uda się z niewielkim wkładem finansowym gminy wejść w ten program. Bolt zadeklarował, że wejdą z rowerami jeśli będzie im się to opłacało. Odnośnie progów zwalniających na rynku Burmistrz odpowiedział, że na dzień dzisiejszy nie jest w stanie udzielić jednoznacznej odpowiedzi czy będą wyniesione przejścia dla pieszych na rynku czy to będą progi zwalniające. Zamyśl jest taki, że ul. Kościuszki, zachodnia pierzeja rynku i ul. 11 Listopada zostanie zachowana bez progów zwalniających ponieważ tamtędy przejeżdża komunikacja szkolna autobusowa. Szczególnie na rynku ten odcinek okazał się newralgiczny i zamyśl jest taki aby wyhamować ruch na rynku. Zaproponowano rozwiązanie aby zastosować progi zwalniające na tych trzech pierzejach rynku co powinno trochę złagodzić problem.

Radny Dominik Krzykowski powiedział, że warto również wziąć pod rozwagę zastosowanie kamer akustycznych, mogłoby to pomóc w przeprowadzeniu pomiarów co da informację o przekroczeniu poziomu hałasu. Są także urządzenia, które na podstawie przekroczenia pewnego pułapu poziomu hałasu są w stanie identyfikować te pojazdy, które nadmierny hałas generują.

Burmistrz Artur Borkowski odpowiedział, że w tym przypadku problemem będzie kwestia egzekucji, ponieważ nawet jeśli uda się stwierdzić hałas, zidentyfikować samochód i dotrzeć do kierującego nie ma trybu w jakim można by go było ukarać. Przeprowadzona była rozmowa z Komendantem Powiatowym Policji, który zadeklarował że podejmą próby wprowadzenia pewnych rozwiązań.

Radny Sławomir Czerwiński powiedział, że w temacie bezpieczeństwa na rynku Komisja Rozwoju Gospodarczego, Innowacji i Bezpieczeństwa dwa razy spotykała się z mieszkańcami i zaproponowane rozwiązanie w postaci progów zwalniających jest wynikiem rozmów i konsensusu zawartego z mieszkańcami. Mieszkańcy zabiegali o progi zwalniające na ul. Kościuszki i na ul. 11 Listopada jednak tam ograniczeniem jest przejazd autobusu szkolnego. Mieszkańcy zgłaszali, że dla nich największym problemem były pędzące motocykle, które generowały duży hałas. Progi zwalniające na trzech pierzejach rynku jest kompromisem zawartym z mieszkańcami, ponieważ jest to rozwiązanie, które można wykonać najszybciej i najtaniej. Na posiedzeniach Komisji obecni byli także policjanci, którzy zadeklarowali częstsze patrole oraz jeżeli będzie jakieś podejrzenie to pojazd będzie kierowany na badania techniczne a dowód rejestracyjny będzie zatrzymywany. Policja nie posiada urządzenia do pomiaru poziomu hałasu, aby takie urządzenie zakupić to muszą być wszelkie certyfikaty aby można było wyegzekwować mandat. W opinii radnego warto zacząć od progów zwalniających i obserwować reakcje mieszkańców oraz czy spełniło to oczekiwania.

Burmistrz Artur Borkowski dodał, że planowana jest przebudowa rynku, która miałaby polegać na zawężeniu trawersy ruchu, tak aby z dwóch pasów zrobić jeden, dzięki czemu udałoby się poszerzyć chodniki, co również trochę spowolni ruch na rynku.

Radny Dominik Krzykowski powiedział, że warto również wziąć pod rozwagę przeniesienie ruchu autobusu szkolnego aby autobus wjeżdżał od ul. Pułtuskiej.

Burmistrz Artur Borkowski powiedział, że nie odrzuca tego tematu, będą prowadzone rozmowy o infrastrukturze oświatowej i pewnych rozwiązaniach.

Radna Bożena Kalinowska zapytała czy Burmistrz przekazał Wodom Polskim wniosek odnośnie przeglądu stanu urządzeń znajdujących się na terenie sołectwa. Kolejną kwestią poruszoną przez Radną są słupy energetyczne, które znajdują się na drodze dojazdowej do ul. Przydatek. Radna poprosiła aby zwrócić się ponownie do zakładu energetycznego o przeniesienie tych słupów na skraj drogi.

Burmistrz Artur Borkowski odpowiedział, że planował spotkanie z Wodami Polskimi jednak do tego spotkania nie doszło. Burmistrz zadeklarował, że ponowi próbę spotkania z Wodami Polskimi oraz zwróci się do zakładu energetycznego z wnioskiem radnej.

Radny Józef Lutomirski poruszył temat drenażu francuskiego który został wykonany wraz z przebudową ul. Długiej w Stasim Lesie i wymaga konserwacji na wielu odcinkach.

4. Zakończenie posiedzenia.

Przewodnicząca Komisji Iwona Kolon-Pierzchała stwierdziła wyczerpanie porządku obrad i zamknęła posiedzenie.

Przewodnicząca

Komisji Rozwoju Gospodarczego, Innowacji i Bezpieczeństwa

Iwona Kolon - Pierzchała

Przygotowała: Patrycja Seroka