

Łomża, dnia 17 lutego 2020 r.

Konwent Wójtów, Burmistrzów

Powiatu Łomżyńskiego

Marcin Horała

pełnomocnik rządu ds. Centralnego
Portu Komunikacyjnego

Mikołaj Wild

Prezes Zarządu Spółki CPK

**Stanowisko Konwentu Wójtów Powiatu Łomżyńskiego podjęte na
Konwencie w dniu 17 lutego 2020 r.**

My, samorządowcy Powiatu Łomżyńskiego, ponownie z zadowoleniem przyjmujemy działania rządu Polski zmierzające do skomunikowania, także linią kolejową, Ziemi Łomżyńskiej z Warszawą i centrum kraju oraz Mazurami. Przedstawiony pod koniec stycznia projekt dokumentu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego, wraz ze stanowiącym jego integralną część Programem Kolejowym i ujętą w nim projektowaną linią kolejową nr 29 od Ostrołęki przez Łomżę, Kolno, Pisz, Orzysz do Giżycka, pozwala żywić przekonanie, że jej szybka budowa zakończy kilkudziesięcioletni okres kolejowego wykluczania Ziemi Łomżyńskiej.

Oczekując realizacji tej inwestycji, i dostrzegając zaangażowanie w jej rzetelne przygotowanie, chcemy zwrócić uwagę, że mapy na których wyrysowane zostały proponowane przebiegi nowych linii kolejowych „ciąg nr 3, linia kolejowa nr 29, arkusz: 1 z 4” nie są aktualne i nie uwzględniają zrealizowanych, lub zatwierdzonych i realizowanych dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych o znaczeniu ogólnopolskim i europejskim. Inwestycje: most energetyczny Polska – Litwa, droga ekspresowa S61 (Via Baltica), gazociąg wysokiego ciśnienia Polska – Litwa tzw. południowy odcinek, czy obejście (obwodnica) Konarzyc w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 wchodzi w kolizję z prezentowanymi przebiegami linii kolejowej nr 29 na obszarze Gminy Łomża.

Mając na uwadze znaczenie planowanej inwestycji dla rozwoju lokalnej społeczności całej Ziemi Łomżyńskiej, my burmistrzowie i wójtowie gmin Powiatu Łomżyńskiego wnioskujemy o przyjęcie do analiz jeszcze innych, alternatywnych dla wyznaczonych w projekcie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego przebiegów linii kolejowej nr 29. Przedstawione w projekcie SSL warianty przebiegu nowej linii kolejowej nr 29 zakładają przejście przez środek Miasta Łomża, po śladzie obecnej linii kolejowej i dawnej rezerwy kolejowej, która od kilkunastu już lat nie istnieje w planach zagospodarowania przestrzennego Miasta Łomża.

Proponujemy, aby do dokumentu SSL i dalszych analizy, zostały wprowadzone warianty przebiegu linii 29 nowym szlakiem po zachodniej stronie Miasta Łomża. Za wyborem takiego wariantu przebiegu linii kolejowej nr 29 przemawia wiele argumentów społecznych i ekonomicznych.

Najważniejszym jest ograniczenie do minimum potencjalnych konfliktów społecznych, jakie może wywołać lokalizacja linii kolejowej w przebiegu pomiędzy osiedlami bloków i domków jednorodzinnych Miasta Łomża. Wskazany w projekcie SSL przebieg linii kolejowej na długości ok. 2 km dawnej rezerwy kolejowej, znajduje się w odległości około 30 metrów od bloków i domów. Samo wytyczanie trasy może wywoływać sprzeciw mieszkańców, a nawet jeśli doszłoby do realizacji inwestycji, jej uciążliwość byłaby bardzo duża.

Trwający kilka minut przejazd pociągów przez Miasto Łomża wiązałby się z koniecznością przecięcia kilku ulic, w tym czterech z pięciu największych w Mieście Łomży: Wojska Polskiego (DK 61 i DK63), gen. Władysława Sikorskiego (DK63), Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego i Alei Legionów (DW 677), oraz co najmniej jeszcze: ul. Nowogrodzkiej, ul. Rot. Witolda Pileckiego, ul. Poznańskiej i ul. Grobla Jednacczewska. Zamknięcie szlabanów na każdej z nich na kilka minut dla każdego z przejazdów pociągów sparaliżowałoby ruch w mieście.

Dodatkowo tak wytyczona linia kolejowa musiałaby w dwóch miejscach przecinać nową drogę ekspresową S61 (Via Baltica), co wiązałby się z koniecznością dobudowy nowych wiaduktów na realizowanej w tej chwili drodze, która jest jednym z korytarzy sieci bazowej transeuropejskiej sieć transportowej TEN-T.

Realizacja linii kolejowej nr 29 w proponowanym alternatywnym przebiegu przez obszar Gminy Łomża, poza obszarami gęstej zabudowy Miasta Łomża, będzie wiązała się z potencjalnie znacznie mniejszymi konfliktami społecznymi, niższymi kosztami realizacji inwestycji i możliwym krótkim czasem przygotowania dokumentacji, uzyskiwania wymaganych prawem decyzji administracyjnych i samej budowy.

Przyjmując do analiz i realizacji proponowany przez nas alternatywny przebieg linii nr 29 nadal uzyskujemy zakładany w projekcie SSL cel jakim jest skomunikowanie Miasta Łomża transportem kolejowym (str. 45). Lokalizacja nowego Dworca Kolejowego Łomża w okolicy Grzymał Szczepankowskich lub Nowych Kupisk na terenie Gminy Łomża, byłaby oddalona o ok. 3 km od granic administracyjnych Miasta Łomża i ok. 5 – 6 km od jej ścisłego centrum. Dworzec znajdowałby się w sąsiedztwie zaplanowanych węzłów drogowych S61 „Łomża Zachód” lub „węzeł Nowogród”, co rozwiązywało problem kosztownej budowy nowych dróg dojazdowych. Taka lokalizacja, poza ścisłym centrum Miasta Łomży, umożliwiałaby niemalże nieograniczoną rozbudowę infrastruktury kolejowej, zapewniając możliwości rozwojowe Ziemi Łomżyńskiej na kolejne dziesięciolecia.

Dodać wypada, że budowa Dworca Kolejowego Łomża we wskazanych przez nas lokalizacjach wpisywałoby się także w ogólnosiwiatową tendencję realizacji terminali komunikacyjnych poza ścisłymi centrami miast. Dobrym przykładem jest Centralny Port Komunikacyjny, który został zlokalizowany na obszarze rolniczym, poza największymi w kraju aglomeracjami Warszawą i Łodzią.

Przewodniczący Konwentu Wójtów



Piotr Kłys