



**RADNY
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO**
Witold Kołodziejski
Klub Radnych Prawo i Sprawiedliwość

p. *Mariusz A. Śliwa*
16.03.15 *M*

ES00: 50528



KS-BSS.0003.15.2015.MM.

Warszawa, dn. 16.03.2015 r.

Pan
Ludwik Rakowski
Przewodniczący Sejmiku
Województwa Mazowieckiego

Na podstawie § 58 Statutu Województwa Mazowieckiego składam na ręce Pana Przewodniczącego interpelację do:

Marszałka Województwa Mazowieckiego Pana Adama Struzika.

Zwracam się do Pana Marszałka o przedstawienie wykładni prawnej na temat relacji pomiędzy Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego a Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego gmin wchodzących w jego skład.

Bezpośrednim powodem wystosowania tej interpelacji jest sprawa umieszczenia przebiegu Kolei Dużych Prędkości linii Y Warszawa-Łódź-Wrocław-Poznań (KDP) w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego i jednocześnie znaczne odkładanie tej inwestycji w czasie.

W wyniku tego gminy czują się zobligowane by wpisywać obecnie odpowiednią rezerwację terenu do Studium i Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego wraz ze szczegółowym trasowaniem KDP.

Tymczasem zachodzi wiele przesłanek które powodują że wpisanie przebiegu KDP do Gminnych Planów Zagospodarowania Przestrzennego nie powinno mieć miejsca. Do planów miejscowych można wprowadzić tylko te ustalenia planu województwa w stosunku do których znane są terminy ich realizacji oraz warunki, w tym finansowanie ich wprowadzenia. Te dwa warunki nie są dotrzymane, co wyjaśniam poniżej:

1. Aspekt terminu realizacji

Wszelkie prace nad budową linii KDP „Y” zostały zawieszone decyzją rządu RP do 2030 roku. Nie jest to jednak data rozpoczęcia prac, lecz czas kiedy będzie musiała zostać podjęta kolejna decyzja na ten temat. Jest prawdopodobne że zawieszenie może być przedłużone na kolejne 15 lub więcej lat, lub zostaną wznowione wyłącznie prace projektowe nad rozwiązaniami alternatywnymi. Bardzo znamieny jest w tej kwestii fragment Prognozy Oddziaływania Na Środowisko Do Programu Szynowego: „Należy tu jednoznacznie stwierdzić, że koncepcja KDP została oficjalnie oddalona, prawdopodobnie na wiele dziesięcioleci. Wydaje się, że biorąc pod uwagę koszty i ekstremalne uciążliwości środowiskowe takich kolei przy raczej niewielkim efekcie przewozowym, decyzję taką należy w Prognozie przyjąć jako zrozumiałą i korzystną”. Podsumowując, przedsięwzięcie to z całą pewnością nie będzie realizowane przez długi okres czasu, rzędu kilkudziesięciu lat, a jest też bardzo prawdopodobne że inwestycja ta nigdy nie zostanie zrealizowana w obecnie zaplanowanym kształcie.

2. Aspekt finansowania inwestycji

Ogłoszona w 2013 roku reforma unijnej polityki infrastruktury w zakresie budowy Paneuropejskich Korytarzy Transportowych zakłada że w wyznaczonych trasach zostaną wykorzystane głównie istniejące odcinki komunikacyjne, zostaną przeprowadzone modernizacje tych części gdzie będzie to wymagane, a nowe odcinki będą budowane tylko tam gdzie nie istnieje infrastruktura którą można wykorzystać. Jest to podyktowane głównie rachunkiem ekonomicznym. Tymczasem budowa KDP „Y” ma przebiegać po całkowicie nowych terenach, ma być budowana od podstaw bez wykorzystania istniejącej infrastruktury. W dodatku trasowanie KDP nie pokrywa się z wyznaczonymi Paneuropejskimi Korytarzami Transportowymi, w szczególności z korytarzem nr 2. Reasumując, omawiana inwestycja nie jest spójna z polityką transportową UE ani pod względem trasowania ani pod względem sposobu prowadzenia tego typu inwestycji. Wobec braku spójności trasowania KDP „Y” z Paneuropejskimi Korytarzami Transportowymi, zgodnie z deklaracją Unijnego Komisarza ds. Transportu Siima Kallasa, inwestycja ta ma nikłe szanse otrzymania dofinansowania z UE w perspektywie wielu lat. Biorąc dodatkowo pod uwagę obecny kryzys oraz wysokie koszty tej inwestycji, możliwości jej sfinansowania wyłącznie ze środków krajowych są bardzo odległe w czasie.

Skutkiem braku wiążących decyzji co do realizacji inwestycji KDP są, praktycznie rzecz biorąc, poważne utrudnienie lub pozbawienie możliwości inwestowania na obszarach zaplanowanej trasy „Y”, oraz drastyczny spadek wartości tych terenów, co w efekcie oznacza ich degradację w perspektywie nawet kilkudziesięciu lat. A przecież dotyczy to bardzo wartościowych terenów aglomeracji warszawskiej.

Podsumowując, proszę o wyjaśnienie relacji prawnych pomiędzy Wojewódzkim Planem Przestrzennego Zagospodarowania, a miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego, czy urzędy gmin są zobligowane umieszczać w miejscowych PZP wytyczne z wojewódzkiego PZP i na jakich zasadach, oraz jakie warunki muszą być spełnione, aby właściciele gruntów mogli ubiegać się o odszkodowania wynikające z faktycznego ograniczenia dysponowania swoją własnością?

Z poważaniem



Witold Kołodziejski