

UCHWAŁA NR 27/IV/2024
RADY GMINY PIĄTNICA

z dnia 29 sierpnia 2024 r.

**w sprawie wniesienia petycji dotyczącej przebudowy i rozbudowy linii kolejowej na trasie Warszawa –
Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 609 i 721) w związku z art. 2 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) uchwala się, co następuje:

§ 1. Wnosi się petycję o podjęcie działania w celu jak najszybszej przebudowy i rozbudowy linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko do:

- 1) Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska, w brzmieniu określonym w załączniku nr 1;
- 2) Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Obrony Narodowej Pana Władysława Kosiniaka-Kamysza - w brzmieniu określonym w załączniku nr 2;
- 3) Ministra Infrastruktury Pana Dariusza Klimczaka - w brzmieniu określonym w załączniku nr 3.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Piątnica.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
RADY

Jan Kopczewski

Piątnica Poduchowna, dnia 29 sierpnia 2024 r.

Pan

Donald Tusk

Prezes Rady Ministrów

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483 z późn. zm.) oraz art. 2 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) wnosimy petycję o podjęcie działania w celu jak najszybszej przebudowy i rozbudowy linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328), zwanym dalej: Planem, opisane zostały „Kierunki rozwoju sieci połączeń po roku 2028” (3.9): *Po roku 2028 sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych zaplanowanych do realizacji elementów infrastruktury kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK, w tym nowych odcinków linii kolejowych, które będą poprawiać spójność sieci kolejowej kraju oraz skracać czas dojazdu koleją do CPK z obszaru całego kraju. Głównym elementem rozwijającym układ sieci kolejowej będzie rozbudowa linii dużych prędkości (...) Oprócz linii dużych prędkości, przewidywane jest uzupełnienie sieci kolejowej (...).* W tym miejscu w Planie wymieniono 6 odcinków, z których czwarty to: *Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko, poprawiający spójność sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce i włączająca w sieć szybkich połączeń Ostrołękę, Łomżę, Kolno oraz Pisz.*

Wystąpienie Pana Prezesa na konferencji prasowej w dniu 26 czerwca 2024 r., na którym została przedstawiona nowa wizja rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) napawa nas – ludzi nie mieszkających w dużym mieście – głęboką troską. W wystąpieniu Pana Premiera usłyszeliśmy m.in. (...) *Ten projekt będzie takim swoistym trójskokiem, trójskokiem w nowoczesność, w nowoczesną i odpowiadającą wyzwaniom XXI wieku nie tylko komunikacją, ale taką strukturą Państwa Polskiego. (...) Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna i model regionalnej i lokalnej decentralizacji. (...) W centrum naszej uwagi jest interes ludzi. Ludzie chcą szybko jechać, wygodnie jechać, bardziej komfortowo. Mniej ich interesują jakieś spektakularne konferencje prasowe na temat tych iluzji, czy wizji polityków. Polska stanie się jednym wielkim megalopolis (...), co oznacza, że w ten*

projekt nowoczesnej komunikacji włączone będą wszystkie duże miasta. (...) To będą koleje, które łączą polskie miasta między sobą, ze stolicą, ale także pomiędzy największymi miastami w Polsce. Tak, że powstanie relatywnie gęsta sieć, która będzie łączyła realne skupiska ludzi, która będzie obsługiwała realne potoki pasażerów, a nie jakieś ideologiczne wymysły. (...) 100 minut, bo mniej więcej w 100 minut będziemy mogli dojechać z Warszawy do Katowic, do Krakowa, do Wrocławia, do Poznania, do Gdańska i oczywiście dużo mniej niż 100 minut będzie nas kosztowała podróż z Warszawy do Łodzi.

Stwierdzamy, że niestety w Polsce nie patrzy się na transport jak na usługę publiczną, która musi być zapewniona - tak jak edukacja czy ochrona zdrowia. Polityka transportowa nie może być oderwana od innych polityk realizowanych przez władze centralne. W wymiarze krajowym powinna być ona komplementarna względem polityki demograficznej, gospodarczej i społecznej.

Aż 42% polskich pracowników pracuje poza miejscem swojego zamieszkania. Dłuższa droga do pracy to domena terenów wiejskich. Najrzadziej poza miejscem swojego zamieszkania pracują osoby z największych miast powyżej 200 tysięcy mieszkańców (zaledwie 1 na 10). W najmniejszych miastach pracownicy dzielą się niemal równo na pół – 51% z nich pracuje tam, gdzie mieszka, a 49% poza miejscem zamieszkania. Tymczasem na wsiach ten odsetek jest największy – waha się od 76% w przypadku wsi sąsiadującej z aglomeracją do 78% w przypadku tych z dala od metropolii.¹ Nie dziwi więc, że objawem wykluczenia transportowego jest także wzrost liczby samochodów w gospodarstwach domowych, który dotyczy zwłaszcza wsi (w 75% gospodarstw domowych w Polsce jest samochód osobowy).

Przebudowa i rozbudowa przedmiotowej linii kolejowej nie tylko zapewni dostępność komunikacyjną, która w zakresie kolei jest aktualnie zerowa, likwidując tym samym jeszcze historyczne, zaborcze zaszłości, ale też wpłynie na życie naszych mieszkańców w wielu obszarach. Jesteśmy przekonani, że pomoże zatrzymać proces depopulacji regionu, umożliwiając dojazd z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, nawet z większych odległości. Rozwój kolei przełoży się bez wątpienia na rozwój gospodarczy naszego regionu, przy zachowaniu unikatowych obszarów przyrody chronionej, z uwagi na fakt, iż kolejowy transport towarowy i pasażerski jest dużo bardziej ekologiczny, niż transport samochodowy, co ma ogromne znaczenie w dobie walki z CO₂ i Zielonego Ładu.

Bardzo ważnym aspektem jest również zapewnienie infrastruktury kolejowej istotnej z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego. Wschodnia granica Polski to, jak wiadomo, granica strefy Schengen. Podlaskiemu Oddziałowi Straży Granicznej powierzono do ochrony granicę o długości 351 km, rozciągającą się od Bugu, aż po trójstyk rubieży Polski, Litwy i Rosji (obwodu kaliningradzkiego). Blisko 105 km tego odcinka stanowi granica polsko-litewska, a prawie 245 km granica polsko-białoruska. Uzupełniając to o wschodnią flankę NATO oraz jeden z najstarszych i największych poligonów – poligon w Orzyszu, budowa linii kolejowej łączącej

¹ Monitor Rynku Pracy – 35. edycja – kwiecień 2029,
<https://www.randstad.pl/strefa-pracownika/centrum-prasowe/4-na-10-polskich-pracownikow-do-pracy-dojeżdza-pozza-miejsce-zamieszkania/>

Warszawę poprzez Ostrołękę i Łomżę z Giżyckiem, wydaje się nie tyle potrzebnym rozwiązaniem, co koniecznym i to w możliwie krótkim czasie.

Mając na uwadze art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiący, iż wszyscy są wobec prawa równi; wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne oraz że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny – jako realne osoby, mieszkające w bardzo konkretnym miejscu, wnosimy o zapewnienie połączenia kolejowego mieszkańcom gminy Piątnica poprzez przebudowę i rozbudowę linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko. Łomża nie jest żadnym z miast wymienianych wśród dużych ośrodków – zajmuje dopiero 65. miejsce pod względem ludności w kraju.

Biorąc do siebie słowa Pan Premiera: *„Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna”* - liczymy na równe traktowanie.

Piątnica Poduchowna, dnia 29 sierpnia 2024 r.

Pan

Władysław Kosiniak-Kamysz

Wiceprezes Rady Ministrów

Minister Obrony Narodowej

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483 z późn. zm.) oraz art. 2 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) wnosimy petycję o podjęcie działania w celu jak najszybszej przebudowy i rozbudowy linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszów – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328), zwanym dalej: Planem, opisane zostały „Kierunki rozwoju sieci połączeń po roku 2028” (3.9): *Po roku 2028 sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych zaplanowanych do realizacji elementów infrastruktury kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK, w tym nowych odcinków linii kolejowych, które będą poprawiać spójność sieci kolejowej kraju oraz skracać czas dojazdu koleją do CPK z obszaru całego kraju. Głównym elementem rozwijającym układ sieci kolejowej będzie rozbudowa linii dużych prędkości (...) Oprócz linii dużych prędkości, przewidywane jest uzupełnienie sieci kolejowej (...).* W tym miejscu w Planie wymieniono 6 odcinków, z których czwarty to: *Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko, poprawiający spójność sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce i włączająca w sieć szybkich połączeń Ostrołękę, Łomżę, Kolno oraz Pisz.*

Wystąpienie Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska na konferencji prasowej w dniu 26 czerwca 2024 r., na którym została przedstawiona nowa wizja rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) napawa nas – ludzi nie mieszkających w dużym mieście – głęboką troską. W wystąpieniu Pana Premiera usłyszeliśmy m.in. (...) *Ten projekt będzie takim swoistym trójskokiem, trójskokiem w nowoczesność, w nowoczesną i odpowiadającą wyzwaniom XXI wieku nie tylko komunikacją, ale taką strukturą Państwa Polskiego. (...) Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna i model regionalnej i lokalnej decentralizacji. (...) W centrum naszej uwagi jest interes ludzi. Ludzie chcą szybko jechać, wygodnie jechać, bardziej komfortowo. Mniej ich interesują jakieś spektakularne konferencje*

prasowe na temat tych iluzji, czy wizji polityków. Polska stanie się jednym wielkim megalopolis (...), co oznacza, że w ten projekt nowoczesnej komunikacji włączone będą wszystkie duże miasta. (...) To będą koleje, które łączą polskie miasta między sobą, ze stolicą, ale także pomiędzy największymi miastami w Polsce. Tak, że powstanie relatywnie gęsta sieć, która będzie łączyła realne skupiska ludzi, która będzie obsługiwała realne potoki pasażerów, a nie jakieś ideologiczne wymysły. (...) 100 minut, bo mniej więcej w 100 minut będziemy mogli dojechać z Warszawy do Katowic, do Krakowa, do Wrocławia, do Poznania, do Gdańska i oczywiście dużo mniej niż 100 minut będzie nas kosztowała podróż z Warszawy do Łodzi.

Stwierdzamy, że niestety w Polsce nie patrzy się na transport jak na usługę publiczną, która musi być zapewniona - tak jak edukacja czy ochrona zdrowia. Polityka transportowa nie może być oderwana od innych polityk realizowanych przez władze centralne. W wymiarze krajowym powinna być ona komplementarna względem polityki demograficznej, gospodarczej i społecznej.

Aż 42% polskich pracowników pracuje poza miejscem swojego zamieszkania. Dłuższa droga do pracy to domena terenów wiejskich. Najrzadziej poza miejscem swojego zamieszkania pracują osoby z największych miast powyżej 200 tysięcy mieszkańców (zaledwie 1 na 10). W najmniejszych miastach pracownicy dzielą się niemal równo na pół – 51% z nich pracuje tam, gdzie mieszka, a 49% poza miejscem zamieszkania. Tymczasem na wsiach ten odsetek jest największy – waha się od 76% w przypadku wsi sąsiadującej z aglomeracją do 78% w przypadku tych z dala od metropolii.¹ Nie dziwi więc, że objawem wykluczenia transportowego jest także wzrost liczby samochodów w gospodarstwach domowych, który dotyczy zwłaszcza wsi (w 75% gospodarstw domowych w Polsce jest samochód osobowy).

Przebudowa i rozbudowa przedmiotowej linii kolejowej nie tylko zapewni dostępność komunikacyjną, która w zakresie kolei jest aktualnie zerowa, likwidując tym samym jeszcze historyczne, zaborcze zaszłości, ale też wpłynie na życie naszych mieszkańców w wielu obszarach. Jesteśmy przekonani, że pomoże zatrzymać proces depopulacji regionu, umożliwiając dojazd z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, nawet z większych odległości. Rozwój kolei przełoży się bez wątpienia na rozwój gospodarczy naszego regionu, przy zachowaniu unikatowych obszarów przyrody chronionej, z uwagi na fakt, iż kolejowy transport towarowy i pasażerski jest dużo bardziej ekologiczny, niż transport samochodowy, co ma ogromne znaczenie w dobie walki z CO₂ i Zielonego Ładu.

Bardzo ważnym aspektem jest również zapewnienie infrastruktury kolejowej istotnej z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego. Wschodnia granica Polski to, jak wiadomo, granica strefy Schengen. Podlaskiemu Oddziałowi Straży Granicznej powierzono do ochrony granicę o długości 351 km, rozciągającą się od Bugu, aż po trójstyk rubieży Polski, Litwy i Rosji (obwodu kaliningradzkiego). Blisko 105 km tego odcinka stanowi granica polsko-litewska, a prawie 245 km granica polsko-białoruska. Uzupełniając to o wschodnią flankę NATO oraz jeden z najstarszych i największych poligonów – poligon w Orzyszu, budowa linii kolejowej łączącej

¹ Monitor Rynku Pracy – 35. edycja – kwiecień 2029,
<https://www.randstad.pl/strefa-pracownika/centrum-prasowe/4-na-10-polskich-pracownikow-do-pracy-dojeżdza-pozamiejsce-zamieszkania/>

Warszawę poprzez Ostrołękę i Łomżę z Giżyckiem, wydaje się nie tyle potrzebnym rozwiązaniem, co koniecznym i to w możliwie krótkim czasie.

Mając na uwadze art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiący, iż wszyscy są wobec prawa równi; wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne oraz że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny – jako realne osoby, mieszkające w bardzo konkretnym miejscu, wnosimy o zapewnienie połączenia kolejowego mieszkańcom gminy Piątnica poprzez przebudowę i rozbudowę linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko. Łomża nie jest żadnym z miast wymienianych wśród dużych ośrodków – zajmuje dopiero 65. miejsce pod względem ludności w kraju.

Biorąc do siebie słowa Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska: *„Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna”* - liczymy na równe traktowanie.

Piątnica Poduchowna, dnia 29 sierpnia 2024 r.

Pan

Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483 z późn. zm.) oraz art. 2 ust. 1 i 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) wnosimy petycję o podjęcie działania w celu jak najszybszej przebudowy i rozbudowy linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328), zwanym dalej: Planem, opisane zostały „Kierunki rozwoju sieci połączeń po roku 2028” (3.9): *Po roku 2028 sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie ulegać zmianom, wraz z oddawaniem do użytku kolejnych zaplanowanych do realizacji elementów infrastruktury kolejowej w ramach komponentu kolejowego CPK, w tym nowych odcinków linii kolejowych, które będą poprawiać spójność sieci kolejowej kraju oraz skracać czas dojazdu koleją do CPK z obszaru całego kraju. Głównym elementem rozwijającym układ sieci kolejowej będzie rozbudowa linii dużych prędkości (...) Oprócz linii dużych prędkości, przewidywane jest uzupełnienie sieci kolejowej (...).* W tym miejscu w Planie wymieniono 6 odcinków, z których czwarty to: *Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko, poprawiający spójność sieci kolejowej w północno-wschodniej Polsce i włączająca w sieć szybkich połączeń Ostrołękę, Łomżę, Kolno oraz Pisz.*

Wystąpienie Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska na konferencji prasowej w dniu 26 czerwca 2024 r., na którym została przedstawiona nowa wizja rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) napawa nas – ludzi nie mieszkających w dużym mieście – głęboką troską. W wystąpieniu Pana Premiera usłyszeliśmy m.in. (...) *Ten projekt będzie takim swoistym trójskokiem, trójskokiem w nowoczesność, w nowoczesną i odpowiadającą wyzwaniom XXI wieku nie tylko komunikacją, ale taką strukturą Państwa Polskiego. (...) Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna i model regionalnej i lokalnej decentralizacji. (...) W centrum naszej uwagi jest interes ludzi. Ludzie chcą szybko jechać, wygodnie jechać, bardziej komfortowo. Mniej ich interesują jakieś spektakularne konferencje prasowe na temat tych iluzji, czy wizji polityków. Polska stanie się jednym wielkim megalopolis*

(...), co oznacza, że w ten projekt nowoczesnej komunikacji włączone będą wszystkie duże miasta. (...) To będą koleje, które łączą polskie miasta między sobą, ze stolicą, ale także pomiędzy największymi miastami w Polsce. Tak, że powstanie relatywnie gęsta sieć, która będzie łączyła realne skupiska ludzi, która będzie obsługiwała realne potoki pasażerów, a nie jakieś ideologiczne wymysły. (...) 100 minut, bo mniej więcej w 100 minut będziemy mogli dojechać z Warszawy do Katowic, do Krakowa, do Wrocławia, do Poznania, do Gdańska i oczywiście dużo mniej niż 100 minut będzie nas kosztowała podróż z Warszawy do Łodzi.

Stwierdzamy, że niestety w Polsce nie patrzy się na transport jak na usługę publiczną, która musi być zapewniona - tak jak edukacja czy ochrona zdrowia. Polityka transportowa nie może być oderwana od innych polityk realizowanych przez władze centralne. W wymiarze krajowym powinna być ona komplementarna względem polityki demograficznej, gospodarczej i społecznej.

Aż 42% polskich pracowników pracuje poza miejscem swojego zamieszkania. Dłuższa droga do pracy to domena terenów wiejskich. Najrzadziej poza miejscem swojego zamieszkania pracują osoby z największych miast powyżej 200 tysięcy mieszkańców (zaledwie 1 na 10). W najmniejszych miastach pracownicy dzielą się niemal równo na pół – 51% z nich pracuje tam, gdzie mieszka, a 49% poza miejscem zamieszkania. Tymczasem na wsiach ten odsetek jest największy – waha się od 76% w przypadku wsi sąsiadującej z aglomeracją do 78% w przypadku tych z dala od metropolii.¹ Nie dziwi więc, że objawem wykluczenia transportowego jest także wzrost liczby samochodów w gospodarstwach domowych, który dotyczy zwłaszcza wsi (w 75% gospodarstw domowych w Polsce jest samochód osobowy).

Przebudowa i rozbudowa przedmiotowej linii kolejowej nie tylko zapewni dostępność komunikacyjną, która w zakresie kolei jest aktualnie zerowa, likwidując tym samym jeszcze historyczne, zaborcze zaszłości, ale też wpłynie na życie naszych mieszkańców w wielu obszarach. Jesteśmy przekonani, że pomoże zatrzymać proces depopulacji regionu, umożliwiając dojazd z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, nawet z większych odległości. Rozwój kolei przełoży się bez wątpienia na rozwój gospodarczy naszego regionu, przy zachowaniu unikatowych obszarów przyrody chronionej, z uwagi na fakt, iż kolejowy transport towarowy i pasażerski jest dużo bardziej ekologiczny, niż transport samochodowy, co ma ogromne znaczenie w dobie walki z CO₂ i Zielonego Ładu.

Bardzo ważnym aspektem jest również zapewnienie infrastruktury kolejowej istotnej z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego. Wschodnia granica Polski to, jak wiadomo, granica strefy Schengen. Podlaskiemu Oddziałowi Straży Granicznej powierzono do ochrony granicę o długości 351 km, rozciągającą się od Bugu, aż po trójstyk rubieży Polski, Litwy i Rosji (obwodu kaliningradzkiego). Blisko 105 km tego odcinka stanowi granica polsko-litewska, a prawie 245 km granica polsko-białoruska. Uzupełniając to o wschodnią flankę NATO oraz jeden z najstarszych i największych poligonów – poligon w Orzyszu, budowa linii kolejowej łączącej

¹ Monitor Rynku Pracy – 35. edycja – kwiecień 2029,
<https://www.randstad.pl/strefa-pracownika/centrum-prasowe/4-na-10-polskich-pracownikow-do-pracy-dojeżdza-pozamiejsce-zamieszkania/>

Warszawę poprzez Ostrołękę i Łomżę z Giżyckiem, wydaje się nie tyle potrzebnym rozwiązaniem, co koniecznym i to w możliwie krótkim czasie.

Mając na uwadze art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiący, iż wszyscy są wobec prawa równi; wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne oraz że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny – jako realne osoby, mieszkające w bardzo konkretnym miejscu, wnosimy o zapewnienie połączenia kolejowego mieszkańcom gminy Piątnica poprzez przebudowę i rozbudowę linii kolejowej na trasie Warszawa – Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka – Łomża – Pisz - Giżycko. Łomża nie jest żadnym z miast wymienianych wśród dużych ośrodków – zajmuje dopiero 65. miejsce pod względem ludności w kraju.

Biorąc do siebie słowa Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska: *„Ten projekt musi uwzględniać ten wielki skarb jakim jest Polska regionalna, lokalna”* - liczymy na równe traktowanie.