

RATUJMY KASZUBY!!!

Do wszystkich zainteresowanych Gmin, przez które przebiega linia kolejowa 201.

PETYCJA

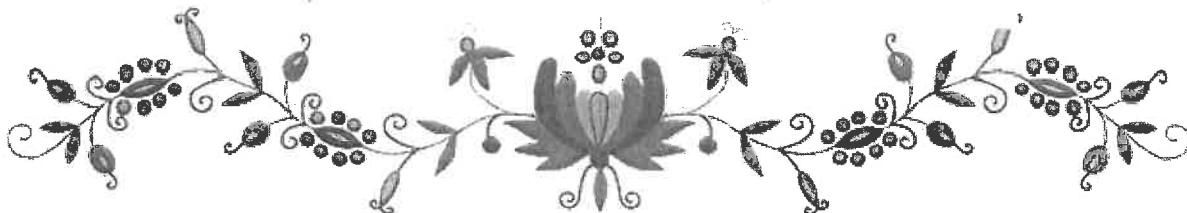
W sprawie zaangażowania się w proces inwestycyjny na zasadzie strony

Dotyczy inwestycji pod nazwą „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”.

Szanowni Włodarze Gmin,

jako przedstawiciele Kaszubów Gminy Stężycza przez ostatnie 7 lat wskazywaliśmy, że ww. planowana inwestycja nie ma żadnego uzasadnienia merytorycznego i ekonomicznego, a szacowane kwoty na jej realizację są nierealistyczne. Nasze stanowisko zostało potwierdzone przez specjalistów, którzy na wniosek PKP PLK S.A. opracowali dokument „Rezultaty Studium Wykonalności” dla Projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” i wskazali, że żaden z planowanych wariantów inwestycji nie uzyskuje efektywności ekonomicznej (strona 743; akapit 5), a Instytucja Europejskiego Banku Inwestycyjnego JASPERS wydała negatywną opinię co do finansowania tej inwestycji przez Komisję Europejską wskazując między innymi na absurdalnie przeszacowane koszty realizacji tej inwestycji. PKP w konsekwencji wycofało wniosek o dofinansowanie realizacji projektu ze środków KE, a jego sfinansowanie cynicznie próbuje teraz przerzucić bezpośrednio na barki wszystkich podatników (Skarb Państwa).

Ponieważ zależy nam na zgodnym z prawem traktowaniem obywateli Polski, w sprawę zaangażowaliśmy ekspertów z zakresu środowiska, hałasu oraz wibracji, którzy wykonali



ekspertyzy, a ich wyniki jednoznacznie wskazują na istotne zagrożenia dla społeczności, związane z tą inwestycją. Nasi prawnicy natomiast wskazali na szereg naruszeń prawa związanych z próbą realizacji tego przedsięwzięcia. Ochrona własności jest gwarantowana przepisami Konstytucji RP (art. 21). Wszyscy właściciele podlegają równej ochronie (art. 64 § 2), a ograniczenia muszą być wywodzone z ustawy i nie naruszać istoty prawa własności (art. 64 § 3). W przypadku nieruchomości sąsiadujących ze sobą, sposób wykonywania prawa własności przez właściciela jednej może mieć bezpośredni wpływ na sposób wykonywania analogicznego prawa przez właścicieli innych nieruchomości. Z prawem własności powiązane są inne prawa, w tym na przykład prawo do poszanowania swojego życia prywatnego i rodzinnego czy swojego domu:

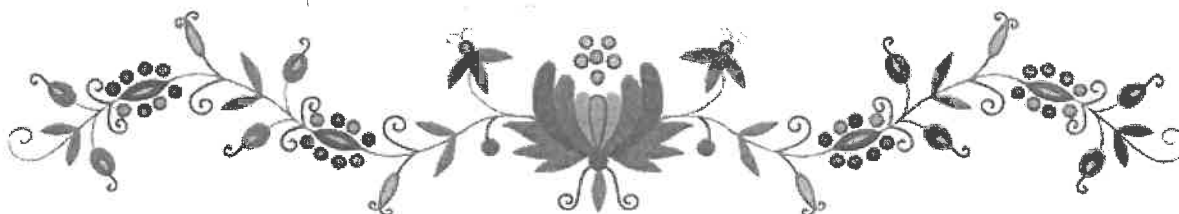
Strona | 2

Dlatego, jako odpowiedzialna i świadoma społeczność stajemy w obowiązku, aby Państwo poinformować, że w związku z ewentualną realizacją i eksploatacją planowanej inwestycji w przyszłości na pewno:

a) dojdzie do poważnej awarii, której ryzyko i efekty nie zostały w żaden sposób zidentyfikowane, ani ocenione, skutkiem czego nie doszło do nakazania podjęcia adekwatnych działań ograniczających ryzyko powstania, ani minimalizujących efekty takiego zdarzenia. Na prognozowane natężenie ruchu w momencie osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych przez Port Zewnętrzny ilość poważnych awarii na liniach kolejowych w odległości 100 km od portu (tj. cała długość spornej inwestycji) będzie wynosić powyżej pięciu rocznie!

b) dojdzie do ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego. Nieruchomości na terenie Gmin, przez które przebiega inwestycja stanowią tereny chroniony akustycznie. Organy administracji i Inwestor, nie przeprowadziły prawidłowej oceny oddziaływań akustycznych wzdłuż całej linii kolejowej. W naszej ocenie realizacja inwestycji w obecnym kształcie powodować będzie nieodwracalne skutki, a na niektórych odcinkach nawet dziewięciokrotne przekroczenia dozwolonego poziomu hałasu (Inwestor wbrew swoim własnym wytycznym i wytycznym GDOŚ, do badania hałasu zastosował nieaktualną holenderską metodę RMR lub SMR II, zamiast obowiązującej CNOSSOS – EU);

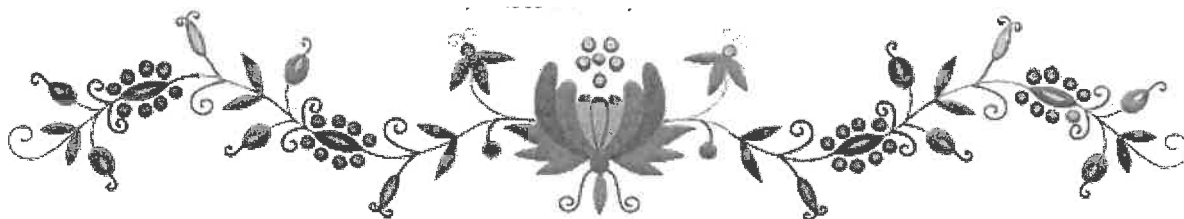
c) dojdzie do ponadnormatywnego oddziaływania wibracyjnego na wszystkich nieruchomościach w bezpośrednim sąsiedztwie z planową inwestycją. Organy odmówiły ich



identyfikacji i oceny, choć taki obowiązek wynika z przepisów oraz w ramach tego samego postępowania nakazały ich identyfikację i ocenę dla innej nieruchomości znajdującej się w analogicznej sytuacji (obiekt ATAL), z których jasno wynikało, że eksploatacja linii kolejowej 201 spowoduje przekroczenie dopuszczalnych norm, a inwestycja może być wykonana tylko pod warunkiem zastosowania środków minimalizujących oddziaływania wibracyjne. RDOŚ w Bydgoszczy początkowo wezwał PKP do przedstawienia odpowiednich analiz. PKP zaniechał wyegzekwowania nałożonego przez siebie zobowiązania. Skutecznym środkiem ograniczania oddziaływań może być wykonanie mat antywibracyjnych. Maty umieszcza się poniżej tuczni. Oznacza to, że po zrealizowaniu inwestycji w obecnym kształcie wykonanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie wymagałoby rozebrania inwestycji i wykonania jej na nowo (problem dotyczy kilkuset obiektów, a więc nie wystarczy „przełożyć” kilkudziesięciu metrów torowiska). W naszej ocenie oznacza to, że skutki realizacji inwestycji będą w praktyce nieodwracalne.

Podkreślamy jeszcze raz, że szeroko pojęte społeczeństwo nie sprzeciwia się rozwojowi PKP PLK S.A. Rozwój ten jednak musi brać pod uwagę społeczno – gospodarcze uwarunkowania każdej społeczności lokalnej oraz powinien przebiegać zgodnie z obowiązującym prawem.

Podtrzymujemy nasze stanowisko poparte przez ekspertów, że najbardziej pożądanym zakresem inwestycji kolejowych w naszym regionie będzie elektryfikacja linii 201 na odcinku Gdynia – Kościerzyna – Maksymilianowo, dobudowa drugiego toru na odcinku Gdańsk Osowa – Żukowo oraz modernizacja i ewentualna rozbudowa istniejących mijanek. Według specjalistów (RSW) z kolei najlepszym wariantem dla odcinka LK 201 Maksymilianowo – Kościerzyna jest pozostawienie linii jednotorowej, jej elektryfikacja i modernizacja mijanek. Przypominamy, że w okresie, kiedy Polska była potęgą eksportową węgla kamiennego oraz budowy statków w stoczni Gdańsk i Stoczni Gdynia, obecny układ LK 201 w zupełności wystarczał. Od 30 lat z południa na północ do portu Gdynia nie przejeżdża **ani jeden pociąg towarowy**. Bez względu na uprawianą publicystykę i megalomanię niektórych środowisk oraz z całą sympatią dla Miasta Gdynia, trzeba sobie uświadomić, że port Gdynia jest i pozostanie portem regionalnym (Skarb Państwa planuje budowę portu kontenerowego w Świnoujściu oraz trwa ciągła rozbudowa portu Gdańsk) o zasięgu do 300 km co sprawia, że intermodalny transport kolejowy jest w takim obszarze oddziaływania



kompletnie nieopłacalny. Obecnie realizuje się również budowę ogromnego terminala kolejowego w Tczewie, czego logicznym i najbardziej racjonalnym następstwem powinno być rozpoczęcie modernizacji LK 203 Tczew – Łąg Południowy, bardziej niż dobudowy niepotrzebnego nikomu drugiego szlakowego toru na odcinku Kościerzyna – Żukowo.

Strona | 4

Wskazujemy również, że planowana inwestycja jest obciążona bardzo dużym ryzykiem prawnym. Interes Skarbu Państwa to przede wszystkim interes społeczeństwa, w którym ten Skarb Państwa funkcjonuje. Bez społeczeństwa nie ma Skarbu Państwa. Uważamy również, że Władze Państwa zostały wyłonione po to, aby reprezentować społeczeństwo, a w obecnej sytuacji pozytywny odzew na nasze pismo w postaci zaangażowania się jako strony w postępowanie prowadzone przez RDOŚ w Bydgoszczy, pomoże interesom Skarbu Państwa bardziej niż im zaszkodzi, bo pozwoli na refleksję i podjęcie decyzji w oparciu o wszystkie dostępne ekspertyzy, a nie w oparciu li tylko na chęci jednego czy drugiego zarządzającego PKP PLK S.A. i ich politycznych akolitów.

I na koniec, nie pozwólmy, aby o przyszłości naszej, naszych dzieci i wnuków, decydowała garstka miałych ludzi nie rozumiejąca uniwersalnych zasad stojących u podstaw prawidłowo funkcjonującego Państwa.

Pozostajemy z wyrazami szacunku. Do użyczenia

Źródła:

1. Pismo do RDOŚ Bydgoszcz z dnia 3.06.2024
2. Rezultaty Studium wykonalności Kwiecień 2022

