

Białystok 14.10.2019 r.

Agnieszka Dobrzycka



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/39319/2019 N
Data: 2019-10-16

Sz. Pan

Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

dotycząca przebiegu Kolejowej Północnej Obwodnicy Białegostoku

Szanowny Panie Ministrze,

Powołując się na przepisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2014 poz. 1195 z późn. zm.), w imieniu mieszkańców osiedla Zawady i Dziesięciny w Białymstoku oraz wsi Osowicze gmina Wasilków (graniczącej z miastem Białymstok), a także innych zainteresowanych projektowaną na zlecenie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. budową północnej kolejowej obwodnicy Białegostoku, zwracamy się do Pana Ministra z prośbą o interwencję w sprawie przebiegu wyżej wymienionej linii.

Wnosimy o zmianę przebiegu projektowanej północnej kolejowej obwodnicy Białegostoku wykluczającą warianty poprowadzenia nowego torowiska przez obszar miasta w granicach osiedla Zawady i Dziesięciny oraz miejscowości Osowicze.

Uzasadnienie

Podczas konsultacji społecznych studium wykonalności inwestycji, które odbyły się 23.09.2019 r. w Pogorzałkach, gmina Dobrzyniewo Duże, mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z zaproponowanymi wariantami przebiegu północnej obwodnicy kolejowej Białegostoku. Chcemy wyrazić swój zdecydowany sprzeciw wobec przedstawionych wariantów projektowanej linii. Realizacja inwestycji w granicach osiedla Zawady i Dziesięciny oraz wsi Osowicze stanowi znaczącą uciążliwość i zagrożenie bezpieczeństwa zarówno dla mieszkańców wymienionych osiedli, osób korzystających z infrastruktury i walorów obszaru, jak i środowiska przyrodniczego.

W ramach opracowania studium wykonalności powinna zostać przeprowadzona szczegółowa inwentaryzacja i analiza środowiskowa, powinny zostać zebrane dostępne informacje o stanie środowiska na terenie przewidywanym pod budowę linii kolejowej oraz dokonana ich analiza pod względem sposobu oddziaływania na środowisko budowy i funkcjonowania kolei dużych prędkości. Naszym zdaniem wyżej opisane czynności zostały przeprowadzone w sposób wysoce nierzetelny lub w ogóle pominięte. Szczegółowego trasowania linii kolejowej we wszystkich wariantach dokonano na nieaktualnych podkładach

geodezyjnych przedstawiających stan sprzed 30 lat (na dowód osiedle Zawady zostało włączone do miasta Białystok w 2002 r.; na prezentowanych w studium wykonalności mapach stanowi część gminy Dobrzyniewo Duże; wykonawcy sami przyznali publicznie podczas konsultacji, że są to mapy z lat osiemdziesiątych). Tym samym nie odzwierciedla aktualnego układu urbanistycznego zajętej pod inwestycję części miasta. Projektowane torry miałyby przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie gęstej jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, której intensywność nie została uwzględniona w dokumentach planistycznych inwestycji.

Uciążliwość przedsięwzięcia jest tym większa, że linia przebiegu nowej trasy została wyznaczona, w przypadku osiedla Zawady wzdłuż całego obszaru dzielnicy otaczając ją torami szybkiej linii od wschodu i północy. Jest to odcinek co najmniej 4 km torów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej. Wieś Osowicze stanowi osiedle podmiejskiej zwartej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Lokalizacja linii kolejowej o wysokiej przepustowości i prędkości w bezpośrednim sąsiedztwie domów stanowi naruszenie konstytucyjnego prawa własności nieruchomości poprzez zakłócenie właścicielom korzystania z ich prawa w sposób inny niż poprzez pozbawienie ich fizycznego władztwa nad nieruchomością. Należy tu podkreślić fakt, że Konstytucja RP zalicza własność prywatną do podstawowych zasad ustrojowych państwa. Uciążliwości, jakie niesie za sobą projektowana inwestycja stanowią pozbawienie właścicieli nieruchomości możliwości normalnego ich użytkowania.

Jedną z głównych uciążliwości eksploatacyjnych linii kolejowych dużych prędkości jest hałas. Negatywne oddziaływanie akustyczne linii kolejowych dotyczy znacznych obszarów. Wielkość i zasięg oddziaływania hałasu kolejowego w zasadniczy sposób zależy od częstotliwości kursowania pociągów i ich prędkości, składu i rodzaju taboru kolejowego, technicznego przygotowania torowiska oraz topografii terenu wraz z lokalną strukturą zabudowy, a także lokalnych warunków meteorologicznych. Biorąc pod uwagę wymienione uwarunkowania, na analizowanym obszarze spodziewany jest negatywny wpływ czynnika na otoczenie (planowana prędkość na projektowanym odcinku wynosi 200 km/h a przepustowość 300 pociągów na dobę). Analizując mapy akustyczne osiedli Zawady i Dziesięciny, należy podkreślić iż teren jest obciążony uciążliwością hałasu wywołanego przez transport kołowy w pasie ruchu Trasy Generalskiej. Budowa linii kolejowej spowoduje spotęgowanie obciążenia środowiska hałasem wywołanym przez transport, grożące przekroczeniem norm na znacznym obszarze. Warto w tym miejscu przywołać Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, zgodnie z którą należy zadbać o tzw. ciche strefy, tj. miejsca, w których hałas powinien być ograniczony do minimum i wdrażać działania, które pozwolą zachować takie tereny nienaruszone przez hałas, zwłaszcza na obszarach miejskich.

Kolejnym negatywnym skutkiem lokalizacji inwestycji kolejowej są drgania pochodzące od eksploatowanych linii kolejowych. Ze względu na bliskość zabudowań należy spodziewać się uciążliwego wpływu wibracji na konstrukcję budynków oraz na zdrowie ludzi.

W przypadku projektowanej linii kolejowej, w okresie eksploatacji, zakłada się głównie wzmożony ruch pociągów towarowych, należy spodziewać się przewożenia nimi materiałów sypkich (np. kruszywa). Tego typu transport powoduje emisję pyłu, której wielkość zależy od rodzaju kruszywa, prędkości wiatru, stopnia wilgotności kruszywa. Skutkiem będzie zanieczyszczenie powietrza obszarów przyległych.

Sąsiedztwo linii kolejowej wiąże się nierozzerwalnie z zagrożeniem związanym z transportem towarów niebezpiecznych. Podkreślić należy, że inwestycja została zaprojektowana na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 218 Pradolina Rzeki Supraśl oraz w jego strefie ochronnej. Jest to główny rezerwuuar wód pitnych dla Białegostoku i okolic. Ochrona zasobów wód powierzchniowych i podziemnych polega przede wszystkim na przeciwdziałaniu ich degradacji, ochronie ilościowej i jakościowej. Jednym z narzędzi ochrony jest zakaz lokalizowania inwestycji szkodliwych dla środowiska oraz takich, które mogą obniżyć wartość terenów rekreacyjnych i walory krajobrazowe. Linia szybkiej kolei stanowi niewątpliwie potencjalne źródło zanieczyszczenia wód.

Przewóz koleją, szczególnie materiałów łatwopalnych i ulegających samozapłonom ze względu na bliskość lasu, zarówno w stosunku do projektowanej linii kolejowej, jak i budynków mieszkalnych osiedla Zawady i Dziesięciny oraz wsi Osowicze potęguje skutki katastrof kolejowych na analizowanym terenie. Podkreślić przy tym należy, że kompleks leśny ciągnie się wzdłuż całego obszaru, a projektowana linia kolejowa, zarówno w obszarze osiedla Zawady, Dziesięciny jak i wsi Osowicze ma prawie w całości przebieg w jego otoczeniu. Białystok jako miasto dwukrotnie doświadczył katastrof kolejowych. W przypadku zdarzenia z kategorii wybuchu cysterny, jakie miało miejsce 8 listopada 2010 r. (drugim było wykolejenie się cystern z ciekłym chlorem 9 marca 1989 r.), w konsekwencji dojścia do podobnego wypadku na obszarze analizowanych osiedli, ze względu na bliskość i intensywność zadrzewienia, zagrożenie pożarowe objęłoby całą zabudowę.

W przypadku lokalizacji linii szybkiego ruchu kolejowego w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej pojawia się dodatkowe ryzyko zagrożenia uczestników ruchu związane powstaniem miejsc, w których istnieje prawdopodobieństwo przekraczania torów przez osoby nieuprawnione, jak również zwierzęta dzikie lub domowe.

W ostatnim dziesięcioleciu zainwestowano znaczne środki w infrastrukturę analizowanych osiedli. Dzięki temu wzrosła atrakcyjność obszaru, odnotowano znaczący wzrost wydawanych pozwoleń na budowę obiektów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Realizacja inwestycji wiąże się ze znacznym spadkiem wartości nieruchomości zlokalizowanych na analizowanych osiedlach, obciążającym mieszkańców i właścicieli.

Proponowany przebieg linii kolejowej, zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Białegostoku, został poprowadzony przez obszar o wiodącej funkcji przyrodniczej – teren lasów objętych ochroną i dalej obszar otwartego krajobrazu dolnego odcinka rzeki Białej atrakcyjnego głównie ze względu na bogatą roślinność łąkowo-bagienną, obfitość gatunków ptactwa łąkowego i wodnego, ale też walory estetyczne zanikających krajobrazów łąkowych i bagiennych. W dokumencie strategicznym nie przewidziano lokowania linii kolejowej dużych prędkości w analizowanym obszarze. Inwestycja nie została nigdy ujęta w planach zagospodarowania przestrzennego wspomnianych osiedli. Kolejnym dokumentem planistycznym, który nie przewiduje lokalizacji nowej linii kolejowej na analizowanym terenie jest niedawno uchwalony Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego. Podczas sporządzania studium wykonalności inwestycji, kluczowa wydaje się analiza dokumentów dotyczących zagospodarowania przestrzennego obszaru, mająca na celu wskazanie powiązań projektu budowy nowej linii kolejowej z celami strategii zawartymi w dokumentach szczebla lokalnego. Tymczasem analizowane tereny są ściśle obwarowane uwarunkowaniami związanymi z szeroko pojętą ochroną środowiska, które ograniczają sposoby zagospodarowania terenu m.in. wyznaczając wielkość minimalnego podziału działek czy

maksymalny obszar zabudowy pozostawiający obligatoryjnie wysoki wskaźnik udziału terenów biologicznie czynnych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie przyrody, w myśl Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej należą do przedsięwzięć o znaczącym wpływie na środowisko.

Analizując obciążenia środowiskowe związane z uciążliwością projektowanej linii kolejowej dużych prędkości, należy rozpatrywać oddziaływanie zasięgu buforu utworzonego na szerokości 2 km po obu stronach osi linii. Z tego punktu widzenia trzeba wziąć pod uwagę walory rezerwatu Antoniuk zlokalizowanego w bliskim sąsiedztwie inwestycji. Duża uciążliwość środowiskowa inwestycji stanowi szczególne zagrożenie dla licznie występujących roślin chronionych objętych ścisłą ochroną (mącznica lekarska, wawrzynek wilczełyko, widłak spłaszczony, kruszczyk szerokolistny), jak i gatunków objętych ochroną częściową (podkolan biały, kopytnik pospolity, konwalia majowa, kruszyna pospolita, przylaszczka pospolita, gajnik lśniący, rokitnik pospolity, płonnik pospolity, piórosz pierzasty, fałdownik trzyczędowy, kalina koralowa). Równie istotny jest negatywny wpływ planowanej linii kolejowej na zinwentaryzowane siedliska i stanowiska gatunków ptaków. Należy podkreślić barierowe oddziaływanie linii kolejowej na drożność korytarzy migracyjnych występujących na analizowanym obszarze ssaków takich jak: jelenie, łosie, sarny, dziki, wiele gatunków drobnych ssaków jak: ryjówka aksamitna, nornica ruda, darniówka zwyczajna, koszatka oraz korytarze wędrówek płazów. Projektowana inwestycja przyczyni się do niekorzystnej dla środowiska fragmentacji przestrzeni przyrodniczej. Ograniczenie terenu stanowić będzie barierę na trasach lokalnych przemieszczeń i wodzenia młodych, co prowadzi do fragmentacji dostępnych ptakom i ssakom siedlisk i zubożenia potencjału siedliskowego. Korytarze ekologiczne nie są objęte ochroną, lecz ze względu na istotną funkcję, jaką pełnią dla sieci ekologicznej mają duże znaczenie dla środowiska naturalnego. Przebieg linii kolejowej powinien uwzględniać ochronę walorów krajobrazowych oraz możliwość przemieszczania się dziko żyjących zwierząt. W przypadku analizowanej inwestycji aspekt ten w ogóle nie został wzięty pod uwagę.

Dokumenty strategiczne, w tym strategia ponadregionalna „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” przewidują ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, w tym w szczególności emisji CO₂. W przypadku zaprezentowanych w studium wykonalności inwestycji przebiegów, nastąpi znaczące zwiększenie strat szkodliwości środowiskowej. Zważywszy na ustawowe wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w sąsiedztwie linii kolejowej oraz konieczność utworzenia pasów przeciwpożarowych, szerokość pasa zajętego przez torowisko linii dużych prędkości może wynieść 40-50 m. Całkowita szerokość może być większa ze względu na konieczność umieszczenia torów na dużych nasypach lub w głębokich wykopach, co ma miejsce przy znacznym zróżnicowaniu terenu, jakie występuje na analizowanym obszarze. Wycięcie tak znacznej części lasu, klóci się z koncepcją utrzymania korytarzy ekologicznych i przeciwdziałania fragmentacji przestrzeni przyrodniczej. Dodatkowo ograniczy zdolności asymilacyjne obszaru stanowiącego naturalny filtr aglomeracji miejskiej Białegostoku. Należy mieć na uwadze, że istniejące zadrzewienia wpływają na stosunki wodne otoczenia. Realizacja inwestycji stanowiłoby nadmierną ingerencję w środowisko i mogłoby spowodować trwałe zmiany stosunków wodnych, a nawet zagrożenie lokalnymi podtopieniami.

Kolejne zagrożenie projektowanej inwestycji stanowi zanieczyszczenie wód. Spływ zanieczyszczeń, szczególnie środków chemicznych możliwy jest zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.

Realizacja projektowanej linii kolejowej spowoduje odcięcie osiedli od obszarów zielonych i pozbawi mieszkańców korzystania z walorów środowiska i obcowania z przyrodą. W tym kontekście, lansowane przez Strategię Rozwoju Miasta Białegostoku na lata 2011-2020 plus ograniczanie zagospodarowania terenów niezurbanizowanych, ochrona obszarów cennych przyrodniczo, zachowanie obszarów dostępnych publicznie miejscami wypoczynku i rekreacji oraz dobra dostępność do terenów przyrodniczych jako terenów rekreacyjnych, stanie się mitem.

Walory środowiskowe nabierają szczególnego znaczenia kiedy dewastacja cennych dla miasta, miejscowości przyległych i ich mieszkańców terenów przyrodniczych planowana jest w obszarze zwanym „Zielonymi Płucami Polski” i w szerszym ujęciu stanowiącym element „Zielonych Płuc Europy”.

Przywołując powyższe argumenty, jedynym akceptowalnym przebiegiem trasy z punktu widzenia mieszkańców dzielnicy Zawady i Dziesięciny oraz wsi Osowicze jest modernizacja istniejących torowisk oraz zaprojektowanie nowych połączeń kolejowych poza terenami zurbanizowanymi i przyrodniczo cennymi.

Projektując inwestycje należy pamiętać o zachowaniu równowagi pomiędzy elementami środowiska naturalnego i stworzonego przez człowieka. Zasada zrównoważonego rozwoju jest szczególnie istotna w planowaniu przestrzennym.

Wyznaczając obszar planistyczny powinno się dążyć do minimalizowania konfliktów. Projekt tak ważnej inwestycji jak nowe linie kolejowe, powinien być uzgodniony pomiędzy różnymi interesariuszami w zakresie kluczowych kwestii, w szczególności tak istotnych jak ich przebieg przez obszary zabudowane. Szeroka i aktywna partycypacja społeczna jest gwarantem praworządności i transparentności gospodarowania przestrzenią publiczną i procedur planistycznych.

*Z poważaniem
Agnieszka Dobrycka*

*Podpis osoby upoważnionej
do reprezentowania wnoszących petycję*

Na podstawie art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1194 ze zm.) wyrażam zgodę na upublicznienie moich danych osobowych, ale przy zanonimizowaniu mojego adresu zamieszkania.

Załączniki

nr 1 LISTA PODMIOTÓW WNOSZĄCYCH PETYCJĘ licząca 4262 podpisów

nr 2 Wyraz poparcia protestu przez władze Starostwa Powiatowego w Białymstoku wyrażony przez podpis pod tekstem wniosku złożony przez Wicestarostę Pana Romana Czepe –1. strona tekstu wstępnego petycji

Do wiadomości:

Wojewoda podlaski Bohdan Paszkowski
ul. Mickiewicza 3, 15-213 Białystok