

Podmioty wnoszące petycję:
Mieszkańcy wsi Psarskie gm. Śrem

**PETYCJA W SPRAWIE REALIZACJI LINII KOLEJOWEJ NR 369
NA ODCINKU ŚREM – POZNAŃ PRZEZ WIEŚ PSARSKIE**

Szanowna Pani Wojewodo,

Działając na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195 ze późn. zm.), mając na uwadze ważny interes publiczny **wyrażamy sprzeciw** dla realizacji linii kolejowej numer 369 na trasie Śrem – Poznań przez wieś Psarskie w wariantcie, który zakłada pominięcie istniejącej linii kolejowej w starym śladzie na odcinku wsi Psarskie - na rzecz nowego śladu, który zakłada przebieg linii wg doniesień medialnych, w następujących wariantach :

WARIANT nr 1 : od przejazdu kolejowego na wysokości firmy Ofior Sp. z o.o. Psarskie ul. Leśna 6a poprowadzenie torów prawą stroną drogi wojewódzkiej DW 310, następnie po 1200 metrów skręt w prawo na wysokości stacji paliw EURAX Psarskie ul. Sikorskiego 106 przez nieruchomości oznaczone numerami 151/14, 151/15, 151/16, 151/2, 151/3, 151/4, 151/5, przecięcie ulicy Orzechowej na wysokości nieruchomości oznaczonymi numerami 1/69, 1/70, 1/71, 1/75, 1/57 i dalej w kierunku wsi Szymanowo.

Załącznik nr 2 : ślad graficzny przebiegu linii oznaczony kolorem czerwonym

WARIANT nr 2 :

od przejazdu kolejowego na wysokości firmy Ofior Sp. z o.o. Psarskie ul. Leśna 6a poprowadzenie torów prawą stroną drogi wojewódzkiej DW 310, następnie po 1200 metrów skręt w prawo na wysokości stacji paliw EURAX Psarskie ul. Sikorskiego 106 przez nieruchomości oznaczone numerami 151/14, 151/15, 151/16, 151/2, 151/3, 151/4, 151/5, 151/20, 159/36, przecięcie ulicy Magnoliowej i dalej wzdłuż ulicy Orzechowej przez nieruchomości 151/14, 151/16, 151/19, 159/41 i dalej w kierunku wsi Szymanowo.

Załącznik nr 3 : ślad graficzny przebiegu linii oznaczony kolorem czerwonym

Jednocześnie oświadczamy, że wyrażamy zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub przydanej mu do pomocy jednostki organizacyjnej danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję lub podmiotu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 u. o p.

UZASADNIENIE

Na wstępie wskazać należy, że mieszkańcy wsi Psarskie posiadający nieruchomości przy ul. Orzechowej, jak i również nieruchomości w lokalizacjach przyległych do linii kolejowej, wyrażają swoje negatywne stanowisko dla rozwiązań w wariantach wskazanych powyżej oraz w każdym innym wariantcie mającym na celu likwidację istniejących budynków, lub obiektów w trackie budowy. Tożsame stanowisko jednoznacznie wyraził Burmistrz Śremu Grzegorz Wiśniewski podczas spotkania z reprezentantami ul. Orzechowej w dniu 07 kwietnia 2025r.

Sprzeciwiamy się wszelkim rozwiązaniom, które będą powodowały stałe utrudnienia takie jak hałas czy drgania. Hałas przejeżdżającego pociągu to hałas aerodynamiczny, hałas silnika, hałas toczące się pociągu. Legislacja unijna, jak i prawo krajowe wprost określa ochronę społeczeństwa przed hałasem – między innymi, rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym i ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane :

Art. 5 Prawo budowlane

1. Obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając:
e) ochrony przed hałasem.

Do istotnych dokumentów normatywnych odnoszących się pojęcia szkodliwego oddziaływania hałasu zaliczyć należy rozporządzenie Ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim

powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, dział IX tego rozporządzenia wskazuje na polskie normy tj.

PN-B-02 170:2016-12 Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki

PN-B-02 151-3:2015-10 Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem w budynkach. Część 3: Wymagania dotyczące izolacyjności akustycznej przegród budowlanych i elementów budowlanych.

PN-B-02 171:2017-06 Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach.

Trudno zgodzić się z argumentacją właścicieli nieruchomości sąsiadujących z już istniejącą linią kolejową, o zmianie starego śladu kolejowego na nowy ślad, z uwagi na nowo powstałe budynki mieszkalne czy inne budowle, które graniczą bezpośrednio z obszarem kolejowym. Tą świadomość Ci inwestorzy posiadali w chwili ubiegania się o pozwolenia na budowę. Mając na uwadze art. 140 kodeksu cywilnego, art. 53 pkt. 1, art. 53 pkt. 2, art. 53 pkt. 3 ustawy o transporcie kolejowym, gdzie wprost informuje się właścicieli nieruchomości sąsiadujących z istniejącą linią kolejową do respektowania między innymi odległości od budowli czy budynków usytuowanych w granicy z obszarem kolejowym, czy zapisów art. 54 § 4 pkt. 1 – 3 rozporządzenia Ministra infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.

Tym bardziej jeszcze trudniej nam zrozumieć działania osób odpowiedzialnych za tworzenie śladu linii 369 Śrem – Poznań oraz wariantów tej linii, w których ta linia ma przebiegać przez nieruchomości na których obowiązują aktualny MPZP dla wsi Psarskie od roku 2007 i o kolei w tym dokumencie nie ma żadnej wzmianki. Oczywiście jest, że już sam wariant dzielenia ulicy Orzechowej, czy w ogóle dzielenia wsi Psarskie – nawet na etapie prac projektowych budzi wśród mieszkańców wielkie zaniepokojenie, ale i determinuje do szukania rozwiązań, w tym na drodze prawnej.

Zaproponowane rozwiązania w tzw. nowym wariantcie rzutować będą negatywnie na możliwość rozwoju wsi Psarskie i gminy Śrem. Tak naprawdę utrudni mieszkańcom gminy komunikację, a przede wszystkim wiązać się będzie z podwyższonymi kosztami realizacji tej linii kolejowej z uwagi na konieczność wybudowania licznych obiektów inżynierskich takich jak choćby przystanki kolejowe w „polu”.

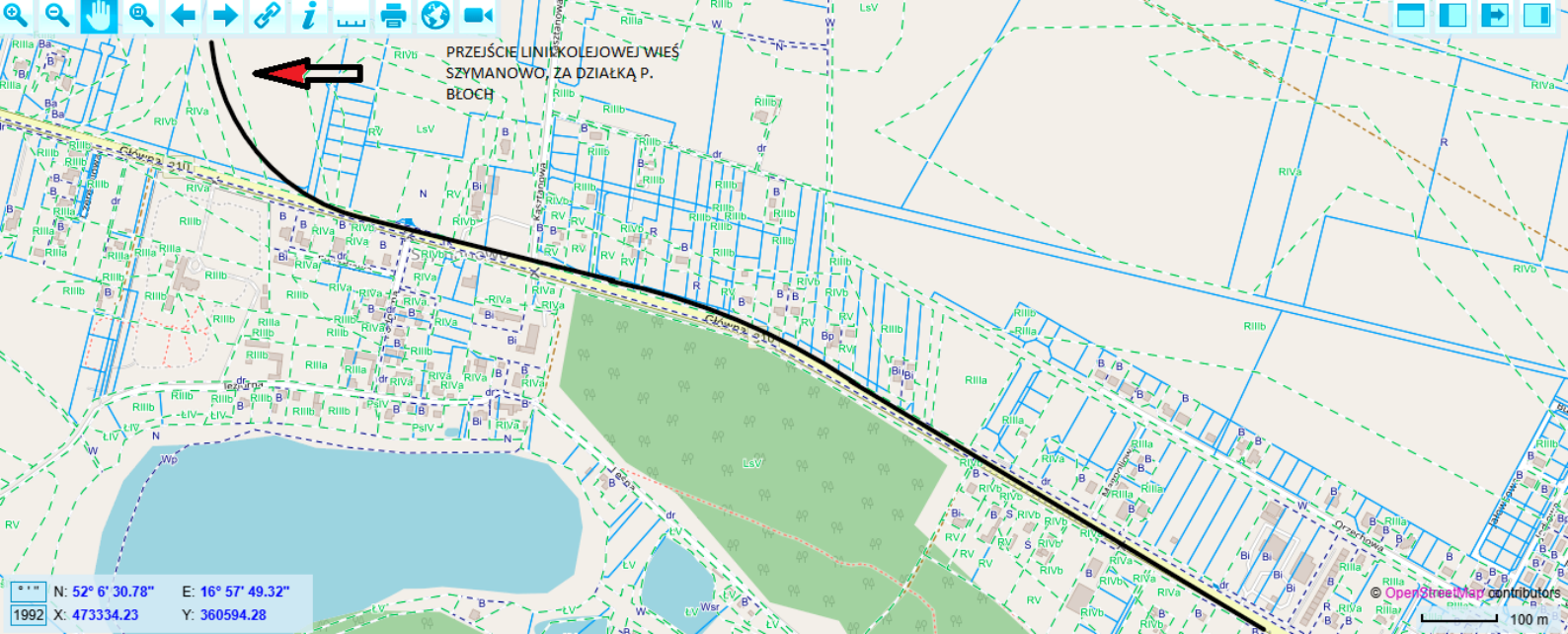
Nie powinno ująć uwagi także i to, że przebieg linii kolejowej 369 ingeruje także w ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (tzw. „Psarskie”).

Wnosimy o przekazanie jakichkolwiek danych w tym szacowanych prognoz kosztorysu tej inwestycji, jej opłacalności, wyliczeń prognozowanej liczby osób na co dzień korzystającej z tego połączenie i na podstawie czego (jakich badań) tą liczbę ustalono, przeznaczenie tej linii (dla ruchu osobowego, czy towarowego też), szacowanych prognoz występowania ponadnormatywnego hałasu obszar zlokalizowany w odległości od 50 do 150 m (pora dzienna) i do 260 m (pora nocna) od osi linii kolejowej znajdzie się w zasięgu przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Mając zatem na uwadze stopień zurbanizowania na w/w odcinkach można przyjąć, że liczba osób narażonych na tego rodzaju immisie będzie znaczna, co wiązać się będzie z licznymi procesami odszkodowawczymi (warto tu wskazać, że w procesach o podobnym stanie faktycznych racje były przyznawane mieszkańcom sąsiadującym z uciążliwymi inwestycjami takimi jak drogi szybkiego ruchu czy kolej). Nie powinno ująć uwagi, że w samej już Prognozie wskazano, że „trasowanie przebiegu nowych ciągów komunikacyjnych powinno uwzględniać przede wszystkim omijanie obszarów zwartej zabudowy mieszkalnej”.

Zgodnie z wnioskami zawartymi w Prognozie oddziaływania na środowisko „należy dążyć do wytyczenia wariantów przebiegu, które nie kolidują i nie sąsiadują bezpośrednio z obszarami Natura 2000” aby wykluczyć „powstawanie efektu bariery, który przyczynia się do izolacji przestrzennej i ograniczenia możliwości utrzymania spójności obszarów chronionych (...) dlatego na kolejnych etapach projektowania inwestycji istotne będzie wytrasowanie inwestycji względem obszarów chronionych i korzyarzy ekologicznych tak aby ograniczyć ingerencję i występowanie efektu bariery”.

Okolicznością niezmiernie istotną z punktu widzenia realizacji budowy linii kolejowej 369 w proponowanych wariantach jest także potencjalny, aktywny opór mieszkańców, którzy będą znajdować się w sferze oddziaływania tejże linii. Mowa tu o wykorzystywaniu wszelkich metod prawem przewidzianych do spowolnienia jeśli nie wstrzymania realizacji przedmiotowej inwestycji.

Wobec powyższych argumentów wnosimy o rewizję koncepcji wymienionych wariantów przebiegu linii 369 Śrem – Poznań, opisane wyżej uznajemy za niedopuszczalne.

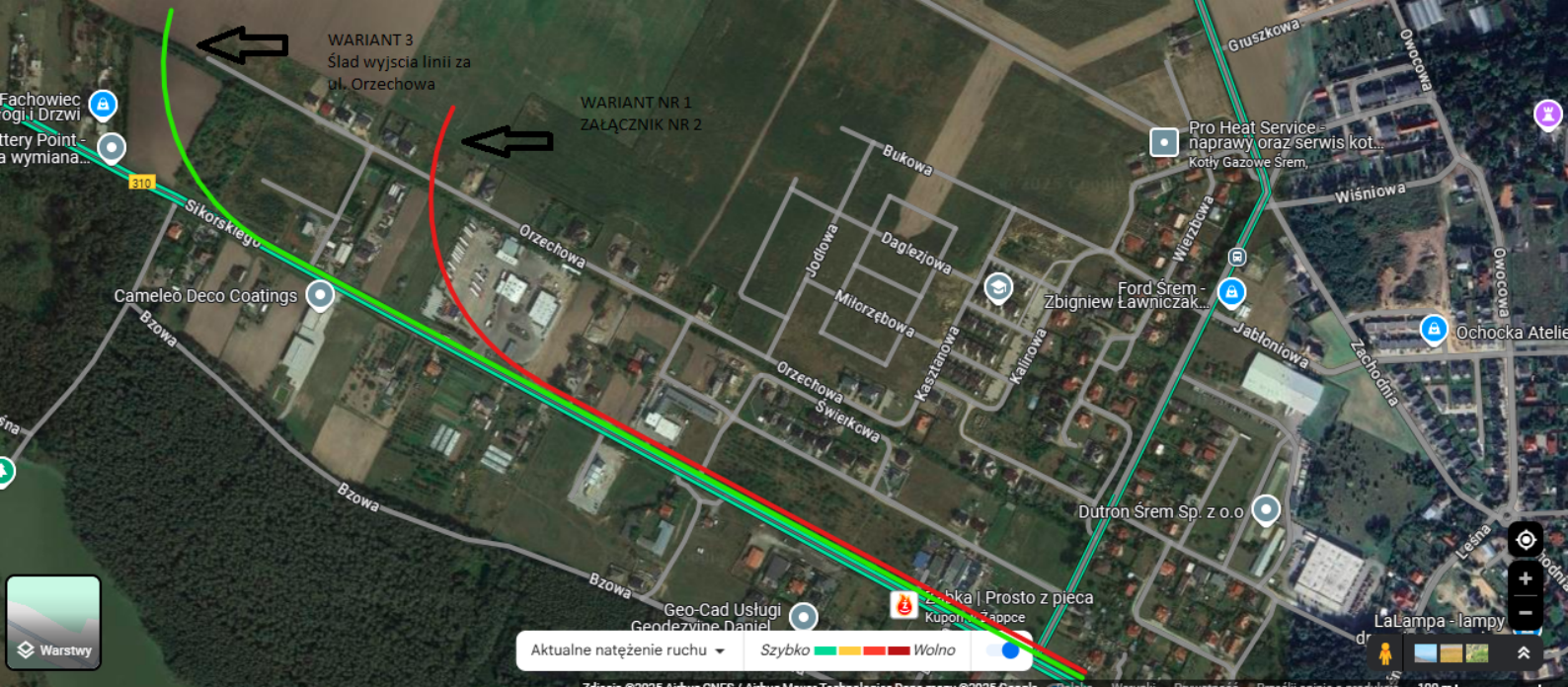


PRZEJŚCIE LINII KOLEJOWEJ WIEŚ SZYMANOWO, ZA DZIAŁKĄ P. BŁOCH



N: 52° 6' 30.78" E: 16° 57' 49.32"
1992 X: 473334.23 Y: 360594.28

© OpenStreetMap contributors
100 m



WARIANT 3
Ślad wyjścia linii za
ul. Orzechowa

WARIANT NR 1
ZAŁĄCZNIK NR 2

Pro Heat Service -
naprawy oraz serwis kotł...
Kotły Gazowe Śrem,

Ford Śrem -
Zbigniew Ławniczak...

Ochocka Atelie

Dutron Śrem Sp. z o.o

Zabka | Prosto z pieca
Kupon, Zappce

LaLampa - lampy

Aktualne natężenie ruchu

Szybko Wolno

Warstwy

► Mapa referencyjna

► Pomiary

► Szukaj

► Lokalizacja współrzędnej

► GML / WFS / DXF / GPX /
Pikiety

Możliwy przebieg linii 369
wyjście z tukiem za
ul. Orzechowa, Psarskie



*** N: 52° 6' 38.59" E: 16° 57' 58.07"
1992 X: 473570.89 Y: 360767.48

100 m

ZAŁĄCZNIK NR 2
WARIANT NR 1

► Mapa referencyjna

► Pomiary

► Szukaj

► Lokalizacja współrzędnej

► GML / WFS / DXF / GPX /
Pikiety

Możliwy
śląd
poza osiedlęm

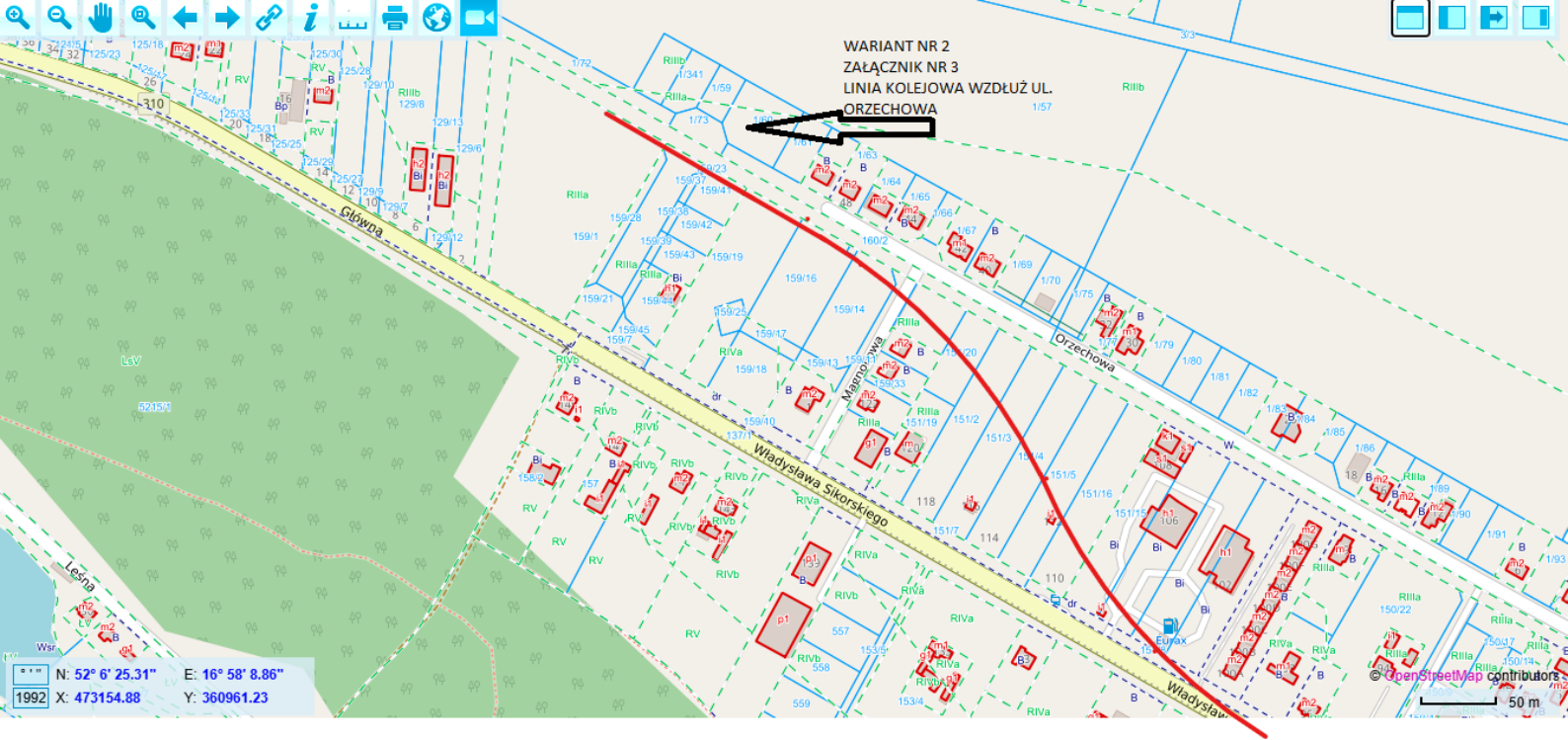
N: 52° 6' 19.37" E: 16° 58' 39.97"
1992 X: 472955.04 Y: 361547.71

© OpenStreetMap contributors

50 m



WARIANT NR 2
ZAŁĄCZNIK NR 3
LINIA KOLEJOWA WZDŁUŻ UL.
ORZECHOWA



N: 52° 6' 25.31" E: 16° 58' 8.86"
1992 X: 473154.88 Y: 360961.23

© OpenStreetMap contributors

50 m