ZAŁĄCZNIKI PRZESŁANO E-MAIL

Dokument elektroniczny

OŚ + 112P + p. Gońcki + ZP

Urząd Gminy Osielsko
PUNKT INFORMACYJNY
2024 -06- 04
Ilość załączników
Nr 10753 Podpis

OŚ.604.110.2024

Miejsce i data sporządzenia dokumentu

2024-06-04

Dane nadawcy

Dane adresata

URZĄD GMINY W OSIELSKU (86-031 OSIELSKO, WOJ. KUJAWSKO-POMORSKIE)

PETYCJA

Inwestycja LK 201

Szanowni Państwo,

jako społeczeństwo Gminy Stężyca zwracamy się z prośbą o zaangażowanie w sprawie realizacji przez PKP PLK S.A. inwestycji, tak aby była ona przeprowadzona zgodnie z prawem i poszanowaniem społeczeństwa.

Z Powazaniem

Załączniki:

1. Pismo_do_Gmin_Stowarzyszenie_Komitet.pdf
2. Bydg_240603_odp_na_pismo_PKP_fin.pdf
3. RSW LK201.pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu. Data złożenia podpisu: 2024-06-04T16:33:54.336+02:00

Podpis elektroniczny

RATUJMY KASZUBY!!!

Komitet Społeczny „Obrona Dziedzictwa Przyrodniczego i Kulturowego Kaszub"

Stowarzyszenie LOT „Szczyt Wierzyca"

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 Stężyca 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:

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 tłucznia. 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.

Wskazujemy również, że planowana inwestycja jest obciążona bardzo dużym ryzkiem 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 chciejstwie 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 miałkich ludzi nie rozumiejąca uniwersalnych zasad stojących u podstaw prawidłowo funkcjonującego Państwa.

Pozostajemy z wyrazami szacunku. Do ùzdrzeniô
W imieniu Komitetu i Stowarzyszenia

Załączniki:

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

Gdynia, 03 czerwca 2024 r.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 81
85-009 Bydgoszcz

Strona postępowania:

WOO.420.1.2021.ADS.91

WNIOSKI I UWAGI
do postępowania dot. przedsięwzięcia pn.
„Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, obejmującym linię 201 na odcinku Maksymilianowo-Kościerzyna"

W imieniu mego Mocodawcy, na mocy pełnomocnictwa znajdującego się w aktach sprawy, w związku z toczącym się postępowaniem dla inwestycji pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto, obejmującym linię 201 na odcinku Maksymilianowo-Kościerzyna" oraz pismem PKP PLK s.a. z 09 maja 2024 r. składam poniższe uwagi i wnioski. Ich uwzględnienie jest niezbędne po temu, aby decyzja będąca przedmiotem postępowania nie była obarczona błędami dyskwalifikującymi ją pod względem formalnym i merytorycznym. Śródtytuły mają wyłącznie charakter porządkujący. W każdej sekcji może być poruszone więcej niż jedno zagadnienie, a także problemy nieobjęte śródtytułem.

Stosowanie metody obliczeniowej RMR

Zarzuty postawione przez mego Mandanta są nie tylko uzasadnione, ale także udokumentowane zewnętrzną opinią niezależnego eksperta, który spełnia ustawowe wymagania dla osób, które mają być twórcami raportów ooś[1].

[1] Opinia została przekazana wraz z pismem z 19 marca 2024 r.. Autorzy opinii uczestniczą pracach nad raportami ooś oraz współtworzą te opracowania od ponad 20 lat, por.:

- raport o oddziaływaniu na środowisko budowy zespołów elektrowni wiatrowych i głównego punktu zasilania w miejscowościach Wysokie i Chrzanowo oraz kablowej, podziemnej linii wysokiego napięcia 110 kv od gpz do napowietrznej linii 110 kv nr

Powyższych nie można odnieść do odpowiedzi PKP. Stanowi ona bowiem wyłącznie pogląd własny Inwestora, a więc procesowo wypowiedź niemającą znaczenia dowodowego. Spółka oczywiście ma prawo formułować dowolny pogląd, acz nie oznacza to, iż wiąże się z nim kwalifikowana doniosłość. Jest to tym istotniejsze, że wiarygodność Inwestora w tym zakresie jest co najmniej wątpliwa. Jest to potwierdzane przez brak konsekwencji PKP w podejściu do własnych inwestycji oraz oczekiwań odnośnie do standardu, w oparciu o który ma dojść do zabezpieczenia majątku i interesów PKP przed skutkami generowanych przez siebie oddziaływań. W tym miejscu należy przypomnieć, że do pisma z 13 marca 2024 r. dołączono dowód w postaci pisma PKP, w którym Spółka domaga się od właściciela nieruchomości sąsiedniej sporządzenia analiz oddziaływań akustycznych, które określać będą jak duże oddziaływanie akustyczne na jego nieruchomość będzie powodowane przez eksploatację linii kolejowej 201 oraz jakie środki zapobiegawcze przed tym oddziaływaniem ma podjąć właściciel. Odkładając na bok absurd opisanej sytuacji - który wynika z tego, że „ofiara" oddziaływania musi je identyfikować i płacić za projektowanie i wykonanie środków minimalizujących, a sprawca przy asyście organów publicznych nieskrępowanie i bez jakichkolwiek obowiązków względem podmiotów narażonych oddziaływania te generuje[2] - należy stwierdzić, że wedle PKP:

„począwszy od 01.01.2019 r. metodyką rekomendowaną do oceny hałasu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) jest CNOSSOS-EU".

PKP oczekuje stosowania metody CNOSSOS i nie dopuszcza, aby przedstawiano mu analizy, w których wykorzystano metodę RMR. Oznacza to, że zgodnie ze stanowiskiem PKP nieruchomości sąsiednie będą mogły być uznane za zabezpieczone przed hałasem wyłącznie w przypadku określenia adekwatnych rozwiązań technicznych zapobiegających przed hałasem ustalonym w oparciu o metodę CNOSSOS. W tym miejscu należy zaznaczyć, że opisywane stanowisko PKP nie stanowi wyjątku, ale obecną, wielomiesięczną i powszechną praktykę Inwestora – por. (całość pisma stanowi załącznik do niniejszego pisma – podkreślenie własne):

1416 Boże Pole – Lębork w pradolinie Redy-Łeby (gmina Łęczyce, powiat wejherowski, województwo pomorskie);

- raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie i przebudowie istniejącej chlewni do tuczu trzody chlewnej (I etap przedsięwzięcia) oraz budowie nowej chlewni do tuczu trzody chlewnej (II etap) na terenie gospodarstwa rolnego w Darżynie 35, gm. Potęgowo, dz. nr ewid. 305/4, obr. 0003 Darżyno.

Załączam pierwsze strony ww. opracowań.

[2] Choć zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci" powinno być na odwrót, a więc tak, że właściciel nieruchomości sąsiedniej jest zabezpieczony przez organy administracji, albowiem w ramach postępowania środowiskowego PKP zidentyfikowało wszystkie oddziaływania według najgorszego scenariusza, a w wyniku oceny dokonanej przez organ nałożono na inwestora konkretne i skuteczne działania kompensujące i mitygujące oddziaływania, a następnie określono warunki korzystania ze środowiska.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach
Dział Inwestycji
ul. Zbrojna 39, 08-110 Siedlce
tel. + 48 25 746 33 25
tel. kom. + 48 694 409 313
fax + 48 25 746 33 99
marek.lewczuk@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Siedlce, dnia 04.01.2024 r.

IZ21IN.2161.214.2023.5

Burmistrz Miasta Łuków
ul. Piłsudskiego 17
21-400 Łuków

W odpowiedzi na pismo nr GNP.6730.3.2023 z dnia 28.12.2023 r. w sprawie przedstawienia opinii do złożonego przez Bank Spółdzielczy w Trzebieszowie, 21-404 Trzebieszów Drugi 33 w dniu 14 grudnia 2023 r. modyfikacji wniosku o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej, polegającej na budowie zespołu budynków mieszkalnych wraz z infrastruktura towarzyszącą na terenie działek nr ew. 8906, 8907, 6293, 6294, 6295, 6297, 6299/4, 6299/5, 6299/6, 6299/7, 6299/8, 6303, 6306, 6309, 6313 z obrębu Łuków, położnych przy ulicy Parkowej w m. Łuków, w sąsiedztwie obszaru kolejowego, działki ew. nr 900/5 i 900/16 z obrębu Łuków, linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny (km 2,750 – 3,320), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach opiniuje pozytywnie wniosek o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej na terenie w/w działek położonych przy ulicy Parkowej w m. Łuków z zachowaniem następujących warunków:

4. Operat akustyczny powinien być opracowany z wykorzystaniem metodyki rekomendowanej do oceny hałasu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) - CNOSSOS-EU wskazanej w Dyrektywie Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. W operatach powinny zostać uwzględnione również plany inwestycyjne Spółki, wiążące się ze zwiększeniem natężenia ruchu.

Powyższą praktykę PKP stosuje także przy tworzeniu raportów ooś oraz ubiegając się o decyzje środowiskowe dla własnych inwestycji. Jej prawidłowość została potwierdzona przez organy ochrony środowiska – por. m.in. (decyzje stanowią załączniki do niniejszego pisma):
- s. 7 uzasadnienia decyzji RDOŚ w Olsztynie

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W OLSZTYNIE

WSTE.420.1.2023.JM.17

Olsztyn, 23 listopada 2023 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. „t" oraz art. 84 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2023.1094 ze zm.) – dalej *ustawa ooś*, § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U 2023.775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, działającej poprzez pełnomocnika – Pana Wieńczysława Szwindowskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

(...)

Modelowanie emisji hałasu w fazie eksploatacji przeprowadzono europejską metodą obliczeniową CNOSSOS-EU 2021 z uwzględnieniem klasy taboru, rodzaju torowiska i warunków ruchu. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka linii kolejowej, a wyniki obliczeń można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy.

- s. 18 uzasadnienia decyzji RDOŚ w Szczecinie

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 27 lutego 2024 r.

WONS.420.20.2022.AW.MM.32

DECYZJA Nr 4/2024
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, a także §3 ust. 2 pkt 1 w związku z §2 ust. 1 pkt 29 oraz §3 ust. 2 pkt 2 w związku z §3 ust. 1 pkt 60 oraz §3 ust. 2 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22.07.2022 r. (data wpływu 25.07.2022 r.) dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa, etap I: linie kolejowe nr 408 i 409", przedłożonego wraz z uzupełnieniami przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

(...)

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu będzie zarówno odcinek linii kolejowej, jak i odcinek drogowy. Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska wykonano przy zastosowaniu programu SoundPLAN 8.2. Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN–ISO9613-2:2002 Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania. Do oceny oddziaływania akustycznego planowanej linii kolejowej wykorzystano europejską metodykę CNOSSOS-EU Obliczenia akustyczne dla stanu projektowanego wykonano w siatce obliczeniowej o rozmiarze 10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu. Ocena poziomu hałasu przeprowadzona została dla hałasu kolejowego dla fazy eksploatacji inwestycji z uwzględnieniem pory dziennej i nocnej. W obliczeniach uwzględniono obiekty ekranujące. Do modelu akustycznego

Takich decyzji są dziesiątki. Wie o tym PKP oraz organy ochrony środowiska. Praktyka ta dotyczy nie tylko inwestycji kolejowych, ale także drogowych – por. s. 81 uzasadnienia decyzji RDOŚ w Białymstoku:

REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BIAŁYMSTOKU

Białystok, 28-12-2018 r.

WOOŚ.4200.2.2017.DK

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 j.t.) oraz § 2 ust 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Pana Leszka Sekulskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 2 lipca 2015 r., znak: O.WA.KP-3.WOW.4110.2015.74 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

(...)

Ze względu na brak rekomendowanej metody krajowej, w raporcie przyjęto metodę rekomendowaną do stosowania w UE. W raporcie ooś obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską metodę obliczeniową NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) określoną w Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6 oraz we francuskiej normie XPS 31-133. Model emisji hałasu oparty jest na danych z Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980, czyli pochodzących sprzed ok. 35 lat. Od 31 grudnia 2018 roku w UE będzie obowiązywać nowa metoda prognozowania hałasu drogowego - CNOSSOS-EU (Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu, zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy, Dz. Urz. U.E. L 168/1, 1.7.2015).

W celu porównania, dla przyjętych w raporcie ooś prędkości pojazdów i rodzaju nawierzchni drogi, obliczono równoważny poziom hałasu w czasie 1 godziny, w odległości 10 m od osi drogi, wywołany przejazdem jednego pojazdu:

- wg zastosowanej w raporcie ooś metody NMPB
- pojazd lekki – 45,6 dB;
- pojazd ciężki – 51,1 dB
- CNOSSOS-EU
- pojazd lekki – 44,7 dB;
- pojazd ciężki (kat. 3) – 48,8 dB,

co daje obniżenie referencyjnego poziomu emisji w obydwóch metodykach rekomendowanych o odpowiednio:

- pojazd lekki – 1,0 dB,
- pojazd ciężki – aż 2,3 dB

Z powyższego wynika, że obliczenia wykonane w raporcie ooś przy pomocy najnowszej metody, CNOSSOS-EU, dałyby wyniki niższe. To potwierdza, że analizy wykonane w raporcie wykonano z zastosowaniem zasady przezorności.

Przedstawiona powyżej decyzja w prawidłowy sposób określa podejście do stosowania i weryfikacji różnych metod prognozowania hałasu. Zasada przezorności wymaga albowiem, aby podstawą ustalenia zakresu obowiązków jakie organ nałoży na inwestora była weryfikacja najgorszego scenariusza oddziaływań. Skoro z porównania różnych metod wyszło, iż nie dają one identycznych wyników, to właściwym było działanie w oparciu o oddziaływania dalej idące.

Powyższe potwierdzają nie tylko, iż PKP i organy środowiskowe uznają CNOSSOS za metodę właściwą do oceny hałasu generowanego przez inwestycje kolejowe, ale także, iż wyjaśnienia zawarte w piśmie PKP z 09 maja 2024 r. są bałamutne. Powyższe – wbrew stanowisku PKP - jednoznacznie wskazują, że okoliczność, iż CNOSSOS ma być wykorzystywany do tworzenia map hałasu nie zaprzecza temu, aby ta sama metoda była wykorzystywana w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko. Powszechną i wieloletnią praktyką twórców dokumentacji środowiskowych oraz organów ochrony środowiska było wykorzystywanie metod określonych w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tak dla potrzeb tworzenia map hałasu, jak i tworzenia albo oceny raportów ooś. PKP próbuje ten obraz zniekształcić cytując fragment dyrektywy Komisji UE 2015/996, która zmienia dyrektywę 2002/49/WE sugerując, że ujęte w nich metody powinny być stosowane tylko do tworzenia strategicznych map hałasu. Spółka zagalopowała

się jednak w polemice do tego stopnia, że zapomniała, iż w załączniku do decyzji nr 5 z dnia 9 grudnia 2022 r. Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - dyrektora ds. wsparcia operacyjnego „Standardowe wymagania dla dokumentacji środowiskowej"[3] sama nakazuje twórcom wszystkich raportów ooś tworzenie modeli hałasu w oparciu o metody z dyrektywy 2002/49/WE:

> *Model akustyczny należy wykonać w środowisku programowym umożliwiającym obliczenia akustyczne* ***z wykorzystaniem metod obliczeń wymienionych w Dyrektywie 2002/49/WE*** *z dnia 25 czerwca 2002r. w sprawie oceny i zarzadzania poziomem hałasu w środowisku. Model akustyczny powinien zawierać wszystkie źródła dźwięku oraz czynniki wpływające na propagację hałasu w rejonie planowanego przedsięwzięcia.*

W tym kontekście należy stwierdzić, że pomimo zwartych w piśmie z 09 maja 2004 r. twierdzeń PKP na temat nieadekwatności metody CNOSSOS z uwagi na jej wyłączną właściwość do tworzenia map akustycznych, członkowie zarządu PKP nakazują tworzenie raportów ooś przy użyciu tej metody właśnie.
Prawidłowość takiego postępowania wynika wprost z analizy historycznej przepisów dyrektywy 2002/49/WE. Otóż:

1) przed 02 lipca 2015 r.
   Załącznik II do dyrektywy 2002/49/we określał metody oceny wskaźników hałasu dla państw (w tym Polski), które nie mają krajowych metod, w następujący sposób:

   2.2. Polecane ***przejściowe*** *metody obliczeń*
   Państwom Członkowskim nieposiadającym krajowych metod obliczeń lub Państwom Członkowskim zainteresowanym zmianą metod obliczeń poleca się następujące metody: (...)
   Dla HAŁASU Z RUCHU SZYNOWEGO: niderlandzka krajowa metoda obliczeń ogłoszona w "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai'96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996".

   Jak wynika z powyższych tzw. metoda RMR rzeczywiście stanowiła przejściową metodę obliczeniową dla hałasu z ruchu szynowego. Wynikało to jednak wyłącznie z faktu, iż w owym czasie nie było wspólnych metod obliczeniowych. Metoda ta została wskazana jako rekomendowana dla tworzenia strategicznych map hałasu, a nie oceny oddziaływań akustycznych w ramach oceny oddziaływań inwestycji kolejowych. Niemniej, jak wspomniano, w praktyce postępowań środowiskowych była również wykorzystywana do tych celów. Widać to zresztą w korespondencji PKP, która tłumacząc zastosowanie metody RMR wprost nawiązuje do treści dyrektywy 2002/49/WE nazywając ją metodą przejściową.

---

[3] Dokument stanowi załącznik do niniejszego pisma. Przywołany fragment znajduje się na s. 58 i 107 pliku pdf.

2) od 02 lipca 2015 r.

W tej dacie weszła w życie dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Jak tłumaczono już w pismach z marca 2024 r. ów akt prawny nakazał stosowanie dla potrzeb oceny hałasu metodę CNOSSOS-EU od początku 2019 r.. W art. 1 tego dokumentu stwierdza się:

Załącznik II do dyrektywy 2002/49/WE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

W ten sposób wyeliminowano z obrotu rekomendacje i podstawy do stosowania tzw. przejściowych metod obliczeniowych, w tym RMR. Metodą właściwą stał się CNOSSOS.

Z powyższych wynika, że RMR i CNOSSOS służyły do tworzenia strategicznych map hałasu. Niemniej RMR jako metoda przejściowa do czasu opracowania CNOSSOS została wyeliminowana w 2015 r.. Skoro zatem w 2022 zarząd PKP nakazuje tworzenie raportów ooś w oparciu o metody określone dyrektywą 2002/49/WE, a od 2015 r. nie ma tam już metod przejściowych, w tym RMR, to znaczy, iż nakazuje stosowanie metody CNOSSOS.

Powyższy wywód ma fundamentalną doniosłość praktyczną. Różnice między RMR i CNOSSOS są znaczące i mogą zostać przezwyciężone poprzez stosowanie wzorów dostosowawczych. Wynika to w szczególności z różnicy definicji pojęć określających elementy ocenianego systemu. CNOSSOS w zakresie hałasu szynowego wprowadza nowe podejście do konfigurowania składów poruszających się po linii kolejowej. Podstawową jednostką charakteryzującą się określonymi wartościami podstawowych parametrów decydujących o emisji hałasu jest pojazd szynowy. Przez pojazd szynowy rozumie się część pociągu (np. lokomotywę, wagon, wagon z napędem, wagon ciągniony, wagon towarowy, zespół trakcyjny) która może być odłączana i przemieszczana niezależnie od całego składu. Pociąg nie stanowi zatem pojazdu szynowego, ale składa się z zespołu pojazdów. Zmienił się także zakres danych niezbędnych do wprowadzenia do programów obliczeniowych[4]:

[4] Tabela pochodzi z Jon-Paul Faulkner, Enda Murphy, Henry J. Rice, John Kennedy, Eamonn Bourke, Assessing rail-based environmental noise exposure using CNOSSOS-EU, Applied Acoustics 207 (2023) 109322.

Table 2a
Data requirements for RMR-1996 rail source modelling.

1) Track centreline location	2) Total traffic volume	3) Traffic volume per train category
4) Bridges and elevated track	5) Number of passes along rail line	6) Train speed
7) Track type and support	8) Location of brake gear activation	

(Source: [25]; 48–49).

Table 2b
Data requirements for CNOSSOS-EU rail source modelling.

1) Track centreline location	2) Track transfer	3) Structure transfer
4) Rail roughness	5) Impact noise	6) Bridge constant
7) Track curvature	8) Rail vehicle type	9) Vehicle length
10) Number of axles	11) Number of rail vehicles	12) Operational speed per vehicle
13) Running conditions		

Różnice między modelami są fundamentalne. Ilość danych wejściowych w metodzie RMR jest bardzo ograniczona. Autor obliczeń nie jest w stanie nawet określić długości pociągu, którego przejazd ma zostać oceniony. Biorąc pod uwagę, że po spornych torach mają być realizowane przejazdy pociągów do 740m długości ma to zasadnicze znaczenie, gdyż generowany przezeń hałas będzie trwał dłużej i w konsekwencji będzie większy niż pociągu, który ma tylko kilkadziesiąt metrów. Metoda CNOSSOS pozwala na ujęcie tych danych dzięki wspomnianej zmianie definicji pojazdu. Model RMR oparty jest także na założeniu, że ruch odbywa się wyłącznie po torach właśnie wyszlifowanych, a więc w idealnych warunkach. Nie tylko nie bierze on pod uwagę sytuacji, w której tory nie są szlifowane, ale także nie pozwala na sprawdzenie jaki byłby hałas w przypadku różnej „szorstkości" torów. Problem ten zresztą od lat podnoszony jest w literaturze przedmiotu, gdzie zwraca się uwagę, że wyniki uzyskane metoda RMR w warunkach polskich nie odzwierciedlają hałasu generowanego w wyniku eksploatacji linii kolejowej, gdyż „szorstkość" naszych torów jest wyższa, niż przewiduje model RMR. Model nie dopuszcza wprowadzenia żadnych poprawek w tym zakresie. Każdorazowo oznacza to zatem, że wyniki oparte o metodę RMR są znacząco zaniżone. Potwierdza to m.in. Małgorzata Szwarc, Bożena Kostek, Józef Kotus, Maciej Szczodrak &

Andrzej Czyżewski (2011), Problems of Railway Noise—A Case Study, International Journal of Occupational Safety and Ergonomics, 17:3, 309-325 (załącznik do pisma):

> *In Poland, an interim method (SRM II/RMR) for railway noise prediction has been proposed; however, its results are not correct. The main reason is that the Dutch model [28], on which the Polish one is based, assumes lower roughness of the rails than is the case in Poland. This parameter cannot be changed in modelling, as this is a foundation of this model.*

Zagadnienie to oczywiście zostało ujęte w metodzie CNOSSOS. Model RMR nie pozwala także na ujęcie hałasu uderzeniowego (impact noise), ani pisku (squeal), który w metodzie CNOSSOS uwzględniany jest w ten sposób, że w zależności od promienia skrętu nakazuje stosować dodatkową poprawkę na poziomie 5dB albo 8dB. Różnic między modelami jest znacznie więcej, ale wymienione wystarczają do stwierdzenia, że są one nieprzystawalne. Powyższe wraz z zestawieniem z tabeli wskazuje, iż metoda RMR nie może prawidłowo odzwierciedlać hałasu jaki będzie generowany przez eksploatację linii kolejowej, gdyż nie pozwala ona na identyfikację kluczowych czynników decydujących wedle obecnej wiedzy naukowej o skali i zakresie oddziaływań. Jeśli istotne dane wejściowe nie zostały w ogóle zidentyfikowane i wprowadzone do modelu obliczeniowego, to żaden wzór służący do jego kalibracji nie jest w stanie tego skorygować (odnośnie do przywołanego przez PKP wzoru kalibracyjnego patrz niżej). Biorąc pod uwagę kluczowe zasady ochrony środowiska, tj. zasadę przezorności oraz zanieczyszczający płaci należy stwierdzić, jeśli z dostępnej wiedzy naukowej wynika, iż istnieją dokładniejsze i bardziej adekwatne metody identyfikacji i oceny oddziaływań, to muszą być one zastosowane. Podmiotem odpowiedzialnym za dokonanie tych analiz jest inwestor. Tylko takie postępowanie umożliwia realizację celu postępowania środowiskowego, jakim jest zapobieganie powstawaniu szkód i oddziaływań u ich źródła[5].

Na nieadekwatność metody RMR wskazywano i zwracano już uwagę w pismach z marca 2024 r.. Okoliczność ta wynikała nie tylko z cytowanego stanowiska GIOŚ dołączonego do korespondencji dokumentu dobrych praktyk (zwraca on m.in. uwagę, że pociągi ujęte w RMR nie są już w eksploatacji), ale opinii zewnętrznych ekspertów z zakresu wibroakustyki. Podtrzymując zawarte tam zarzuty zwraca się uwagę na treść publikacji Jon-Paul Faulkner, Enda Murphy, Henry J. Rice, John Kennedy, Eamonn Bourke, Assessing rail-based environmental noise exposure using CNOSSOS-EU, Applied Acoustics 207 (2023)

---

[5] Por. K. Gruszecki [w:] Prawo ochrony środowiska. Komentarz, wyd. VI, Warszawa 2022, art. 6:
Mówiąc o zasadzie przezorności, należy mieć na uwadze również to, że obowiązek jej stosowania może konkretyzować się na różnych płaszczyznach. W związku z tym w doktrynie podkreśla się, że działania zmierzające do realizacji tej dyrektywy w praktyce mogą być podzielone na trzy grupy. Do pierwszej z nich należałoby zaliczyć ***zapobieganie powstawaniu szkód u ich źródła****. W tym celu mogą być wykorzystywane normy prawne i standardy.*

109322 (całość stanowi załącznik do niniejszego pisma). Stanowi ona analizę i podsumowanie projektu badawczego, w ramach którego dokonano porównania metod RMR i CNOSSOS w zakresie wykorzystania ich do oceny propagacji hałasu generowanego przez inwestycje szynowe. Publikacja dokonuje rozróżnienia między hałasem generowanym przez kolej od hałasu generowanego przez tramwaje. Skupiając się wyłącznie na hałasie kolejowym należy stwierdzić za autorami, iż:

- żadna z przywołanych metod nie daje dokładności równej pomiarom rzeczywistym, ale CNOSSOS jest bardziej dokładny niż RMR[6];
- wszystko wskazuje na to, że wraz ze wzrostem prędkości badanych pojazdów rośnie dokładność metody CNOSSOS względem metody RMR[7];
- różnica wyników osiągniętych w wyniku porównania CNOSSOS i RMR jest na tyle znacząca, że w wyniku zastosowania RMR doszło do zaniżenia ilości osób podlegających hałasowi powyżej 55 dB o 91 692 osób, tj. około 18,5% badanej populacji[8].

Najważniejszą częścią publikacji są jednak zawarte w niej tabele. Potwierdzają one prawdziwość przywołanych wniosków:

---

[6] s.8
Hence, in respect to vehicles travelling on the Irish Rail network (see Table 3) the CNOSOSS-EU model is more accurate than RMR-1996 when compared to field measurements, despite current inaccuracies present in CNOSSOS-EU.

[7] s. 8-9
This supports the suggestion that velocity may play a role in characterising the differential in population exposure statistics between RMR-1996 and CNOSSOS-EU. In summation, the results of this analysis suggest that at higher velocity, population exposure estimation to railway noise > 55 dB(A) Lden in the context of Irish Rail may increase from the transfer from RMR- 1996 to CNOSSOS-EU, while for rail vehicles travelling at lower velocities in relation to the Luas tram rail, and below a certain velocity threshold, may produce negligible differences in terms of the change from RMR-1996 to CNOSSOS-EU, or even marginal decreases in population exposure estimation to railway noise > 55 dB(A) Lden. This may suggest that the CNOSSOS-EU model for railway noise is more accurate at higher velocities and less accurate at lower velocities, but it may also be related to differences in properties associated with vehicle classification used to represent the Irish Rail and Luas tram rail networks (see Table 3). Again, results emphasise the need for further research in the area.

[8] s.6
Table 5 shows that acoustic SNM modelling using RMR-1996 generated estimates for 28,978 persons exposed to railway noise > 55 dB(A) Lden from the Irish Rail network in the Dublin agglomeration. In contrast Table 5 shows that CNOSSOS-EU generated estimates for 120,670 persons exposed to railway noise > 55 dB(A) Lden, resulting in 91,692 more estimated persons exposed to railway noise levels > 55 dB(A) Lden. These results suggest that the application of CNOSSOS-EU for railway noise associated with the Irish Rail network could notably increase population exposure statistics associated with railway noise levels > 55 dB(A) Lden (i.e. 18.5%).

Table 5
Irish Rail Fleet population exposure using RMR-1996 and CNOSSOS-EU in Dublin.

	RMR-1996		*CNOSSOS-EU*		*Differential*	
L_{den} dB(A)	*Observation*	%	*Observation*	%	*Observation*	%
< 55	466,037	94.1	374,345	75.6	−91692	−18.5
55–59	15,792	3.2	73,007	14.8	57,215	11.6
60–64	8911	1.8	33,041	6.7	24,130	4.9
65–69	3805	0.8	11,397	2.3	7592	1.5
70–74	442	0.1	3073	0.6	2631	0.5
>75	28	0	152	0	124	0

Table 1
Rail Vehicle Characteristics and Meteorological Conditions Locations 1 through 4.

Vehicle Classification CNOSSOS-EU (Predictor-LimA)	Quantity	*Velocity (km/hr)*	Meteorological Conditions
Location 1 Shankill: Irish Rail network – Dart, Commuter and InterCity Fleet			
Cat. 10 (DART EMU)	25	*61*	o Temperature – 13.1 C, 286.25 K
Cat. 8 (Commuter DMU)	6	*54*	Pressure – 101.58 kPa
Cat. 19 (InterCity)	2	*62*	Air Humidity – 83.89%
			Wind Speed < 2 m/s
			Wind Direction – South
			Ground Condition – Dry
			Cloud Cover – Partial to Clear
Location 2 Gormanstown: Irish Rail network – Commuter, InterCity and InterCity Enterprise Fleet			
Cat. 8 (Commuter DMU)	4	*66*	o Temperature – 18.79 C, 291.95 K
Cat. 19 (InterCity)	1	*70*	Pressure – 101.53 kPa
Cat. 19 (InterCity Enterprise)	2	*114*	Air Humidity – 44.4%
			Wind Speed – 2.98 m/s
			Wind Direction – South West
			Ground Condition – Damp
			Cloud Cover – Partial to Clear

Table 4
Field Measurements in comparison to CNOSSOS-EU and RMR-1996 Modelling Locations 1 through 4 (LAeq, 1hr).

Microphone Location	Distance from Centreline	SLM	CNOSSOS-EU Model	RMR-1996 Model	CNOSSOS-EU Differential	RMR-1996 Differential
Location 1 Shankill: Irish Rail network – Dart, Commuter and InterCity Fleet						
1	7.5 *m*	65.1	63.2	61.6	−1.9	−3.5
2	15 *m*	61.8	59.0	58	−2.8	−3.8
3	25 *m*	59.1	57.8	54.6	−1.3	−4.5
Location 2 Gormanstown: Irish Rail network – Commuter, InterCity and InterCity Enterprise Fleet						
1	7.5 *m*	65.8	62.4	62.6	−3.4	−3.2
2	25 *m*	54.0	54.2	50.4	0.2	−3.6
3	50 *m*	46.9	50.2	42.2	3.3	−4.7

Tabela 4 wskazuje wręcz, że niezależnie od odległości od linii kolejowej oraz prędkości niedoszacowanie wynikające z zastosowania metody RMR jest zawsze wyższe niż 3 dB, a miejscami sięga prawie 5 dB. Ponadto im wyższa prędkość tym większe niedoszacowanie metody RMR. W każdym przypadku metoda CNOSSOS była dokładniejsza. W lokacji 2 w miejscu 3 metoda CNOSSOS wykazała na widoczne przeszacowanie. Niemniej na s. 8 autorzy tłumaczą ten wynik[9]. Z punktu widzenia zasady przezorności ryzyko potencjalnego przeszacowania, w przeciwieństwie do ryzyka niedoszacowania, jest ryzykiem środowiskowo i prawnie dopuszczalnym (środowisko jest lepiej chronione).
Powyższe stanowią niezaprzeczalny dowód na to, iż oparcie części akustycznej raportu ooś o metodę RMR było działaniem nieprawidłowym. Metoda ta istotnie zaniża prognozę oddziaływań generowanych przez planowaną inwestycję. Organ ochrony środowiska działając zgodnie z prawem nie ma prawa tego zaakceptować. Jedyną właściwą reakcją powinno być zobowiązanie PKP do ponownego opracowania akustycznej części raportu ooś w oparciu o CNOSSOS.

[9] Por.
Furthermore, the presence of a concrete/masonry bridge constant parameter could have also accounted for overestimation at microphone position 3. Accordingly, the penalty associated with the bridge constant parameter is possibly excessive in relation to propagation at this location.

Jest to tym bardziej zasadne, że prędkości jakie mogą być osiągane na spornej linii kolejowej będą przekraczać prędkości przy jakich porównywano RMR z CNOSSOS. Oznacza to, że w takich przypadkach niedoszacowanie RMR może przekroczyć ponad 5 dB.

Ostatecznie koniecznym jest odniesienie się do twierdzeń PKP jakoby opisywany problem załatwiało zastosowanie wzoru kalibracyjnego wskazanego w punkcie H załącznika 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Jest to oczywistą nieprawdą. Spółka zdaje się zapominać, że jak sama nazwa wskazuje rozporządzenie dotyczy tylko sposobu prowadzenia pomiarów, a nie doboru metod obliczeniowych i adekwatności, czy kompletności danych wymaganych do analizy w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Nie wypowiada się ono zatem czy właściwą metoda obliczeniową jest RMR, czy CNOSSOS. Kwestia ta została rozstrzygnięta w dyrektywie 2002/49/WE, z której wynika, że RMR przestał być dopuszczalną metoda przejściową, a obecnie stosowaną metoda ma być CNOSSOS. Nie zmieni tego zastosowanie żadnego wzoru. Tym bardziej nie wzór określony w punkcie H załącznika 3, albowiem służy on wyłącznie do oceny równoważności metod pomiarowych i obliczeniowych, a nie zapewnienia równoważności między różnymi metodami obliczeniowymi. Innymi słowy wzór ten pozwala sprawdzić czy jeśli inwestor dokonał pomiary w trzech z sześciu miejsc w jakich ma określić poziom hałasu, a w pozostałych trzech dokonał obliczeń w oparciu dane uzyskane pomiarów, to uzyskany wynik będzie reprezentatywny dla wszystkich sześciu miejsc. Wykonanie kalibracji modelu obliczeniowego nie wpłynie zatem na adekwatność dowolnej metody obliczeniowej. Cóż z tego, że PKP skalibrowało model obliczeniowy, skoro w zastosowanej metodzie nie da się ująć kluczowych czynników wpływających na skalę i zasięg oddziaływań. Jeśli PKP wciąż będzie upierać się przy swoim (błędnym) stanowisku wnoszę o wskazanie, która cześć wzoru w mniemaniu Spółki pozwala na ujęcie innej definicji pojazdu, „szorstkości" torów, długości pociągów, hałasu uderzeniowego, pisku czy innych danych świadczących o różnicach między metodami RMR i CNOSSOS.

<u>Oddziaływania akustyczne i środki ich minimalizacji</u>

W odpowiedzi na wezwanie, PKP udostępniło wspominane przez siebie „analizy" dotyczące skuteczności absorberów przyszynowych. Odnosząc się do obu opracowań (o ile nie zaznaczono inaczej) należy stwierdzić co następuje:

- opracowania zostały oparte o dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Wedle wyjaśnień PKP z tego samego pisma (omówiono powyżej) dyrektywa ta oraz zawarte w niej metody obliczeniowe mogą być stosowane wyłącznie do tworzenia strategicznych map akustycznych. Takie ujęcie tematu powoduje, że

istnieją tylko dwie możliwości, tj. 1) wyjaśnienia PKP w tym zakresie są nieprawidłowe (i należy zgodnie z dyrektywa 2002/49/WE stosować metodę CNOSSOS, a nie RMR) albo 2) wyjaśnienia PKP są prawidłowe, a więc analizowane opracowania dotyczące absorberów zostały wykonane w oparciu o dane nieadekwatne. W rzeczywistości oczywistym jest, iż prawdziwy jest wniosek 1.

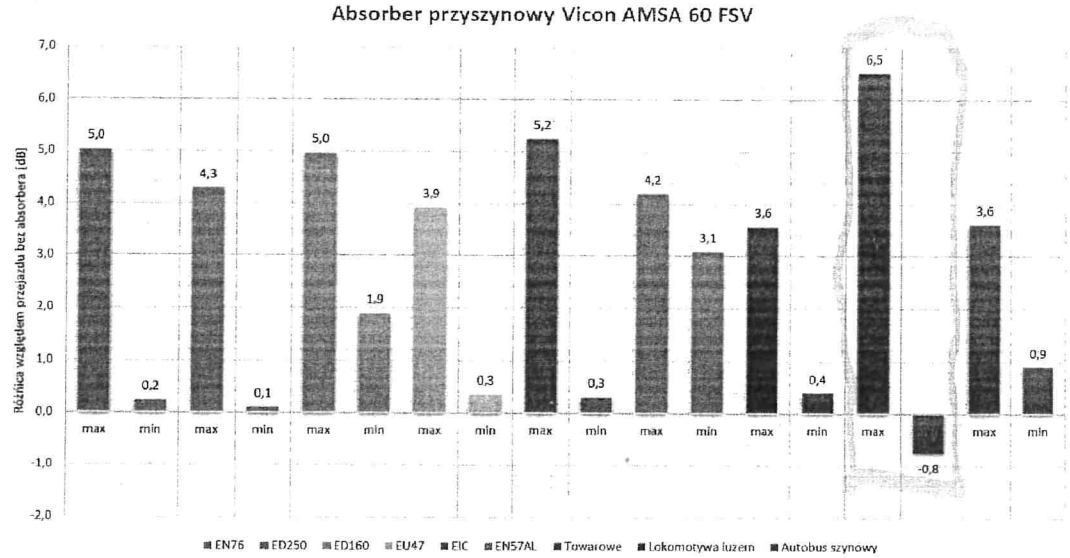
- w części dotyczącej opisu stosowanych metod podano, iż były one referencyjne. Nie określono czy używano metod obliczeniowych. Jest to szczególnie istotne w kontekście konsekwentnie błędnych wywodów PKP na temat adekwatności obliczeń opartych o RMR. Wnosi się o zobowiązanie PKP przez organ do doprecyzowania czy i jakie metody obliczeniowe zostały wykorzystane dla potrzeb ww. analiz, a także przedstawienia danych wejściowych do programu obliczeniowego celem ustalenia jakie założenia przyjęto dla potrzeb obliczeń;
- analizy zostały wykonane przez PKP na własne wewnętrzne zlecenie. Analizy powstały w ten sposób, że grupa pracowników PKP wykonała polecenie służbowe swojego przełożonego i sporządziła wewnętrzny raport dla potrzeb wewnętrznych w oparciu o założenia wytworzone przez PKP. Wszystkie elementy analiz, w tym założenia, czas, lokalizacja, ilość prób, dobór taboru, stan techniczny torów, stan techniczny taboru, długoś taboru, prędkości itd., zostały wybrane przez PKP. Autorzy raportów nie mieli pełnej swobody prowadzenia badań, a także pozostają w takiej relacji z PKP, która nakazuje przyjąć, iż pozostawali w tzw. konflikcie interesów. Ponadto nieznane są ich kompetencje. Innymi słowy treść obu dokumentów niczego nie dowodzi. Opracowania nie mogą być uznane za obiektywne. Zawierają one wyłącznie twierdzenia Inwestora. Jako takie oczywiście mogą być częścią dokumentacji postępowania. Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na to, iż nie pochodzą od autorów raportu ooś nie stanowią jego części i nie mogą być traktowane jako dowód przemawiający za skutecznością określonych rozwiązań. Z uwagi na powyższe wiarygodność ww. opracowań jest niska. Oznacza to, że nie podważają one prawdziwości formułowanych dotąd zarzutów nawiązujących do publikacji naukowych przedkładanych przez Stronę w pismach z listopada 2023 r. i marca 2024 r.. Podobnie kontrastują one z wiarygodnością danych przedstawionych w Jon-Paul Faulkner, Enda Murphy, Henry J. Rice, John Kennedy, Eamonn Bourke, Assessing rail-based environmental noise exposure using CNOSSOS-EU, Applied Acoustics 207 (2023) 109322. Na stronie 11 tego opracowania zawarto informacje o braku konfliktu interesów oraz źródłach finansowania badań;
- żadne z opracowań nie zawiera danych na temat stanu technicznego i wyposażenia pojazdów wykorzystanych w badaniu, aby były one wystarczające do stwierdzenia wyniki są reprezentatywne. Warto przypomnieć, że nawet PKP potwierdza (por. m.in. s. 10 i nast. pisma z 09 maja 2024 r.), że poziom hałasu generowanego przez poszczególne pojazdy zależy od tego w jakie hamulce został wyposażony. PKP przyjmuje, że z uwagi na to, że tabor może być wyposażony w hamulce kompozytowe należy przyjąć poprawkę -3dB. Roboczo można zatem przyjąć, że różnica między hałasem generowanym przez pojazd z hamulcami kompozytowymi i żeliwnymi wynosi nie mniej niż 3dB, gdzie drugi z nich powoduje większy hałas. Jeśli tak, to należy stwierdzić, że jeśli w ramach badań porównywano ze sobą pociągi należące do jednej kategorii, ale wyposażone w różne rodzaje hamulców, to wynik został

zniekształcony i nie jest reprezentatywny. Powyższą hipotezę mogłaby potwierdzać rozpiętość wyników między pojazdami tego samego rodzaju (np.: między +6,5dB a -0,8dB). Taką samą konkluzję należy wyprowadzić jeśli przyjąć, że wszystkie pociągi wyposażono w jeden rodzaj hamulców, albowiem wtedy pomiar nie daje odpowiedzi na pytanie jaka będzie efektywność danego rozwiązania w przypadku pojazdów z drugim rodzajem hamulców. Cóż z tego, że rozwiązanie to mogłoby być skuteczne w przypadku hamulców kompozytowych, jeśli będzie nieskuteczne dla pojazdów hamulcami kompozytowymi (skoro stanowią one ponad 75% polskiego taboru);

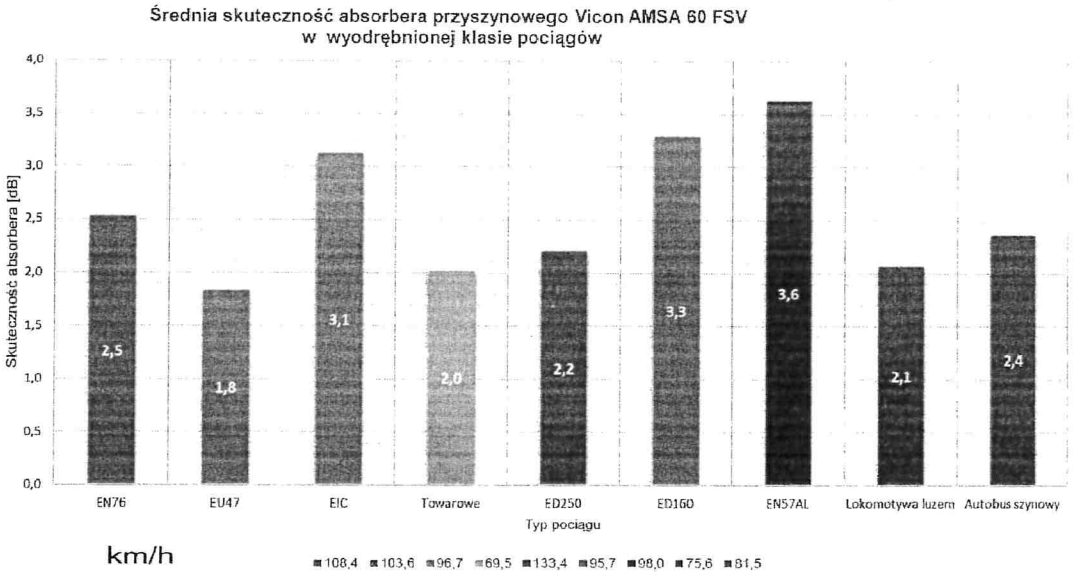
- odnosząc się do opracowania dotyczącego skuteczności absorberów VICON AMSA 60 FSV produkcji Schrey & Veit GmbH należy stwierdzić, że stanowi ono bezsprzeczne potwierdzenie, iż rozwiązanie to nie posiada deklarowanej przez PKP skuteczności oraz nie może stanowić skutecznego środka zabezpieczenia przed hałasem, który gwarantowałby obniżenie hałasu o minimum 2 dB. Na skuteczność niższą niż 2 dB wskazują przejazdy:
  - pociągów EN76 numer 2, 4, 9, 10, 11, 13, 21, 22, 23, 33, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 45, 50. Oznacza to, że 19 z 82 pomiarów (ponad 23%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie;
  - pociągów ED250 numer 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18. Oznacza to, że 15 z 32 pomiarów (ponad 46%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w dwóch przypadkach skuteczność tego rozwiązania wynosiła 0,1 dB;
  - pociągów ED160 numer 3;
  - pociągów KM (EU47) numer 1, 2, 4, 5, 8, 9, 10, 14. Oznacza to, że 8 z 14 pomiarów (ponad 57%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w dwóch przypadkach skuteczność tego rozwiązania wynosiła 0,3 dB;
  - pociągów EIC (niezintegrowane) numer 3, 9, 13, 14, 17, 19. Warto odnotować, że w tych przypadkach skuteczność rozwiązania wynosiła między 0,1 dB a 1,1 dB;
  - pociągów towarowych numer 4, 5, 7. Oznacza to, że 3 z 7 pomiarów (ponad 42%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w jednym przypadku skuteczność tego rozwiązania wynosiła 0,4 dB;
  - autobusów szynowych numer 1 i 2. Oznacza to, że 2 z 6 pomiarów (ponad 33%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w jednym przypadku skuteczność tego rozwiązania wynosiła 0,4 dB;
  - lokomotyw luzem numer 1, 2, 5, 6. Oznacza to, że 4 z 7 pomiarów (ponad 57%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie.

Wyniki zawarte w konkluzjach stanowią doskonały przykład manipulacji danymi poprzez podejście statystyczne. Widać to dokładnie przy porównaniu skuteczności absorberów przy przejazdach lokomotyw luzem na s. 24 i 25 opracowania. Otóż na s. 24 ujawniono, że w skrajnie pozytywnym przypadku zdarzyło się, iż przejazd z absorberem był o 6,5 dB cichszy. Natomiast w przypadku skrajnie negatywnym skuteczność absorbera została oceniona ujemnie (-0,8 dB), co można interpretować

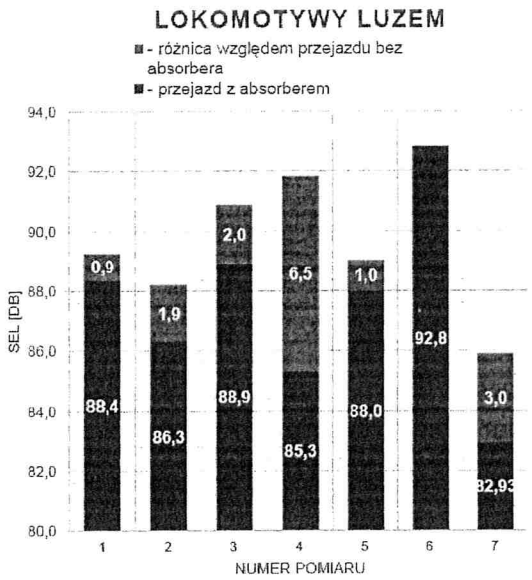
jako sytuację, w której dzięki zastosowaniu absorbera przejazd był głośniejszy o 0,8 dB.



Na s. 25 zastosowano uśrednienie wyników, aby osiągnąć zamierzone rezultaty. W tej samej kategorii skuteczność absorbera została oceniona na 2,1 dB.



Dzięki odpowiednio dobranej próbie badawczej PKP osiągnęło bardzo dobry rezultat uśredniania wyników, który pozwolił Spółce uzyskać efekt nieznacznie powyżej oczekiwanego progu (tj. powyżej 2 dB), choć tylko w dwóch z siedmiu badanych przejazdów miano zaobserwować korzyść przekraczającą 2 dB.



Ujęcie statystyczne pomija jednak, że w pięciu z siedmiu przejazdów wynik był niższy, w tym w dwóch z nich skuteczność absorbera wynosiła o połowę mniej niż poprawka jaką przypisuje sobie PKP z tytułu ich użycia, zaś w jednym wynik był ujemny (a zgodnie z tabelą z s. 24 absorber spowodował wzrost hałasu o 0,8 dB). Niemniej ciekawym jest jednak, że PKP przedstawiło ową analizę jako dowód na okoliczność, iż wzrost prędkości pociągów powyżej 80 km/h nie wpływa na obniżenie skuteczności absorberów, a opisywane wyniki dotyczą średniej prędkości lokomotyw luzem na poziomie 75,6 km/h. Zatem nie tylko nie zaprzeczyły one prawdziwości formułowanych dotąd zarzutów, ale wykazały, że wnioskowane rozwiązanie nie działa również prawidłowo przy prędkościach poniżej 80 km/h. Czyni to ogólną konkluzję w opracowania w postaci:

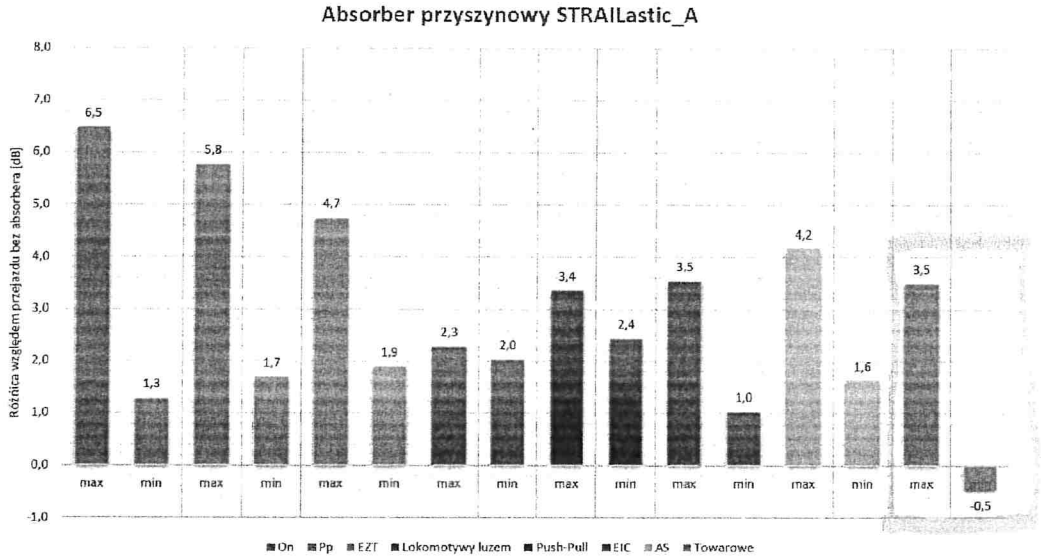
> *Na podstawie otrzymanych wyników badań, w modelach akustycznych opracowywanych na potrzeby prognozy oddziaływania w ramach dokumentacji środowiskowych, zaleca się wprowadzanie wymaganej poprawki 2 dB o charakterze ogólnym dla obliczeń numerycznych z wykorzystaniem absorberów przyszynowych.*

gołosłowną i sprzeczną z treścią zwartych w niej danych;

- histogram zawarty na s. 26 opracowania dotyczącego absorbera Vicon AMSA 60 FSV stanowi modelowy przykład manipulacji danymi. Sugeruje on, że tylko w 24 przypadkach miało dojść do sytuacji, w której wynik był mniejszy niż 2 dB. Z podliczenia danych zawartych w tabelach na s. 10-23 wynika, iż takich przypadków było aż 58 (!).
- odnosząc się do opracowania dotyczącego skuteczności absorberów STRAILastic_A synth produkcji KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG należy stwierdzić, że stanowi ono bezsprzeczne potwierdzenie, iż rozwiązanie to nie posiada deklarowanej przez PKP skuteczności oraz nie może stanowić skutecznego środka zabezpieczenia przed hałasem, który gwarantowałby obniżenie hałasu o minimum 2 dB. Na skuteczność niższą niż 2 dB wskazują przejazdy:
  - „pociągów osobowych nowoczesnych" (niezidentyfikowana kategoria zbiorcza) nr 33;
  - pociągów pendolino nr 23;

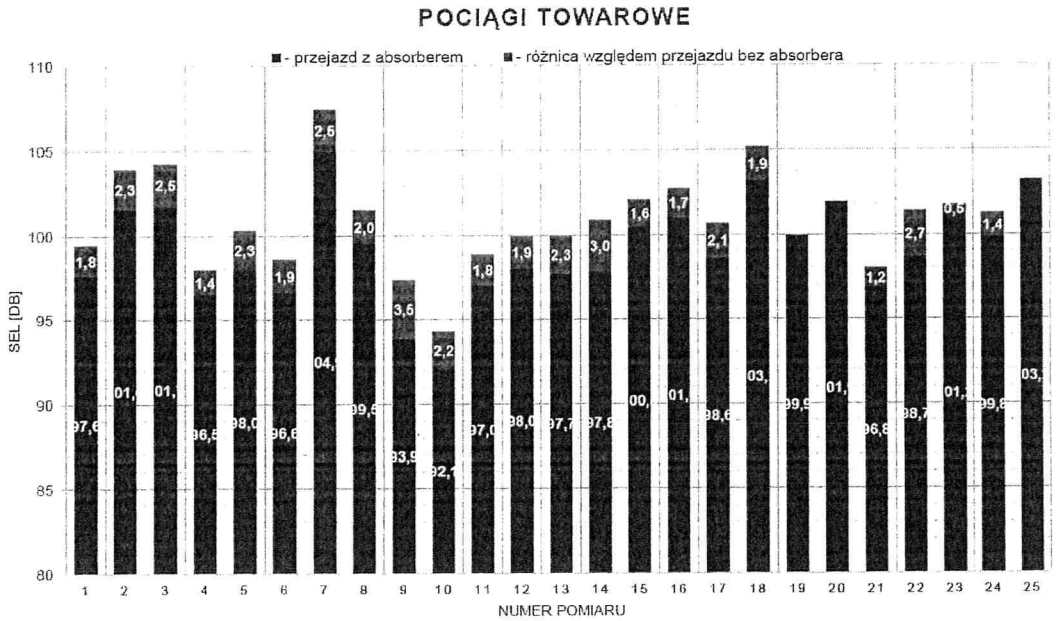
- pociągów EZT nr 21 i 29;
- pociągów EIC (niezintegrowane) nr 5, 15, 23, 24, 27, 29, 30, 31. Oznacza to, że 8 z 36 pomiarów (ponad 22%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie;
- pociągów towarowych numer 1, 4, 6, 11, 12, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24 i 25. Oznacza to, że 14 z 25 pomiarów (56%) wskazało na nieskuteczność absorberów na deklarowanym poziomie. Warto odnotować, że w trzech przypadkach skuteczność była zerowa (bądź wręcz ujemna), a w jednym przypadku wynosiła 0,5 dB;
- autobusów szynowych nr 12 i 13.

Dane uśrednione podobnie manipulują wynikiem. Widać to na przykładzie pociągów towarowych, gdzie przyjęto średnią skuteczność na poziomie 1,8 dB, choć minimalna skuteczność tego rozwiązania była ujemna, co można odczytywać jako wzrost hałasu w wyniku zastosowania absorbera o 0,5 dB.



Rys. 20 Maksymalna i minimalna różnica tłumienia absorbera przyszynowego względem wyodrębnionych kategorii pojazdów szynowych.

Co więcej z danych PKP wynika, że w 12% przypadków (3/25) absorbery w ogóle nie zadziałały, w 56% ich skuteczność była niższa niż 2 dB:



Niemniej ciekawym jest jednak, że PKP przedstawiło ową analizę jako dowód na okoliczność, iż wzrost prędkości pociągów powyżej 80 km/h nie wpływa na obniżenie skuteczności absorberów, a opisywane dane wskazują natomiast, że tylko 3 z 25 przejazdów wykonano prędkością ponad 80 km/h (95, 95 i 93). Można zatem bezpiecznie przypuszczać, że były to przejazdy 19, 20 i 25, dla których absorbery dały „ujemną korzyść" w zakresie redukcji hałasu. Oznacza to jednak, że pozostałe przejazdy były wykonywane w prędkościach nie większych niż 80 km/h. Jeśli od sumy przejazdów (25) odjąć przejazdy z prędkością wyższa niż 80 km/h (3), a od sumy przejazdów wskazujących na skuteczność absorberów niższą niż 2 dB (14) odjąć również trzy (tj. założyć wariant najgorszy, iż dla przejazdów szybszych absorbery po prostu nie działają), to należy stwierdzić, że 11 (14-3) z 22 (25-3) przejazdów w prędkościami nie większymi niż 80 km/h wskazywała na nieskuteczność absorberów na deklarowanym przez PKP poziomie. Oznacza to, że analizowane rozwiązanie techniczne jest po prostu nieskuteczne w deklarowanych zakresach bez względu na prędkość przejazdową pociągów towarowych. Czyni to ogólną konkluzję w opracowania w postaci:

> *Na podstawie otrzymanych wyników badań, w modelach akustycznych opracowywanych na potrzeby prognozy oddziaływania w ramach dokumentacji środowiskowych, zaleca się wprowadzanie wymaganej poprawki 2 dB o charakterze ogólnym dla obliczeń numerycznych z wykorzystaniem absorberów przyszynowych.*

gołosłowną i sprzeczną z treścią zwartych w niej danych.

- Histogram na s. 28 opracowania dotyczącego skuteczności absorberów STRAILastic_A synth stanowi modelowy przykład manipulacji danymi. Sugeruje on, że tylko w 3 przypadkach miało dojść do sytuacji, w której wynik był mniejszy niż 2 dB. Z podliczenia danych zawartych w tabelach na s. 10-25 wynika, iż takich przypadków było aż 27 (!). Autorzy zapomnieli dodać także, że w przypadku pociągów towarowych w trzech przypadkach skuteczność absorberów wynosiła 0 dB (albo była ujemna – por. tabela 20 na s. 26);

- nie może być uznane za skuteczne i efektywne rozwiązanie techniczne, które w tych samych warunkach, na tych samych urządzeniach i przy porównywalnych prędkościach daje skuteczność w minimalizacji oddziaływań w przedziale między -0,8 dB (?!) a +6,5 dB. Jest to wynik gorszy, niż gdyby dowolna strona postępowania rzucała kością sześciościenną, aby ustalić czy i jak bardzo w czasie kolejnego przejazdu będą przekroczone na jej nieruchomości normy hałasu. Rozwiązania techniczne muszą być pewne, niezwodne i gwarantować minimalną skuteczność (nie mniejszą niż) w każdych warunkach oraz względem każdego z wykorzystywanych pojazdów szynowych. Przedstawione analizy wskazują, że absorbery nie dają takich gwarancji. Dla określenia skuteczności rozwiązań technicznych nie można posługiwać się efektywnością w ujęciu statystycznym (uśrednioną skutecznością, jak robi to PKP). Dla porządku należy stwierdzić, że Strona nie twierdzi, że absorbery są urządzeniami bezużytecznymi i nie mogą przynieść korzyści w zakresie redukcji hałasu. Przedstawione dokumenty wskazują jednak, iż pewnym jest, że poprawka -2dB jest przeszacowana. Zresztą przedstawione analizy nie wskazują czy badane pociągi będą w ogóle jeździły po linii kolejowej 201. Cóż z tego, że absorber STRAILastic_A synth może być skuteczny w przypadku pociągów pendolino, skoro takie pociągi nie będą nią jeździć, a linia budowana jest, aby zapewnić wywóz ładunków towarowych z Portu Zewnętrznego, a z analizy wynika, iż ów absorber jest bezużyteczny w redukcji hałasu pochodzącego z pociągów towarowych. Rzeczywista ocena skuteczności danego rozwiązania powinna odzwierciedlać strukturę ruchu po danej linii kolejowej. Tylko w takim przypadku możliwe byłoby stwierdzenie czy rzeczywiście będą one miały jakikolwiek wpływ na hałas wywołany eksploatacją spornej linii kolejowej. Należy przypomnieć, że rolą organu jest ocena adekwatności i skuteczności proponowanych przez inwestora rozwiązań technicznych ograniczających oddziaływanie, a ocena ta musi zostać dokonana nie in abstracto, ale w stanie faktycznym danej sprawy. Dla organu bez znaczenia powinno pozostawać zatem, że gdzieś kiedyś zadziałał jakiś absorber. Istotnym jest czy przedstawiona przez PKP analiza daje gwarancję, że dane rozwiązanie będzie dawało pewność minimalnej efektywności na poziome X w danych warunkach lokalizacyjnych i eksploatacyjnych. Jeśli inwestor nie przedstawi takiej analizy, to oznacza, że dane rozwiązanie techniczne nie może być przyjęte przez Organ. Nie oznacza to niedopuszczalności realizacji inwestycji. Inwestor zawsze może zaproponować inne rozwiązania techniczne;
- przypomnieć należy, że celem przedstawienia analizowanych opracowań przez PKP było wykazanie, że skuteczność absorberów nie spada wraz z prędkością przejazdu pociągów. Po pierwsze, ujmując to najoględniej, na podstawie danych przedstawionych przez PKP nie da się potwierdzić, że wzrost prędkości nie powoduje spadku skuteczności absorberów. Po wtóre, znakomita cześć przejazdów odbyła się przy prędkościach niższych niż 80 km/h. Nie da się określić i jednoznacznie zidentyfikować jaki był wynik skuteczności absorberów dla prędkości wyższych. Ponadto przejazdy odbywały się w prędkościach niższych niż prędkości konstrukcyjne i deklarowane w ramach spornej linii kolejowej 201. Nie sposób twierdzić, że pomiary dotyczące przejazdów pociągów towarowych prędkościami poniżej 80 km/h miałyby wykazać skuteczność analizowanych rozwiązań, podczas gdy prędkość konstrukcyjna dla tych pociągów ma wynosić 120

km/h. Ostatecznie i niezależnie od powyższych, należy stwierdzić, że bez znaczenia pozostaje kwestia utrzymania, bądź spadku skuteczności absorberów wraz ze wzrostem prędkości, skoro rozwiązanie to jest po prostu nieskuteczne. Nie da się zaś inaczej określić czegoś co w przypadku znaczącej części taboru jest nieskuteczne około lub ponad 50% (tj. daje skuteczność tłumienia niższą niż deklarowana przez PKP, a więc 2 dB).

W kontekście powyższych należy przyjąć, że skoro PKP na s. 1 załącznika do pisma PKP z 09 maja 2024 r. stwierdza się, iż:

Wskazana wartość 2dB jest minimalną skutecznością urządzenia ochrony środowiska przed jakiem jest tłumik przyszynowy.

to prawdopodobnie nie analizowało załączonych opracowań. W przeciwnym wypadku należałby przyjąć, iż Spółka celowo wprowadza w błąd. Z uwagi na powyższe koniecznym jest zwrócenie uwagi, iż przywoływana w załączniku nr 4 do tekstu jednolitego raportu ooś analiza akustyczna nie została wykonana prawidłowo, a projektowane rozwiązania techniczne minimalizujące oddziaływanie nie dają gwarancji skuteczności.

Odnosząc się do przedstawionej przez PKP na s. 6 pisma z 09 maja 2024 r. interpretacji przedstawionych przez Stronę publikacji naukowych należy stwierdzić, że w jej ramach Spółka wyłącznie dzieli się przypuszczeniami i poglądami własnymi na to zagadnienie. Nie zmienia to w żadnym mierze treści i konkluzji wynikających z tych publikacji. Nawet gdyby przyjąć stanowisko PKP, jakoby publikacje wskazywały jedynie na spór w doktrynie dotyczący czynników wpływających na skuteczność tłumików, to należałoby przyjąć, że w kontekście zasady przezorności oraz zasady zanieczyszczający płaci taki spór naukowy byłby wystarczający, aby przyjąć, iż w celu ochrony środowiska należy przyjąć, że oddziaływania będą dalej idące, a skuteczność planowanych rozwiązań technicznych nie jest stała i spada wraz wystąpieniem spornych czynników. Zasady te decydują o tym, że wykluczenie czynników obniżających skuteczność absorberów mogłoby nastąpić wyłącznie w przypadku naukowego konsensusu. Przedstawiane na stronach 6-8 wykresy i histogramy wprowadzają w błąd. Zarzuty przeciwko obu „analizom" przedstawiono powyżej. Dostrzec należy, że nawet uśrednione przez PKP dane nie potwierdzają, aby absorbery mogły dać gwarancję obniżenia hałasu o minimum 2 dB, gdyż część danych wskazuje na niższa efektywność. Przedstawione przez PKP dane wskazują, że nawet PKP nie jest wstanie wskazać tłumików, które dają pewność wnioskowaną przez Spółkę efektywności, a zatem stosowana poprawka -2 dB jest nieuzasadniona, a inwestycja będzie powodować przekroczenie norm hałasu na gruntach sąsiednich.

<u>Stosowanie poprawki -3 dB dla taboru kolejowego z uwagi na poprawę stanu technicznego taboru kolejowego</u>

PKP stwierdza, że skoro w pobliżu spornej linii kolejowej 201 przebiegać będzie tzw. cicha sekcja, to uzasadnionym jest, aby także i linia 201 objęta była

poprawką -3 dB. Otóż między powyższymi nie ma związku przyczynowo-skutkowego. Jeśli linia kolejowa 201 będzie również tzw. cichą sekcją, to koncepcja ta może zostać poddana pod rozwagę. Dla sprawy istotnym jest, że po owych cichych sekcjach nie będą mogły jeździć pociągi wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe[10]. Jeśli zatem pokazana na rysunku ze s. 11 pisma PKP część linii kolejowej 131 stanowi cichą sekcję, to oznacza, iż jedynym realnym sposobem dojazdu z północy do Maksymilianowa pociągów towarowych wyposażonych w hamulce ze wstawkami żeliwnymi będzie przejazd linią 201. Skoro zaś ocenia się, że tego typu tabor będzie wykorzystywany co najmniej do 2036 r., to nie można wyrażać zgody na zastosowanie wskazanej poprawki. Wniosek PKP mógłby być uwzględniony wyłącznie w przypadku określenia w decyzji środowiskowej precyzyjnych warunków korzystania ze środowiska w postaci nakazu wykorzystywania na niej wyłącznie taboru wykorzystującego hamulce kompozytowe. Wnioskuje się nałożenie na PKP takiego warunku. Uzasadnieniem merytorycznym jest wywód PKP zawarty na s. 12 pisma z 09 maja 2024 r. Zgodnie z danymi przedstawionymi przez PKP w 2021 r. 78% pojazdów kolejowych nie spełniała wymagań pozwalających na zastosowanie poprawki -3 dB. Jakkolwiek Strona docenia wysiłki PKP zmierzające do poprawy stanu technicznego taboru, to należy stwierdzić, że dobre intencje nie są wystarczające do stwierdzenia braku oddziaływań. Organ obowiązany jest działać na podstawie i w granicach przepisów. Nie ma normy prawnej, które pozwalałaby zaniżyć zidentyfikowane oddziaływania z uwagi na intencje Inwestora. Godząc się na zastosowanie wnioskowanej poprawki organ wyraża zgodę na przekroczenie norm akustycznych na nieruchomościach sąsiadujących z inwestycją przez następne 13 lat (do 2037 r.). Należy stwierdzić, że przywołane przez PKP akty prawne nie zawierają przepisu, który pozwoliłby na zastosowanie analizowanej poprawki -3 dB. Okoliczność, iż 100% wdrożenie rozwiązań pożądanych może obniżyć hałas **nawet o** 10 dB (a nie o 10dB) nie powoduje proporcjonalnego obniżenia w okresie przejściowym, które byłoby równe stopniowi zaawansowania owego wdrożenia (tym bardziej, że podana wartość 10dB jest wartością maksymalną, a wiec może być niższa[11]). Taki wniosek mógłby zostać wyciągnięty tylko w przypadku określenia przez organ warunku korzystania ze środowiska w postaci nakazu, aby ponad 30% pociągów towarowych jeżdżących po linii kolejowej 201 posiadało hamulce kompozytowe. Modernizacja 30% taboru nie daje gwarancji, że tabor zmodernizowany będzie jeździł po spornej linii kolejowej. Biorąc pod uwagę bliskość cichej sekcji na linii kolejowej 131 należy mieć pewność, że tabor zmodernizowany będzie kierowany właśnie na tę trasę. Oznaczać to będzie, że 100% taboru niezmodernizowanego będzie jeździć po linii kolejowej 201.

---

[10] https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15754,Mapy-cichych-sekcji-w-Unii-Europejskiej.html ;

[11] Gdyby była na przykład na poziomie 5dB (a jest to możliwe), to poprawka wielkości 3dB powodowałaby, iż pomimo niewykonania obowiązku nawet w ¼ inwestor przypisuje sobie redukcję hałasu wyższą niż połowa możliwej redukcji.

Analizowana poprawka -3dB jest także niezasadna z tego powodu, że w praktyce **inwestor uwzględnił ją już w analizie akustycznej**. Wpisując dane od programu SoundPLAN dokonywano bowiem wyboru między pociągami z hamulcami żeliwnymi i kompozytowymi. Z przekazanych mi informacji wynika, że w danych wejściowych ujęto pociągi z oboma rodzajami hamulców. Skoro zatem PKP korzystając z metody RMR obliczyło prognozowany hałas w taki sposób jak gdyby po spornej linii kolejowej miały jeździć pociągi z hamulcami kompozytowymi, to dlaczego domaga się równoległej i niezależnej poprawki w wysokości -3dB z tego powodu, że ma zamiar zmienić hamulce z żeliwnych na kompozytowe. Prowadzi to do konkluzji, iż uwzględnienie oczekiwania PKP spowodowałoby **dwukrotne zastosowanie poprawki obniżającej hałas za to samo zdarzenie** (zresztą sporne co do zasady i wysokości). Ponadto wskazuje na wadliwość analizy akustycznej, albowiem **prawidłowo wykonany dokument powinien mieć jednolite i spójne założenia.** Skoro zaś te same pociągi generują znacząco różny hałas w zależności od tego jakie mają hamulce, to mieszanie ich ze sobą w jednej analizie jest jak przysłowiowe porównywanie gruszek i jabłek. Wnosi się zatem o zobowiązanie PKP przez organ do poprawienia analizy akustycznej.

Oddziaływania wibracyjne

Z przekazanych informacji wynika, że Inwestor pomimo wezwania RDOŚ nie przedstawił do akt opracowania będącego analizą generowanych przez sporną inwestycję oddziaływań wibracyjnych na sąsiednią zabudowę. Powyższe narusza w szczególności art. 5 ust.1 w zw. z załącznikiem nr IV pkt 1 lit.d dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (tekst jednolity) (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 26, str. 1 z późn. zm.), z którego wynika wprost, że identyfikacja oddziaływań wibracyjnych jest obowiązkiem podmiotu ubiegającego się o decyzję środowiskową, zaś ich ocena obowiązkiem organu prowadzącego postępowanie środowiskowe. Nie ma możliwość wydania prawidłowej i legalnej decyzji środowiskowej dla budowy linii kolejowej bez przeprowadzenia tego typu analiz.

Stanowisko mojego Mandanta jest uzasadnione nie tylko treścią przepisów, ale także poglądami PKP. Spółka wyrażając zgodę na lokalizacji inwestycji w sąsiedztwie linii kolejowej domaga się bowiem szczegółowych analiz w jakim zakresie jej infrastruktura będzie wpływać na zabudowę sąsiednią. Ponownie analizy ma wykonać sąsiad PKP, a nie sama spółka, choć prawo nakłada na nią taki obowiązek. Potwierdza to załączone do pisma z 13 marca 2024 r. pismo PKP ze stycznia 2024 r.:

Dla projektowanych budynków znajdujących się w odległości mniejszej niż 25 m od osi skrajnego toru kolejowego należy przeprowadzić pomiary drgań przekazywanych przez podłoże generowanych przez przejazdy pociągów po linii kolejowej w miejscu linii zabudowy planowanej inwestycji. W przypadku przekroczenia granicznej wartości amplitudy przyspieszeń ruchu poziomego podłoża należy przeprowadzić obliczenia na przestrzennym modelu budynku zbudowanym wg zasad metody elementów skończonych (MES) zgodnie z normą PN-B-02170:2016-12 w celu udowodnienia, że w projektowanych budynkach nie wystąpią drgania o parametrach przekraczających granicę komfortu dla odpowiedniego typu pomieszczeń.

Na konieczność identyfikacji oddziaływań wibracyjnych wskazuje także załącznik do decyzji nr 5 z dnia 9 grudnia 2022 r. Członka Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - dyrektora ds. wsparcia operacyjnego „Standardowe wymagania dla dokumentacji środowiskowej"[12], który z załączniku 2 określa strukturę i schemat spisu treści raportu ooś i nakazuje zidentyfikować i opisać oddziaływania w zakresie drgań na etapie realizacji (rozdział 5.5) i eksploatacji (rozdział 5.16).

Dzielenie przedsięwzięć, oddziaływania skumulowane i poważne awarie

Stanowisko PKP jest sprzeczne z treścią dokumentów urzędowych o kwalifikowanej wadze dowodowej, w których organy nadzorujące Spółkę zawarły informację o faktach dotyczących inwestycji. Na mocy art. 76 § 1 kpa dokumenty te stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo stwierdzone. Zamiast polemizować z faktami, które są zresztą powszechnie znane, PKP powinno rozszerzyć swoją analizę o analizę oddziaływań skumulowanych o wszystkie inne przedsięwzięcia jakie wchodzą w skład zamierzenia oraz Port Zewnętrzny. Twierdzenia PKP nie stanowią analiz. Strona nie wie co wyjdzie z analiz. Jeśli PKP jest pewne, iż nie dojdzie do kumulacji oddziaływań, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby taką analizę przedstawić.
Odnosząc się do kwestii Portu Zewnętrznego należy z zaskoczeniem stwierdzić, że przyczyną nieuwzględnienia oddziaływań skumulowanych z tą inwestycją była okoliczność, że ich wspólna eksploatacja nie dawała wspólnych oddziaływań w żadnej z 12 różnych kategorii. Wydaje się zatem, że PKP nie może się zdecydować czy analizę już wykonał, czy nie powinna być ona wykonywana. Jednocześnie wyjaśniono zaś, że ruch pociągów nie jest zdarzeniem jakie można poddać ocenie w ramach oceny oddziaływań skumulowanych. Skłania to do osobliwej refleksji nad tym czym dla PKP jest eksploatacja linii kolejowej, jak nie ruchem pociągów po torach. Strona nie rozumie na czym innymi miałaby polegać eksploatacja linii kolejowej i będzie wdzięczna za rozwinięcie tej myśli przez Inwestora. Nieprawdą jest przy tym, iż eksploatacja obu inwestycji nie może powodować wspólnych oddziaływań. Dobrym przykładem jest hałas, czy wpływ na ludzi i zwierzęta. Jeśli z decyzji dokumentacji środowiskowej dla Portu Zewnętrznego wynika, że jego eksploatacja będzie powodowała większy ruch

[12] Dokument stanowi załącznik do niniejszego pisma. Przywołany fragment znajduje się na s. 140 pliku pdf.

niż to wynika z dokumentacji środowiskowej dla linii kolejowej 201, a zasięg i skala oddziaływań akustycznych i wibracyjnych są zależne tego jak dużo pociągów jeździ daną linią kolejową i jakie to pociągi, to oznacza, że wspólna eksploatacja obu inwestycji będzie wpływać na zasięg i skalę ww. oddziaływań. Podobnie w przypadku ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Skoro z dokumentacji środowiskowej Portu Zewnętrznego wynika, że będzie on wysyłał koleją taką ilość pociągów i ładunków niebezpiecznych, że stwierdzone naukowo ryzyko wystąpienia poważnych awarii zostało wyliczone na do 5 rocznie, zaś okoliczność ta została zatwierdzona decyzją środowiskową wydaną przez RDOŚ w Gdańsku, to oczywistym jest, że ryzyko to musi zostać zidentyfikowane i ocenione także w ramach niniejszej inwestycji. Ryzyko to powstanie zaś ze skumulowania oddziaływań obu inwestycji. W tym kontekście należy stwierdzić, że przepisy wymagają od Inwestora przedstawienia konkretnych analiz, w tym ryzyka poważnej awarii i oddziaływań skumulowanych. Te nie zostały sporządzone albo są niepełne i w tym sensie nieprawidłowe (nie zawierają danych na temat przywołanych inwestycji i ryzyk). Rolą organu jest ocena czy analizy są wystarczające i prawidłowe. Zamiast prowadzić polemikę z treścią przepisów Inwestor powinien sporządzić analizy, które będą częścią raportu ooś. Analizy te są wymagane nawet, jeśli miałaby potwierdzić obecne stanowisko PKP.

Przypomnieć należy, że pociągi z Portu Zewnętrznego nie są uwzględnione w prognozie ruchu jaką przedstawiło PKP dla potrzeb tego postępowania. Widać to wprost w treści raportu ooś dla Portu Zewnętrznego, w tym analizach dotyczących ryzyka wystąpienia poważnej awarii, gdzie wykazano, iż ruch kolejowy będzie wyższy niż deklarowany przez PKP. Analiza ruchu PKP nie uwzględnia nawet Rezultatów Studium Wykonalności PKP, co stanowi osobną wadę prognozy ruchu. Wyjaśnienia PKP o uwzględnieniu ruchu z Portu Zewnętrznego są tym bardziej niezrozumiałe, że gdyby tak było, to oznaczałoby, iż Spółka potwierdza, że należało to robić. Gdyby ten ruch był zaś uwzględniony, to należałoby go ocenić w ramach oceny oddziaływań skumulowanych. Skoro zaś oceny nie było, to obowiązek ustawowy nie został wykonany.

Przyczyną problemu wydaje się selektywne czytanie przepisów przez PKP. Potwierdza to akapit trzeci na s.4 pisma PKP z 09 maja 2024 r., gdzie nawiązując do rozdziału 13 PKP stwierdza, że w ocenie Inwestora kumulować się mogą wyłącznie oddziaływania z inwestycji liniowych, a Spółka przedstawiła dane tylko dla tych spośród nich, które mogą w jej subiektywnej ocenie „realnie przyczynić się do kumulacji oddziaływań". Przepisy nie zawierają takich wyłączeń, ani ograniczeń.

Odpowiedź PKP dotycząca ryzyka wystąpienia poważnych awarii jest obok tematu. Strona przedstawiła konkretny dowód w postaci opracowania naukowego dokładnie pokazującego nie tylko, że istnieje ryzyko wystąpienia poważnych awarii, ale też prawdopodobieństwa i skutki ich wystąpienia. Spółka nie przedstawia żadnego dowodu, który podważałby prawdziwości tych informacji.

Jedynym realnym przeciwdowodem byłaby własna analiza ryzyka wystąpienia poważnej awarii. PKP nie przedstawia jednak takiej analizy, gdyż wie, że potwierdziłaby ona konkluzje z dowodu przedstawionego przez Stronę. Należy przypomnieć, że analiza ryzyka wystąpienia poważnej awarii stanowi obowiązkowy element raportu ooś. Jej brak powoduje, że inwestor nie przedstawił raportu spełniającego wymagania formalne, a więc organ nie ma możliwości wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Storna stwierdza, że przesłane pismo PKP nie zawiera żadnego dowodu na to, że sporna inwestycja spełnia kryterium samodzielności funkcjonalnej. Zagadnienie to zostało opisane w piśmie z 13 marca 2024 r.

***

Podsumowując należy stwierdzić, że raport ooś jest niepełny oraz sprzeczny z przywołanymi dokumentami. Organ zobowiązany jest przeprowadzić dowody z przywołanych dokumentów. Spółka przemilczała większość problemów, a dużą część pozostałych skwitowała gołosłowiem. Potwierdza to zasadność przedstawianych zarzutów.

Załącznik:
Płyta CD z załącznikami.