

SKT. 152.01.2022

Temat: Petycja w sprawie linii 368

Nadawca: Mikołaj Trąbczyński <mikolaj@trabczynski.com>

Data: 12.01.2022, 13:01

Adresat: <urząd@chrzypsko.pl>

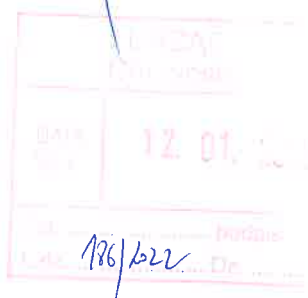
12.01.2022

p. J. Kucmaek

2022.01.12 +

P. Z. Świdroska

p. J. Bienty



Dzień dobry,

Szanowni Państwo,

W dniu 10.01.2022 do adresatów została złożona petycja jak w załączniku.

W pewnym stopniu dotyczy ona również Gminy Chrzypsko Wielkie.

Proszę uprzejmie o przekazanie treści petycji Wójtowi oraz radnym.

Z pozdrowieniami

Mikołaj Trąbczyński

— Załączniki: —

PETYCJA W SPRAWIE LINII 368 10.01.2022.pdf

125 KB



Mieszkańcy Powiatu Szamotulskiego

Szamotuły, 10 stycznia 2022

1218 sygnatariuszy

(w tym około 900 mieszkańców Miasta i Gminy Szamotuły)

**PETYCJA MIESZKAŃCÓW POWIATU SZAMOTULSKIEGO
PRZECIW PLANOM REWITALIZACJI LINII KOLEJOWEJ 368
I ZA WYKONANIEM TRASY ROWEROWEJ NA LINII 368**

Adresaci Petycji:

1. Marek Woźniak - Marszałek Województwa Wielkopolskiego
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Włodzimierz Kaczmarek – Burmistrz MiG Szamotuły
4. Beata Hanyżak – Starosta Szamotulski

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach , działając w interesie publicznym, my mieszkańcy Powiatu Szamotuły wnosimy o podjęcie działań zatrzymujących plany rewitalizacji linii kolejowej 368 w formie planowanej przez wykonane studium planistyczno-prognostyczne oraz o podjęcie działań zmierzających do stworzenia trasy rowerowej na bazie nieczynnej linii 368.

UZASADNIENIE PETYCJI

Od pewnego czasu podejmowane są działania zmierzające do rewitalizacji linii kolejowej 368 na odcinku Międzychód – Szamotuły które ostatecznie doprowadziły do złożenia wniosku w ramach programu KOLEJ+. **W związku z ukończeniem wstępnego studium planistyczno-prognostycznego związanego z rewitalizacją tej linii (opracowanie firmy BBF sp. z o.o. z 2021) oraz przedstawionymi planami połączeń na linii 368 wyrażamy swój stanowczy sprzeciw dla tej inwestycji w proponowanej formie i wnosimy o podjęcie działań zmierzających do jej zatrzymania. Równocześnie wnosimy o podjęcie działań zmierzających do stworzenia na nieczynnej linii 368 trasy rowerowej.**

Uzasadnieniem naszego stanowiska są bardzo negatywne skutki jakie rozważana inwestycja będzie niosła dla mieszkańców regionu, ze szczególnym uwzględnieniem Szamotuł i okolic oraz troska o środki publiczne, które winne być wydatkowane z najwyższą starannością.

Poniżej przedstawiamy listę naszych zastrzeżeń odnośnie rewitalizacji oraz argumentację za trasą rowerową.

- 1) **Linia 368 nie ma wystarczającego uzasadnienia merytorycznego oraz ekonomicznego, a przygotowana prognoza firmy Blue Ocean s. z o.o. z 2018 roku oraz studium firmy BBF sp. z o.o. z 2021 zawierają elementarne błędy w zakresie analiz potoków pasażerskich skutkujące wyciągnięciem nieprawidłowych wniosków i grożące wyrzuceniem setek milionów złotych na realizację nieuzasadnionych projektów.**

Przygotowane w 2018 r przez firmę Blue Ocean sp. z o.o. opracowanie „PROGNOZA WIELKOŚCI PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH I TOWAROWYCH DLA PLANOWANYCH DO REWITALIZACJI LINII KOLEJOWYCH NR 363 ROKIETNICA MIĘDZYCHÓD ORAZ NR 368” zawiera krytyczny błąd logiczny w zakresie planowanego ruchu na trasie 368. Błąd ten polega na tym, że po określeniu że Szamotuły mają zapotrzebowanie na 939 połączeń dziennie w związku z dojazdami do pracy, połączenia te przyporządkowane zostały w całości planowanej linii 368 – mówi o tym tabela 33 ze strony 110. Ten ruch nie powinien być w ogóle wliczany do planów rewitalizacji gdyż jest już zagospodarowany przez trasę Poznań – Szczecin oraz kolei metropolitalną które przecież obejmują Szamotuły. Tego ruchu nie ma i nie będzie dla trasy 368 gdyż przecież oczywiste jest, że to zapotrzebowanie dotyczy kierunku poznańskiego (metropolia) i wronieckiego (silny ośrodek przemysłowy), połączeniami które już istnieją i jeszcze będą intensyfikowane (kolej metropolitalna).

Ocena ruchu na trasie 368 wymaga więc oczywistej korekty i po odjęciu nieprawidłowo zaliczonego ruchu z Szamotuł zostanie **1897** przejazdów (osobo-połączeń), a w praktyce jeszcze mniej, bo odjąć należałoby również Piaskowo, Gałowo, Baborówko, Gaj Mały i inne miejscowości przy Szamotułach ze strefy B nie leżące na trasie kolei 368, a wliczone do ruchu.

O ile wykazana powyżej liczba **1897** osobo-połączeń jest skrajnie optymistyczna i nierealna, to trudno nawet skomentować abstrakcyjną liczbę **4143** przejazdów wykazanych w studium firmy BBF sp. z o.o. w 2021 roku (Tabela 4-1), poniżej. **Liczbę tę wg. informacji wykonawcy studium wygenerowano za pomocą Pasażerskiego Modelu Transportowego Spółki CPK sp. z o.o. stworzonej na potrzeby budowy CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO.**

Tabela 4-1 str. 51 - Dobowa wymiana pasażerska w analizowanych punktach obsługi pasażerskiej rok 2030 scenariusz pośredni.

Stacja	Wymiana pasażerska (wsiadł + wysiadł)	
	W1	W2
Szamotuły	2 226	2 006
Szamotuły Zachodnie	97	0
Szczepankowo	50	0
Ostroróg	130	0
Dobrojewo	55	0
Binino	35	0
Nojewo	35	0
Kikowo	40	0
Wronki	0	1 490
Biezdrowo	0	70
Kłodzisko	0	68
Chrzypsko Wielkie	102	126
Ryżyn	38	40
Sieraków Wielkopolski	275	300
Kłosowice	27	30
Międzychód Bielsko	85	80
Międzychód Letnisko	361	348
Międzychód Lipowiec	359	344
Międzychód	228	224

Jakim cudem jednotorową linią 368 z Szamotuł i do Szamotuł ma być dziennie 2226 przejazdów ?

Zaznaczmy przy tym że w latach swojej świetności linią 368 jeździło 100-150 osób dziennie (200-300 przejazdów) !

Są to po prostu wyżyny kreatywności i życzeniowego myślenia, tych połączeń nie będzie nawet 10% z wyliczonej liczby. Wyjątkiem mogą być jedynie przejazdy weekendowe w okresie letnim w kierunku Sierakowa i Międzychodu, a by to określić wystarczy zapytać kilkuset losowo wybranych Szamotulan o to jak często pojedą w kierunku Międzychodu linią 368 i w jakim celu. Przejazdy w kierunku Poznania oczywiście nie mogą być wliczone do trasy 368, bo ten kierunek jest obsługiwany już od lat przez trasę Poznań-Szczecin i rozwijaną koleją metropolitalną.

Na powyższe nakładają się inne błędy np:

Sposób przeprowadzenia badań nad zasadnością rewitalizacji linii 368 jest jednoznacznie tendencyjny w zakresie doboru respondentów oraz oczekiwanego wyniku. Badanie w 2018 roku wykonano metodą ankiety CAWI - ankiety internetowej wypełnianej przez osoby zainteresowane (a co za tym idzie wynik takiego badania jest z góry przesądzony), oraz w mniejszym zakresie bardziej obiektywną metodą CAPI – za pomocą wywiadu bezpośredniego. **Przy czym w badaniu metodą CAPI wzięło udział aż 446 osób z Międzychodu i tylko 24 osoby z Szamotuł (tabela 44 str. 146).** Co za tym idzie w gruncie rzeczy w badaniach pominięto główny ośrodek miejski położony na środku linii 368 (Szamotuły). Takie badanie oczywiście prowadzić musi do błędnych wyników i błędnych wniosków w zakresie przydatności linii oraz ryzyk związanych z planami jej rewitalizacji (choćby protesty społeczne i problemy dla Szamotuł, czego dowodzi niniejsza petycja).

Mamy więc do czynienia z niebywałą sytuacją, że główny ośrodek miejski leżący w centrum linii 368 został faktycznie pominięty w badaniach preferencji, a równocześnie to właśnie ten ośrodek i ruch z niego potencjalnie generowany (nie realny i już zagospodarowany) ma uzasadniać rewitalizację linii której dotyczyły badania (Szamotuły mają zapewnić 41,34% ruchu ze strefy A – tabela nr 33 ze strony 110 dla opracowania z roku 2018 i aż 53,7% w studium z roku 2021 – tabela 4-1 ze strony 51).

Można sobie zadać pytanie czy powyżej wskazane błędy to faktycznie błędy, czy może świadoma manipulacja liczbami w celu uzasadnienia wydania ogromnych środków publicznych z programu KOLEJ+ ? Niezależnie od odpowiedzi na to pytanie nie ma wątpliwości, że taki sposób prowadzenia analiz nie może doprowadzić do prawidłowych wniosków .

Uważamy że tak elementarne błędy jak wskazane powyżej jednoznacznie dowodzą że prognozy ruchu nie zostały opracowane rzetelnie i do przedłożonych informacji trzeba podejść **bardzo krytycznie**, zwłaszcza że chodzi o podjęcie decyzji dotyczących tysięcy ludzi i wydanie setek milionów złotych, również z udziałem środków unijnych, których wydatkowanie podlega unijnym standardom w zakresie wydawania środków publicznych.

W tym miejscu apelujemy o przysłowiową wielkopolską gospodarność i uczciwość intelektualną w obszarze analiz, której na ten moment niestety brakuje, co może skutkować podjęciem błędnych decyzji krzywdzących ludzi i kierujących publiczne środki na realizację projektów nie mających wystarczającego uzasadnienia. Te środki powinny być skierowane na cele faktycznie uzasadnione, zarówno na poziomie wojewódzkim jak i samorządów lokalnych. Bardzo możliwe że na rewitalizację innej trasy kolejowej np. linii nr 363 z Międzychodu do Rokietnicy, która charakteryzuje się zdecydowanie krótszym czasem przejazdu do Poznania lub budowę wariantu II linii 368, która pozwoliłaby przesiąść się na pociąg osobom dojeżdżającym do położonych we Wronkach dużych zakładów pracy tj. Amici czy Samsunga.

Jak wskazano powyżej wykonana w 2018r prognoza przepływów pasażerskich dla linii 368 dalece różni się z rzeczywistością w swoich założeniach odnośnie zapotrzebowania na przewozy osobowe na rozpatrywanej trasie. Prognoza firmy BBF sp. z o. o. z roku 2021 to już zupełna fantastyka.

Równocześnie w analizie ryzyka związanego z realizacją projektu (opracowanie firmy Blue Ocean z 2018) waga tego problemu potraktowana jest bardzo ulgowo (problem w przygotowanym opracowaniu uważany jest za „średni”, a prawdopodobieństwo jego wystąpienia jest „umiarkowane”). **To duży błąd, gdyż jest to kwestia fundamentalna, na której opiera się realna zasadność rewitalizacji, a prawdopodobieństwo niewystarczającego ruchu w przypadku tej linii jest bardzo duże.** Skutkiem tego „grzechu pierworodnego” będą bezsensownie i źle wydane środki publiczne które winny być kierowane na faktycznie potrzebne projekty. Ewentualna realizacja pomysłu będzie się więc wiązała również z koniecznością dopłacania do funkcjonowania linii bardzo dużych środków publicznych w przyszłości.

Należy także podkreślić, że przewidywane koszty rewitalizacji nie obejmują wielu pozycji niezbędnych do jej realnego prawidłowego działania jak choćby drogi dojazdowe do nowych planowanych przystanków i parkingów, których wykonanie **obciążą budżety samorządów lokalnych**. Co więcej, docelowe prawidłowe działanie linii wymaga zakupu nowoczesnego taboru oraz elektryfikacji, a więc generować będzie kolejne wydatki idące w setki milionów złotych. Studium BBF sugeruje zakup szynobusów hybrydowych Impuls II firmy Newag, których cena oscyluje około 20 mln zł za sztukę.

Na dzień dzisiejszy linia 368 ma przede wszystkim potencjał turystyczny. Jednak ten potencjał dużo lepiej wykorzystać budując wzdłuż jej przebiegu trasę rowerową o czym mówimy poniżej w punkcie 4.

Zwracamy także uwagę, że zarówno Gmina Szamotuły jak i Powiat Szamotulski stoją w obliczu poważnych problemów budżetowych i ich ewentualna partycypacja w finansowaniu rewitalizacji linii 368 oraz elementów jej towarzyszących oznaczać będzie niewykonanie lub opóźnienie wielu bardzo istotnych inwestycji poprawiających jakość życia mieszkańców gminy i powiatu (w szczególności kwestia komunikacji oraz ochrona zdrowia). **W obliczu wątpliwego uzasadnienia rewitalizacji takie działania stoją w sprzeczności z interesem mieszkańców gminy i powiatu szamotulskiego oraz całego województwa wielkopolskiego.**

2) Skutki dla komunikacji samochodowej i pieszej w Szamotułach i regionie.

Ewentualna rewitalizacja linii 368 przy przyjętych założeniach przedstawionych przez studium z roku 2021 (12 par pociągów dziennie) spowoduje:

- a) **Czas zamknięcia przejazdów kolejowych na rogatkach położonych w centrum Szamotuł - na ulicy Chrobrego i Wojska Polskiego, a prawdopodobnie też na Targowej (komunikacja północ-południe) wzrośnie o około 1,5h - 2h na dobę (24 przejazdy pociągu linii 368 w ciągu dnia x 4- 5 minut).** Już dzisiaj czas zamknięcia tych przejazdów generuje

nieakceptowalne korki na centralnym skrzyżowaniu Szamotuł (ul. Dworcowa i Jana Pawła II). Tak samo będzie na każdym kolejnym przejeździe w stronę Poznania (linia Poznań-Szczecin).

Na powyższe nakłada się perspektywa rychłego **przywrócenia i intensyfikowania połączeń towarowych** na trasie Poznań –Szczecin **oraz planowany rozwój kolei metropolitalnej**. Docelowo może dojść więc do sytuacji że **przejazdy w Szamotułach będą dłużej zamknięte niż otwarte, co w zasadzie podzieli miasto na dwie części i uniemożliwi prawidłowy i zrównoważony rozwój Szamotuł**, nawet przy założeniu że kiedyś powstanie obwodnica wyprowadzająca tranzyt poza centrum.

W tym miejscu warto także podkreślić, że trudności komunikacyjne w Szamotułach to nie tylko utrudnienia dla mieszkańców, ale także obniżenie atrakcyjności inwestycyjnej Szamotuł (a w konsekwencji wpływów budżetowych), gdyż komunikacja to jeden z głównych czynników decydujących o lokalizacji inwestycji i podlega każdorazowo dokładnemu badaniu i ocenie przez potencjalnych inwestorów rozważających swoje zaangażowanie kapitałowe w danym miejscu. **W dłuższej perspektywie oznacza to spadek dochodów budżetowych Gminy Szamotuły oraz Powiatu Szamotulskiego.**

- b) Ulice Targowa i Jastrowska w Szamotułach, Lawendowa w Śmiłowie i wiele innych na terenie powiatu po raz pierwszy od ćwierćwiecza „zyskają” przejazdy kolejowe które bardzo utrudnią komunikację lokalną. Ulica Targowa w Szamotułach służy dzisiaj jako swego rodzaju „lokalna obwodnica” wyprowadzając ruch z zakorkowanego centrum i jej przecięcie kolejnym przejazdem kolejowym wpłynie wyjątkowo źle na komunikację w mieście. Ulica Lawendowa w Śmiłowie pełni rolę obwodnicy od strony południowo – zachodniej. Dodatkowo – wiele z tych ulic i dróg jest dziś intensywnie użytkowanych, również przez dzieci i młodzież (ul. Targowa prowadzi przecież na tereny Szamotulskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji – basen i korty), co powoduje że rośnie ryzyko ewentualnego tragicznego wypadku. Co więcej – roгатki na wąskiej ulicy Targowej na torach 368 i trasie Poznań-Szczecin byłyby oddalone o około 100-120m od siebie, co samo w sobie budzi ogromne wątpliwości jeśli chodzi o bezpieczeństwo takiego rozwiązania – np. sznur aut ruszających z rogatek na linii Poznań- Szczecin mógłby ruszyć i po chwili utknąć na rogatekach na linii 368.
- c) Zachodnia dzielnica Szamotuł, która w ostatnim ćwierćwieczu mocno się rozbudowała zostanie przedzielona linią 368. Miasto w znacznym stopniu straci możliwość rozwoju budownictwa mieszkaniowego na obszarze położonym na północ od linii torów i w ich sąsiedztwie. Osoby które dzisiaj mieszkają po północnej stronie torów zostaną odcięte od centrum Szamotuł dodatkową barierą (już dziś muszą czekać na rogatekach na ulicy Ostrorogskiej (linia Poznań Szczecin).
- d) Rolnicy użytkujący pola wzdłuż linii kolejowej będą musieli przekraczać linię na pół dziko/nielegalnie lub pokonywać wielokilometrowe trasy by dotrzeć do pól po drugiej stronie toru. Takich nieformalnych przejazdów przez trasę 368 są na dzień dzisiejszy dziesiątki i są one na co dzień używane.

3) Skutki dla życia mieszkańców regionu posiadających domy wzdłuż linii 368.

W przeszłości linia była używana kilka razy dziennie (4 pary pociągów). Od ćwierćwiecza jest nieczynna, a w jej okolicy nastąpił rozwój budownictwa mieszkaniowego.

Plany przywrócenia na linii ruchu o intensywności 3 krotnie większej niż miało to miejsce w przeszłości naruszają interesy osób które mieszkają wzdłuż torów. Ruch pociągów będzie generował uciążliwy hałas (przewidywana prędkość 120km/h) oraz może powodować uszkodzenia konstrukcji budynków położonych w sąsiedztwie nieczynnych od wielu lat torów. Sprawa dotyczy setek osób z którymi nikt nie konsultował takich planów.

Zwracamy uwagę , że przygotowana przez firmę Blue Ocean Business Consulting Sp. z o.o. prognoza dotycząca zasadności rewitalizacji linii 368 **nieprawidłowo pomija ryzyko polityczne (protesty społeczne) związane z planowaną rewitalizacją.** Na stronie 137 opracowania czytamy że na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych stwierdza się brak sprzeciwu społecznego. Jak wynika z niniejszej petycji **badanie z 2018 roku zostało przeprowadzone nieprawidłowo**, gdyż prawdopodobnie zostało wykonane w niewłaściwym miejscu/na niewłaściwej grupie (osoby de facto niezainteresowane sprawą lub tym aspektem).

Rewitalizacja w rozpatrywanej wersji wiąże się z bardzo dużym protestem społecznym co potwierdza również niniejsza petycja podpisana przez 1218 mieszkańców Powiatu Szamotuły, a co za tym idzie ewentualne podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia rewitalizacji wg przyjętych wstępnie założeń grozi wszczęciem postępowań administracyjnych i sądowych przez mieszkańców/zorganizowane grupy mieszkańców, co naraża projekt na opóźnienia lub niepowodzenie. Jest to szczególnie prawdopodobne wobec nierzetelnych konsultacji społecznych z roku 2018 (faktyczne pominięcie Szamotuł) oraz planowanych korekt przebiegu trasy i konieczności budowy nowej infrastruktury kolejowej.

Skutki opóźnień w uzyskaniu decyzji środowiskowych i wydłużające się procedury formalno-prawne są słusznie wskazane w opracowaniu firmy Blue Ocean jako krytycznie istotne dla projektu i w obliczu silnego protestu społecznego prawdopodobieństwo wystąpienia opóźnień w tym obszarze należy uznać za bardzo wysokie.

Chcemy także zaznaczyć, że w okresie pomiędzy wykonaniem opracowania z roku 2018 a chwilą obecną uległy zmianie realia wzdłuż trasy 368 - zwłaszcza w obrębie Szamotuł – nastąpił rozwój budownictwa mieszkaniowego wzdłuż trasy i **wciąż powstają kolejne domy ludzi nieświadomych planów przywrócenia ruchu o częstotliwości kilkukrotnie wyższej niż miało to miejsce w przeszłości.**

4) Utracone szanse. Potencjał trasy rowerowej.

Odbudowa linii 368 na dziesięciolecie zamknie możliwość realizacji bardzo interesującego pomysłu stworzenia drogi rowerowej na trasie nieczynnej linii nr 368. Taka inwestycja, zrealizowana profesjonalnie i wspólnie przez gminy powiatu szamotulskiego i międzychodzkiego oraz samorząd wojewódzki z życzliwym udziałem PKP Polskich Linii Kolejowych faktycznie mocno podniosłaby atrakcyjność turystyczną regionu i kosztowałaby ułamek kwoty o której mowa we wniosku. Byłby to realny wkład w nowoczesny i ekologiczny rozwój regionu uwzględniający potrzeby zarówno Międzychodu jak i innych samorządów położonych wzdłuż linii 368, a także tysiacy rowerzystów z całej Wielkopolski. Wskazujemy równocześnie, że właśnie w taki sposób w wielu krajach europejskich (np. Belgia, Wielka Brytania) wykorzystuje się stare linie kolejowe tworząc często atrakcje turystyczne przyciągające **setki tysięcy turystów rocznie** (np. sieć tras rowerowych RAVEL w Walonii). Nie trzeba zresztą szukać daleko – wystarczy spojrzeć jak dużą popularnością cieszy się trasa pieszo-rowerowa biegnąca z Szamotuł do Obrzycka wzdłuż drogi wojewódzkiej 185, w weekendy tętniąca życiem, pełna rowerzystów i biegaczy, a przecież nawet w ułamku nie tak atrakcyjna jak potencjalna trasa na nieczynnych torach linii 368.

Warto nadmienić, że zapotrzebowanie na trasy rowerowe jest na tyle duże, że mieszkańcy Szamotuł i okolic często pakują rowery do samochodów i jeżdżą do Obornik lub Stobnicy by skorzystać z możliwości jakie daje tamtejsza piękna trasa rowerowa biegnąca śladem dawnej trasy kolejowej 381. Koszt tej trasy (współfinansowanej na dodatek w 85% przez UE) to nieco ponad 500 tys. złotych/km, a więc zapewne **mniej niż 10% kosztów rewitalizacji linii kolejowej** (licząc nawet bez elektryfikacji, taboru, elementów towarzyszących i kosztów dopłacania do nierentownych połączeń).

Wykonanie takiej trasy i chęć korzystania z niej popiera jednoznacznie **1218** mieszkańców Powiatu Szamotuły - sygnatariuszy niniejszej petycji.

5) Skutki ekologiczne i środowiskowe.

- a) Potencjalna rewitalizacja linii 368 wiąże się z nieuchronnymi i znacznymi zniszczeniami przyrodniczymi. Po ćwierć wieku od zamknięcia linii 368 obszar dawnych torów linii 368 i jego okolice to bardzo cenne przyrodniczo obszary, na których schronienie znajduje wielka ilość gatunków roślin i zwierząt, w tym także rzadkie i chronione jak choćby żurawie, białe czaple, wiele gadów, płazów, owadów i ssaków, często w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Wielu mieszkańców Szamotuł, Ostroroga, Śmiłowa, Szczepankowa i innych miejscowości odwiedza te miejsca rekreacyjnie w ramach niedzielnych spacerów i innych aktywności. W rzeczywistości, w której na naszych oczach dokonuje się ekologiczna zagłada świata który znamy, nie powinniśmy przymykać oczu na plan kolejnych zniszczeń, tym bardziej w naszym bezpośrednim sąsiedztwie i bez realnego uzasadnienia. Dodatkowo – w planie rewitalizacji nie ma elektryfikacji linii 368 (jest to zadanie na nieokreśloną przyszłość), co oznacza że mają nią jeździć składy spalinowe.

- b) Na powyższe nakłada się dodatkowy istotny aspekt środowiskowy – otóż trzeba wskazać, że zamknięte przejazdy na ul. Wojska Polskiego oraz na ulicy Chrobrego w Szamotułach powodują często wytworzenie korków na ulicy Dworcowej oraz Jana Pawła II aż do skrzyżowania z ul. Lipową i dalej. **To są często setki metrów (a czasami kilometry!) stojących i czekających na przejazd ciężarówek) i aut osobowych zatruwających powietrze w mieście (Szamotuły nie mają obwodnicy i nawet planowana częściowa obwodnica wyprowadzająca poza miasto ruch północ-południe nie uchroni miasta przed tym problemem). To zjawisko byłoby znacznie pogłębione w sytuacji zamknięcia torów na kolejne 2 godzinny dziennie na skutek ewentualnego uruchomienia pociągów na linii 368.**

Nie ma to nic wspólnego z ekologicznym kierunkiem zmian o które wszyscy powinniśmy zabiegać i sprzeciwiamy się temu.

Podsumowując:

Po zapoznaniu się z założeniami wstępnego studium planistycznego oraz informacjami przedstawianymi przez samorząd międzychodzki uważamy za niezbędne, by w interesie własnym oraz publicznym złożyć oficjalną petycję o powyższej treści. Apelujemy o podjęcie działań niedopuszczających do rewitalizacji linii 368 w przewidywanej formule oraz o podjęcie działań zmierzających do wykonania trasy rowerowej wzdłuż linii 368.

Uważamy że nieakceptowalne jest rozwiązywanie problemów komunikacyjnych jednej społeczności (Międzychód i okolice) kosztem generowania poważnych problemów innej społeczności (Szamotuły i okolice). Tym bardziej , że planowane działania opierają się na błędnych założeniach i nierealistycznych przesłankach, a co za tym idzie grożą wyrzuceniem setek milionów złotych na nieuzasadnione cele.

Przeznaczenie dużo mniejszych środków na uruchomienie projektu trasy rowerowej na torowisku trasy 368 przyniesie daleko więcej pożytku dla społeczności naszej i całej Wielkopolski niż rewitalizacja połączenia kolejowego.

Z poważaniem

Sygnatariusze Petycji

Załącznik: lista sygnatariuszy petycji – 1218 osób , w tym około 900 mieszkańców Miasta i Gminy Szamotuły

