

Ustosunkowanie się Wykonawcy do kwestii poruszonej w piśmie z 2 marca 2026 r. znak IN.6220.11.2024.AG.26 (data wpływu 03.03.2026 r) pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A CRI Region Północny z dnia 17 lutego 2026 r. znak IRRK2/9/6/2233.1.2026.IPD-03570-I.1. (dalej „pismo”)

Działając w imieniu Wykonawcy, w nawiązaniu do pisma przekazującego wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącego konieczności uwzględnienia w dokumentacji Obwodnicy Człuchowa planowanej przez PKP nowej linii kolejowej oraz w związku z informacjami przedstawionymi przez PKP zarówno w ww. piśmie, jak i podczas spotkania z dnia 25 lutego 2026 r. z udziałem PKP oraz GDDKIA) , przedstawiamy stanowisko w zakresie możliwości wprowadzenia zmian do opracowywanej dokumentacji STEŚ-R oraz materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że zgodnie z informacjami przekazywanymi Wykonawcy oraz GDDKIA przez PKP od 2021 r., w tym w szczególności w pismach z dnia 10 maja 2022 r. znak IZ18IW.2161.51.1.2022.KP oraz 2 października 2024 r. znak IZ18IN.2161.328.1.2024.6 których treść przesyłamy w załączeniu PKP nie planowało realizacji inwestycji kolejowych w obrębie terenu objętego opracowaniem dla Obwodnicy Człuchowa. PKP jednoznacznie informowało wówczas o braku zamierzeń inwestycyjnych w zakresie linii kolejowych nr 203 i 210 na tym obszarze. Otrzymywane od PKP informacje nie dawały podstaw do uwzględniania jakichkolwiek rezerw terenowych, obiektów inżynierskich ani kolizji z nowoprojektowaną linią kolejową na etapie sporządzania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Informacje przekazane przez PKP na spotkaniu w dniu 25.02.2026 potwierdzają powyższe, w trakcie, którego GDDKIA wskazała, że pomimo wielokrotnych zapytań kierowanych do PKP, nie przedstawiono żadnych danych mogących wskazywać na konieczność uwzględnienia przebiegu planowanej łącznicy kolejowej.

W świetle powyższego, informację o planowanej inwestycji kolejowej PKP przedstawia dopiero na obecnym, zaawansowanym etapie realizacji dokumentacji STEŚ-R, tj. po zakończeniu prac nad analizami wariantów i po przekazaniu materiałów do postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonawca podkreśla, że dokumenty przekazane przez PKP nie posiadają charakteru dokumentacji projektowej, mają jedynie ogólny, poglądowy charakter i nie zawierają podstawowych danych technicznych, których uwzględnienie jest warunkiem jakiegokolwiek ingerencji w dokumentację przedłożoną organowi prowadzącemu procedurę środowiskową. W szczególności przekazany przebieg linii kolejowej nie zawiera niwelety, przekrojów konstrukcyjnych, pełnych parametrów technicznych czy analiz środowiskowych, a zatem nie spełnia standardów dokumentacji, która mogłaby stanowić podstawę do wprowadzenia zmian w dokumentacji drogowej. Dodatkowo należy wskazać, że jak wynika z notatki ze spotkania z dnia 25 lutego 2026 r., przekazany przebieg został naniesiony przez PKP na materiały nieaktualne, pochodzące najprawdopodobniej sprzed

2023 r., co dodatkowo uniemożliwia jego wykorzystanie jako rzetelnej podstawy projektowej.

W tym miejscu należy również podkreślić, że zgodnie z informacjami przedstawionymi przez PKP podczas ww. spotkania, projekt łącznicy kolejowej znajduje się nadal na etapie wewnętrznego trasowania, natomiast przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej ma zostać ogłoszony dopiero w 2027 r., a umowa projektowa zostanie zawarta w 2028 r. Oznacza to, że projekt PKP nie wszedł jeszcze w etap sporządzania dokumentacji technicznej, a przedstawione materiały nie zostały uzgodnione ani zatwierdzone w strukturach PKP lub przez właściwe jednostki. Brak tych danych uniemożliwia realną ocenę ewentualnej kolizji z Obwodnicą Człuchowa oraz ocenę ewentualnego wpływu na rozwiązania przyjęte w STEŚ-R.

W tym kontekście Wykonawca pragnie wyraźnie zaznaczyć, że etap prac nad dokumentacją Obwodnicy Człuchowa i równoległe prowadzona procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie dopuszczają możliwości wprowadzenia modyfikacji przebiegu drogi ani zmiany niwelety w sposób postulowany przez PKP. Zmiana taka wymagałaby ponownego przeprowadzenia licznych analiz środowiskowych. Konieczne byłoby również dokonanie korekt rozwiązań technicznych przedstawionych w dokumentacji STEŚ-R, ponowna weryfikacja parametrów geometrycznych oraz przeprowadzenie analiz ruchowych dla przebiegu zmienionego. Takie działania prowadziłyby do znaczącego wydłużenia procesu projektowego oraz naruszyłyby harmonogram, w szczególności biorąc pod uwagę planowany przez GDDKIA termin wszczęcia postępowania przetargowego w formule „projektuj i buduj” w grudniu 2026 r.

Wykonawca podtrzymuje, że aktualny etap zaawansowania dokumentacji oraz trwająca procedura środowiskowa wykluczają możliwość wprowadzenia zmian w zakresie przebiegu drogi, niwelety oraz obiektów inżynierskich w sposób postulowany przez PKP. Wykonawca zwraca uwagę, że PKP nie przedstawiło dokumentów o stopniu szczegółowości pozwalającym na przeprowadzenie pełnej i wiarygodnej analizy technicznej lub środowiskowej. Bez przekazania kompletnej dokumentacji, zawierającej w szczególności niweletę, przekroje oraz pełne parametry techniczne projektowanej linii kolejowej, uwzględnienie przebiegu linii PKP nie jest możliwe ani technicznie, ani proceduralnie.

Mając na uwadze powyższe, Wykonawca informuje, że na obecnym etapie nie istnieją podstawy techniczne ani formalne do uwzględnienia przebiegu nowoprojektowanej linii kolejowej PKP w dokumentacji Obwodnicy Człuchowa.

Załącznik

1. Pismo PKP PLK S.A. z 10 maja 2022 r. znak IZ18IW.2161.51.1.2022.KP
2. Pismo PKP PLK S.A. z 2 października 2024 r. znak IZ18IW.2161.51.1.2022.KP