

**Sz. P. Monika Pietrzyk**  
**Wójt Gminy Młodzieszyn**  
**Urząd Gminy Młodzieszyn**  
ul. Wyszogrodzka 25  
96-512 Młodzieszyn

**Dotyczy:** Pytań mieszkańców Gminy Młodzieszyn przekazane w piśmie z 31.10.2022 r.

Pisma związane:

[1] Pismo nr IZPPP.033.9.2022.GK z dnia 31.10.2022 r.

Szanowna Pani Wójt,

w załączeniu do niniejszego pisma przekazujemy odpowiedzi na pytania mieszkańców skierowane do Spółki Centralny Port Komunikacyjny za pośrednictwem pisma [1].

Z poważaniem,

**Tomasz Nawara**

Elektronicznie podpisany przez  
Tomasz Nawara  
Data: 2022.12.20 13:14:59 +01'00'

Tomasz Nawara  
Lider Projektu  
Biuro Realizacji Podprogramu Kolejowego  
Podpisano elektronicznie

Otrzymują:

1. Adresat
2. KRI a/a - P001000046

1. Jakiej szerokości od torów jest pas gruntu, jaka będzie jego wysokość?

**Odpowiedź CPK:** Na bieżącym etapie prac studialnych nie są znane wszystkie szczegółowe rozwiązania projektowe wpływające na zajętość pasa terenu inwestycji. Aktualnie prezentowany jest pas zajętości terenu o charakterze prognozy: po 60 m po obu stronach toru. W tym pasie prognozuje się umieszczenie wszystkich elementów infrastruktury towarzyszącej linii kolejowej, w tym m.in. słupów sieci trakcyjnej, ekranów akustycznych, nasypów, wykopów, urządzeń odwodnienia, dróg serwisowych i dróg publicznych o charakterze równoległym lub dojazdu do nieruchomości. W zależności jednak od rozwiązań technicznych (np. wysokości nasypu, klasy i szerokości drogi równoległej) szerokość pasa będzie szczegółowo ustalana dla każdej lokalizacji na dalszych etapach opracowania i uszczegółowienia dokumentacji projektowej. Wskazać zatem należy, że szerokość zajętości pasa może wynosić od 60 m (niski nasyp, płytki wykop), do 120 m (wysoki nasyp), lub punktowo nawet więcej (np. w miejscu lokalizacji wiaduktu drogi publicznej nad torami). Minimalna zajętość dotyczy natomiast rozwiązania typu estakada nad terenem, gdzie zajętość terenu wynosi około 25 m. Podkreślenia wymaga fakt, że projektanci każdorazowo podejmują decyzje projektowe z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu.

Co do rozwiązań wysokościowych wskazać należy, że na obecnym etapie Projektanci są w trakcie przygotowywania rozwiązań w zakresie niwelety toru kolejowego – są one wyznaczane indywidualnie dla każdej lokalizacji, w zależności od ukształtowania terenu z zachowaniem dopuszczalnych pochyłeń określonych przepisami. Co do zasady wskazać jednak należy, że dążeniem projektowym jest minimalizowanie wysokości nasypów, z uwagi na wysokie koszty robót ziemnych związanych z kształtowaniem wysokich nasypów czy głębokich wykopów.

2. Jakie są zasady założenia ekranów dźwiękoszczelnych - jaka jest ich wysokość?

**Odpowiedź CPK:** Planowanie lokalizacji ekranów akustycznych jest przedmiotem opracowania Raportu Oddziaływania na Środowisko, który obejmuje wykonanie modelu oddziaływania akustycznego w zakresie wskazania punktów wymagających ochrony akustycznej. Model uwzględnia nie tylko charakter poszczególnych nieruchomości, ale także ukształtowanie terenu i czynniki wpływające na propagację fali dźwiękowej. Spodziewać się zatem należy, że w każdej lokalizacji, gdzie linia kolejowa będzie przechodzić w pobliżu obszarów zurbanizowanych, takie ekrany się pojawią. Ich precyzyjne położenie, materiał, stopień pochłaniania fali dźwiękowej oraz wysokość w danej lokalizacji jest wynikiem procesu projektowania opartego o opisany powyżej model. Kluczem do decyzji o ich umieszczeniu jest spełnienie norm hałasu precyzujących poziom jego natężenia w porze dziennej i nocnej. Na bieżącym etapie prac nie jest jednak możliwe określenie lokalizacji ani wysokości ekranów – jest to przedmiotem późniejszego etapu prac.

Najwyższe ekrany, możliwe do wybudowania ze względów technicznych, mogą mieć do ok. 8 metrów wysokości (z uwagi na parcie boczne wiatru oraz wytrzymałość konstrukcji fundamentu).

3. Jeśli linia kolejowa zabiera dojazd, dostęp do innych działek to jakie jest postępowanie?

**Odpowiedź CPK:** Inwestor na etapie opracowania dokumentacji projektowej jest zobligowany do zapewnienia dojazdu do każdej nieruchomości z drogi publicznej. W ramach STEŚ opracowywana jest sieć dróg równoległych i dojazdowych zapewniająca obsługę nieruchomości położonych wzdłuż linii kolejowej. Docelowy układ sieci drogowej, wraz z siecią dwupoziomowych skrzyżowań (wiaduktów nad lub tuneli pod linią kolejową) ma za zadanie w możliwie najlepszy sposób zaspokajać potrzeby lokalnej społeczności w zakresie dostępu do nieruchomości. Propozycję lokalizacji wiaduktów są prezentowane już na bieżącym etapie prac, zaś pełne rozwiązania branży drogowej będą

prezentowane i uzgadniane z Zarządcami Dróg Publicznych na etapie cyklu konsultacji w II kwartale 2023 r.

4. Czy planowany jest Program dobrowolnych Nabyć również w przypadku linii kolejowych?

**Odpowiedź CPK:** Tak. Realizacja programu dobrowolnych nabyć dla linii kolejowych jest możliwa na podstawie Art. 120n ust. 11) Ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz.U. 2022 poz. 1846), która weszła w życie 2 października 2022 r.

5. Proszę podać czasokresu realizacji procesu budowy kolei ze szczególnym uwzględnieniem czasokresu od decyzji o wariancie do momentu wysiedlenia mieszkańców

**Odpowiedź CPK:** Aktualny harmonogram inwestycji zakłada, że wydanie decyzji środowiskowej potwierdzającej możliwość realizacji inwestycji w konkretnym wariancie nastąpi w 2026 r., zaś prace budowlane wymagające faktycznego wydania nieruchomości rozpoczną się etapami od 2028 r.

6. Jakie czynniki są kluczowe dla decydentów przy wyborze wariantu? Ekonomiczny, społeczny środowiskowy? Kto fizycznie podejmie decyzje - jaka metodologia?

**Odpowiedź CPK:** Decyzje projektowe podejmowane są w oparciu o analizę wielokryterialną oraz analizę kosztów i korzyści. Obie metody zakładają punktowanie kilkudziesięciu kryteriów wszystkich rozważanych wariantów, w celu porównania wszystkich rozważanych rozwiązań. Kryteria formułowane są w grupach: technicznej, ekonomicznej, środowiskowej i społecznej. Porównanie wariantów jest podstawą podjęcia decyzji projektowych przez członków Zespołu Projektowego. Formalnie, kluczowe decyzje projektowe zatwierdzane są w ramach komitetu programu kolejowego, składającego się z przedstawicieli Kierownictwa Programu Kolejowego, Zarządu Spółki oraz Pełnomocnika Rządu ds. CPK.

7. Ile za m<sup>2</sup> gruntów ornych leśnych innych wg jakich zasad - klasyfikacja glebowa czy coś innego?

**Odpowiedź CPK:** Nie ma jednej, krajowej ceny obowiązującej dla nabywania nieruchomości pod inwestycje celu publicznego. Wysokość ceny nabycia – zarówno w trybie dobrowolnym (w trybie Art. 120n ust. 11) Ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz.U. 2022 poz. 1846)) jak również wywłaszczenia (w trybie określonym w rozdziale 2b Ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.) jest oparty o indywidualną wycenę rzeczoznawcy majątkowego dla fragmentu bądź całej nieruchomości nabywanej pod inwestycję celu publicznego. Wskazana w treści pytania klasa bonitacyjna gleby, jak również inne uwarunkowania danej nieruchomości (jak również kształt, wielkość, położenie, przeznaczenie określone w MPZP, sposób wykorzystywania czy charakter budynków i instalacji) mają podstawowy wpływ na wysokość kwoty należnej właścicielowi nabywanej nieruchomości.

Podkreślenia wymaga fakt, że obecne w przestrzeni medialnej plotki – takie jak o ustaleniu krajowej ceny za 1 m<sup>2</sup> gruntu są nieprawdziwe i nie mają poparcia w przepisach prawa.

8. Wycena nieruchomości wg ceny rynkowej z jakiego okresu i z jakiego obszaru. Obszar symulowany pod warianty już traci na cenie więc nie jest miarodajny

**Odpowiedź CPK:** Zgodnie z art.151.1 Ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 poz. 1899 z późn. zm.) wartość rynkową nieruchomości stanowi szacunkowa kwota, jaką w dniu wyceny można uzyskać za nieruchomość w transakcji sprzedaży na warunkach rynkowych pomiędzy kupującym a sprzedającym. W myśl ww. Ustawy oraz mając na względzie regulacje szczegółowe ujęte w Rozporządzeniu z dnia 21 września 2004 r. Rady Ministrów w sprawie wyceny nieruchomości

*i sporządzania operatu szacunkowego (tekst jednolity: Dz.U. 2021 poz. 555 z późn. zm.), rzeczoznawca majątkowy ma obowiązek uwzględnić ceny transakcyjne nieruchomości podobnych do nieruchomości będącej przedmiotem wywłaszczenia bądź wykupu z okresu i obszaru, jaki będzie konieczny do sporządzenia obiektywnego operatu. Nieruchomości położone w korytarzu linii kolejowej, z uwagi na fakt, że nie są przedmiotem transakcji w tym okresie, nie powinny być brane pod uwagę podczas sporządzania operatu. W przepisach nie obowiązują szczegółowe ramy czasowe, ale w praktyce stosuje się zasadę, aby transakcje brane pod uwagę przy zastosowaniu porównawczej metody wyceny nie były starsze niż 2 lata (z reguły pół roku), oraz uwzględnia się korekty w związku ze zmianą ceny w czasie, tak aby jak najlepiej odzwierciedlić bieżącą wartość nieruchomości. ...*

#### 9. Czy dostaniemy wyceny rzeczoznawców spółki cpk?

**Odpowiedź CPK:** Tak, wycena w formie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego jest dostępna na rzecz osoby, której interesu prawnego dotyczy jego treść (np. Właściciel, Spadkobierca). Nie ma natomiast podstaw dla udostępniania lub upubliczniania wycen sporządzanych na rzecz innych nieruchomości, co do których nie ma się interesu prawnego.

#### 10. Jakie korzyści będzie mieć gmina Młodzieszyn z umiejscowienia jednej ze szprych na naszym terenie?

**Odpowiedź CPK:** Projektowana linia kolejowa w gminie Młodzieszyn to element sieci transportowej o charakterze ponadregionalnym, i jako inwestycja celu publicznego podstawowo ma zapewniać jak najlepszą komunikację pomiędzy głównymi ośrodkami regionu województwa mazowieckiego (Płock), kujawsko-pomorskiego (Włocławek, Grudziądz) czy pomorskiego (Gdańsk). Połączenie planowanej linii z węzłem kolejowym CPK oraz istniejącą linią nr 4 na stacji Korytów (Centralna Magistrala Kolejowa) ma za zadanie utworzyć wydajną oś komunikacyjną w relacji północ-południe.

Budowa magistrali o charakterze ponadregionalnym nie skupia się zatem na zapewnieniu korzyści na poziomie wewnątrzregionalnym, czy też gminnym. Wskazać jednak należy, że nowa linia kolejowa wiąże się z korzyściami o charakterze pośrednim, związane z efektami realizacji inwestycji. Dotyczą one otwarcia nowych korytarzy szybkiego transportu osób w relacjach krajowych a także zmniejszą obciążenie sieci dróg publicznych transportem towarów, który docelowo zostanie częściowo przeniesiony na transport kolejowy. Budowa linii kolejowej jak i węzła CPK wraz z układem stacji i terminali przeładunkowych będzie także bodźcem do rozwoju regionu i przyniesie utworzenie nowych miejsc pracy w skali wszystkich gmin znajdujących się w pobliżu węzła.

Istotnym aspektem jest także możliwość lokalizacji stacji pasażerskiej, która mogłaby służyć mieszkańcom Gminy Młodzieszyn w celu korzystania z pociągów kategorii „Regio Express”, które są zaplanowane do kursowania po linii kolejowej nr 5. Zapewnią one możliwość szybkiego dojazdu do Wyszogrodu, Płocka, Włocławka, ale także do Warszawy. Lokalizacja potencjalnych punktów obsługi podróżnych jest przedmiotem analiz w ramach STEŚ i na tym etapie możliwa jest dyskusja nad możliwymi miejscami położenia stacji zapewniających obsługę ruchu pasażerskiego.

Ważnym aspektem inwestycji w ramach programu CPK są także projekty towarzyszące, które mają za zadanie wspierać obszary istotne z punktu widzenia społeczności lokalnych. Obejmują one zakresem m.in. remonty układu sieci drogowej, rozwoju usług w ramach transportu publicznego (w oparciu o autobusy lokalne) czy wsparcie lokalnych jednostek Straży Pożarnej, rozwój infrastruktury placówek służby zdrowia czy WOPR.

#### 11. Kto będzie wyceniał działki przeznaczone do wywłaszczenia i w jakim czasie od otrzymania wyceny, pieniądze będą na koncie?

**Odpowiedź CPK:** Nieruchomości będące przedmiotem wywłaszczenia wycenia (w formie operatu szacunkowego) rzeczoznawca majątkowy, który wyznaczony jest przez wojewodę.

Zapłata odszkodowania następuje jednorazowo, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja ustalająca odszkodowanie stała się ostateczna.

## 12. Czy cena rynkowa będzie uwzględniała amortyzację?

**Odpowiedź CPK:** Wyceny nieruchomości na potrzeby wywłaszczenia dokonuje się przy zastosowaniu podejść: porównawczego, dochodowego, kosztowego albo mieszanego. Przy zastosowaniu podejścia porównawczego lub dochodowego określa się aktualną wartość rynkową nieruchomości. Wartość ta jest określana na podstawie cen transakcyjnych z danego obszaru, czyli co do zasady uwzględnia się stan nieruchomości, a w przypadku metody kosztowej, **także amortyzację**.

Natomiast w przypadku nabycia nieruchomości w trybie dobrowolnym (określonym zapisami ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym), przewidziano 6 alternatywnych metod wyceny w przypadku skorzystania z Programu Dobrowolnych Nabyć. Jedną z tych metod jest określenie wartości odtworzeniowej **bez uwzględnienia stopnia zużycia** (Art. 29b ust. 4 Ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego Dz.U. 2022 r. poz. 1846).

## 13. W jaki sposób będą wyliczane odszkodowania dla osób, które stracą swoje pola uprawne?

**Odpowiedź CPK:** Odszkodowania dla osób, których nieruchomości znajdują się w strefie lokalizacji linii kolejowej określają:

- Ustawa o transporcie kolejowym
- Ustawa o gospodarce nieruchomościami
- Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym

Wysokość odszkodowania jest ustalana na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego. W wycenie ujmowane są wszystkie czynniki mające wpływ na wartość tej nieruchomości. W przypadku działki rolnej są to m.in. wielkość działki, jej kształt czy klasa bonitacyjna gleby.

Przy szacowaniu wartości nieruchomości rzeczoznawca wykorzystuje wszelkie niezbędne i dostępne dane które pozwolą na sporządzenie rzetelnego operatu m.in. informacje zawarte w księgach wieczystych, aktach planistycznych gminy, katastrze nieruchomości, ewidencji sieci uzbrojenia terenu itp. Podstawowym trybem, jaki obowiązuje podczas nabycia terenu na potrzeby budowy linii kolejowej, jest tryb wywłaszczenia. Proces ten rozpoczyna się po Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej a stroną postępowania jest wojewoda. Aktualnie trwają nad prace legislacyjne nad zmianą w Ustawie o gospodarce nieruchomościami. Kluczową zmianą ma być zastąpienie „zasady korzyści” wpisanymi bonusami- dodatkowo 20% wartości nieruchomości gruntowej i dodatkowo 40% dla wszystkich naniesień na tym terenie ( budynki, kostka, nasadzenia itp.), czyli ma to być docelowo 120% wartości nieruchomości gruntowej oraz 140% wartości wszystkich naniesień na tej działce.

Zasady te już obowiązują w Ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym w Programie Dobrowolnych Nabyć, który przewiduje 6 metod obliczenia kwoty nabycia nieruchomości na cel inwestycji (w tym metodę ustalenia wysokości kwoty według wartości odtworzeniowej **bez uwzględnienia stopnia zużycia**);

Program pozwala uzyskać środki szybciej – na kilka miesięcy przed uruchomieniem postępowania w sprawie wydania Decyzji o Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej a tym samym procesu wywłaszczenia. Wypłata środków nie jest także zależna od terminu rozpatrzenia odwołań od Decyzji o Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej, jak ma to miejsce w przypadku procesu wywłaszczenia.

Zastosowanie trybu dobrowolnego pozwala skorzystać z dodatkowych rekompensat ujętych w ustawie, a dotyczących indywidualnej sytuacji danej osoby – na przykład uzyskać rentę z tytułu zaprzestania działalności rolniczej, dodatkową rekompensatę z tytułu spadku zdolności kredytowej, uzyskać wsparcie prawne przy nabyciu nowej nieruchomości lub pomoc przy przeprowadzce czy

przeniesieniu działalności gospodarczej. Podkreślenia wymaga, że opisany powyżej proces ma dobrowolny charakter a pozyskanie gruntów na cele inwestycji, w przypadku nieskorzystania z tego trybu, nastąpi we wspomnianym wcześniej procesie wywłaszczenia określonym w Ustawie o transporcie kolejowym oraz przepisach związanych.

14. Oraz co z osobami, którym dojazd od działek lub upraw znaczenie się wydłuży?

**Odpowiedź CPK:** Celem konsultacji jest opracowanie rozwiązań drogowych, które umożliwią względnie niezakłócone dojazdy – poprzez sieć dróg równoległych i wiaduktów. Dlatego tak ważny jest merytoryczny udział mieszkańców w konsultacjach, żeby wypowiedzieli się na temat zaproponowanych lokalizacji wiaduktów w celu zapewnienia jak najmniej uciążliwego dojazdu. Uwagi zbierane na tym etapie studium pozwolą także na określenie parametrów jakie powinny spełniać drogi dojazdowe oraz wiadukty. Kluczowym jest także określenie rodzaju pojazdów jakie będą poruszać się po tych ciągach komunikacyjnych, tak aby nie ograniczać, dojazdu nowoczesnym pojazdom rolniczym. W przepisach nie przewidziano jednak dodatkowego odszkodowania czy rekompensaty za wydłużony dojazd do pól w wyniku inwestycji.

15. Co z odszkodowaniami dla osób których działki będą się znajdowały w bliskiej odległości od planowanej inwestycji?

**Odpowiedź CPK:** Opracowując dokumentację projektową dla inwestycji liniowej stosuje się zasadę minimalizacji zajętości terenu. Oznacza ona, że zespół projektantów podejmuje działa w celu skupienia wszystkich niezbędnych elementów infrastruktury na jak najmniejszym obszarze wzdłuż pasa torów linii kolejowej. Celem takiego działania jest jak najmniejsza ingerencja w istniejący układ nieruchomości oraz ograniczenie pasa niezbędnych wykupów nieruchomości w związku z realizacją inwestycji.

Nieruchomości, które znajdują się w pobliżu, muszą zostać ujęte w szczegółowych modelach i badaniach na etapie Raportu oddziaływania na środowisko, który obejmuje m.in. ocenę wpływu akustycznego i wibracyjnego na nieruchomości znajdujące się w pobliżu linii kolejowej. Na Inwestorze spoczywa bowiem obowiązek spełnienia norm w zakresie oddziaływania, zaś w przypadku ryzyka przekroczenia, zastosowanie środków ochronnych gwarantujących odpowiednio niski poziom drgań i hałasu.

Jeżeli jednak, z powodu sąsiedztwa linii kolejowej, wystąpiłaby zmiana wartości nieruchomości na niekorzyść właściciela, a z uwagi na odległość od pasa kolejowego, nie znalazłaby się ona w obszarze wykupu, w takim przypadku istnieje możliwość uzyskania odszkodowania wskutek wystąpienia tzw. szkody rzeczywistej. Jeśli wartość nieruchomości, które znajdują się w bliskim sąsiedztwie projektowanej linii kolejowej została realnie obniżona lub gdy korzystanie z nieruchomości jest ograniczone w sposób, który można określić jednoznacznie istnieje możliwość dochodzenia odszkodowania w w/w trybie.

16. Budowa cpk budzi wiele emocji, kontrola NIK wykazała błędy związane z nierzetelnym opracowaniem programu wieloletniego, brak jest wyliczonych korzyści z tej inwestycji oraz brak uzasadnienia ekonomicznego. Polska jest dla obywateli. Jaki jest sens budowy cpk oraz sprych, skoro cała inwestycja popiera 16% społeczeństwa?

**Odpowiedź CPK:** Przedstawiony raport Najwyższej Izby Kontroli ocenia pozytywnie działania CPK w zakresie objętym kontrolą. Raport z kontroli identyfikuje ryzyka, na które CPK powinna zwrócić uwagę na dalszych etapach realizacji inwestycji. NIK zauważa jednocześnie, iż potrzeba budowy nowego lotniska centralnego była sygnalizowana od wielu lat w opracowaniach eksperckich i specjalistycznych analizach, oraz że koncepcja CPK była zgodna z celami polityk i strategii rządowych, formułowanych od 2007r.

Wskazany w raporcie NIK dotyczy brak sporządzenia budżetu dla pełnego okresu inwestycji jest działaniem celowym, podejmowanym zgodnie z wytycznymi ustawowymi i profesjonalną praktyką.

Ustawa o finansach publicznych dopuszcza realizację programów wieloletnich etapami i to jest najlepsza droga w przypadku CPK: najpierw zaplanowany został etap prac przygotowawczych w latach 2020-2023, a następnie, po ich przeprowadzeniu (w tym m.in. opracowaniu trasowań, przeprowadzeniu inwentaryzacji przyrodniczych i przeprowadzeniu wykonalności) zostanie przeprowadzony II etap, obejmujący roboty budowlane. Realizacja całego Programu CPK zaplanowana jest na lata 2020-2034.

Dodatkowe informacje nt. programu wieloletniego CPK są dostępne na stronie: <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/program-wieloletni>

Korzyści wynikające z inwestycji kolejowych są przygotowywane osobno dla poszczególnych projektów. Jest to rozwiązanie znacznie bardziej efektywne i celowe niż ich ustalanie na poziomie całego programu inwestycyjnego. Dla każdego projektu, oddzielnie przygotowywane jest Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe. Na jego podstawie określa się korzyści wynikające z inwestycji oraz uzasadnienie ekonomiczne w ramach analizy kosztów i korzyści. Studium określa także zasadność realizacji danego przedsięwzięcia.

Dodatkowe informacje na temat kontroli spółki przez NIK są dostępne na stronie: <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/pozytywna-ocena-cpk-przez-nik> Podkreślić należy, iż linia kolejowa nr 5 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek/Lipno, planowana w Państwa gminie, znajduje się zarówno na obszarze jednego z ważnych ciągów kolejowych o znaczeniu krajowym, prowadzących z Pomorza do Warszawy i Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale jest także istotnym elementem europejskiej sieci TEN-T. Zgodnie z wnioskiem Komisji Europejskiej odcinek tzw. „CMK-Północ”, tzn. linii kolejowej na odc. węzeł CPK – Płock – Grudziądz ma znaleźć się w nowym rozporządzeniu w sprawie sieci TEN-T, które zastąpi dotychczasowe Rozporządzenie 1315/2013.

Rozporządzenie o którym mowa zakłada budowę zrównoważonej i inteligentnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), która łączy 430 dużych miast z portami, lotniskami i terminalami kolejowymi. Wniosek Komisji dotyczący przeglądu obecnego rozporządzenia w sprawie TEN-T zastrzega wymogi dotyczące infrastruktury w celu osiągnięcia bardziej wydajnych i zrównoważonych usług transportowych oraz przesunięcia pasażerów i towarów w kierunku bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. W tym celu zmienione rozporządzenie wymaga na przykład, aby linie pasażerskie TEN-T w sieci bazowej rozszerzonej (ang. *TEN-T Extended Core*), do której została zaliczona nowa linia kolejowa nr 5, umożliwiły pociągom poruszanie się z prędkością 160 km/h lub większą do 2040 r. Nowe rozporządzenie powinno zacząć obowiązywać od 2024 r.

17. Z przedstawionych przez Państwa wariantów najbardziej niekorzystny dla gminy Młodzieszyn jest wariant W1 zaznaczony kolorem czerwonym. Pojawił się niedawno i jest dla nas przerażającym zaskoczeniem. Dzieli naszą Gminę w dwóch miejscach na cztery części. Zgodnie z mapą tory biegną bardzo blisko cmentarza i w niedalekiej odległości od kościoła. Niszczą bardzo dużo zabudowań w tym nowo powstające osiedla. Każdy z domów znajdujący się w linii tego wariantu to osobna ludzka tragedia. Proponowany wariant W1 w naszych realiach jest zupełnie nie do przyjęcia. W ostatnim czasie do Gminy Młodzieszyn przeprowadziło się bardzo dużo ludzi uciekających często przed zgiełkiem aglomeracji miejskich licząc na ciszę i spokój. Głęboko wierzymy, że w porozumieniu z Państwem Młodzieszyn – Juliopol nadal będą bezpieczną i spokojną okolicą a ludzie zamiast uciekać dalej będą się tu osiedlać.

**Odpowiedź CPK:** Jak wspomniano w odpowiedziach na wcześniejsze pytania, proces trasowania wariantów na etapie STEŚ opiera się na uwzględnieniu jak największej liczby uwarunkowań lokalnych, z zachowaniem poziomu rozwiązań technicznych. Projektanci podejmują starania, by w miarę możliwości omijać obszary zwartej zabudowy, a także poszukują rozwiązań minimalizujących koszty społeczne. Każde jednak przesunięcie osi toru linii kolejowej, wprowadzane na wniosek Mieszkańców, Samorządu lub wskutek pozyskanych inną drogą informacji, obejmuje analizę skutków wprowadzenia

danego rozwiązania – należy bowiem odpowiedzieć, czy omięcie kilku domów nie powoduje w innym miejscu, nierzadko oddalonym o kilka kilometrów, znacznie większej ingerencji w innej miejscowości. Odnosząc się natomiast do komunikacji wewnątrz gminy oraz połączeń drogowych Sochaczewem informujemy, że rozwiązania drogowe są przedmiotem prac studialnych. W ramach STEŚ opracowana zostanie propozycja układu drogowego umożliwiającego przekraczanie linii kolejowej w sposób bezkolizyjny, w lokalizacjach zapewniających ciągłość większości lokalnych ciągów komunikacyjnych. Lokalizacje i rozwiązania drogowe podlegają uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci drogowych. Szczegóły w zakresie sposobu planowania układu drogowego ujęto również w odpowiedzi na pytania nr 1 i 3.

18. Czy możemy zaproponować stworzenie takiego odcinka na terenie Gminy Młodzieszyn, który nie kolidowałby z zabudową a przebiegł przez pola, tereny niezabudowane i lasy nie objęte ochroną. Takich obszarów w naszej gminie jest bardzo dużo jak wskazują na to pozostałe warianty.

**Odpowiedź CPK:** Tak, pozostajemy otwarci na merytoryczną dyskusję w przedmiocie prac objętych STEŚ. Głównym jego celem jest bowiem znalezienie możliwych rozwiązań linii kolejowej łączącej węzeł kolejowy CPK z Sochaczewem, Wyszogrodem, Płockiem, Włocławkiem i Lipnem.

19. Miejscowość Adamowa Góra chyba najbardziej cierpi na tej inwestycji. Wszystkie proponowane warianty przechodzą przez tą miejscowość. Wieś obojętna jest MPZP. Całość praktycznie przeznaczona jest pod zabudowę mieszkaniową i zagrodową. Dlaczego dopuszcza się prowadzenie linii kolejowej przez dość gęsto zabudowane tereny a nie np. przez pola uprawne. Mapy są nieaktualne pewnie z przed 4-5 lat na których nie ma praktycznie żadnych zabudowań. Dużo ludzi tam się już buduje a jeszcze więcej kupiło działki z myślą o budowie. Proponowane warianty powodują zlikwidowanie ulicy Złotej oraz wyburzenie kilkunastu domów w pierwszej jak i w drugiej linii zabudowy od tej ulicy. Kolejne pytanie chodzi o kwoty wykupu nieruchomości. O jakich pieniądzach rozmawiamy mówiąc o wykupie ziemi rolnej a o jakich przy budowlanej.

**Odpowiedź CPK:** Jednym z najważniejszych elementów podczas opracowywania Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego jest ograniczenie ingerencji w istniejącą lub projektowaną zabudowę. Zadaniem zespołu projektowego jest poprowadzenie linii kolejowej w sposób, który pozwoli minimalizować szkody społeczne. Z uwagi na ponadlokalny charakter inwestycji nie jest możliwy brak jakiegokolwiek ingerencji. Na przestrzeni całego projektu omięcie zabudowy w jednej części przedsięwzięcia może spowodować jeszcze większe szkody społeczne w innej. Podczas analiz wariantów projektanci współpracują z jednostkami samorządu terytorialnego i zbierają dane m.in. o planach zagospodarowania przestrzennego, ale także o wydawanych pozwoleniach na budowę oraz decyzjach o warunkach zabudowy. Głównym zadaniem STEŚ jest zatem opracowanie wariantu optymalnego, który umożliwi maksymalne uwzględnienie uwarunkowań lokalnych, w tym istniejącej i planowanej zabudowy.

Jeśli chodzi o kwestie związane z wysokością odszkodowań, to podkreślić należy, że nie ma jednej ogólnokrajowej stawki, która określałaby w sposób uniwersalny wartość nieruchomości. Wyceny nieruchomości dokonuje niezależny rzeczoznawca majątkowy w oparciu o dostępne informacje dla danego terenu. Proces i sposoby wyceny szczegółowo reguluje Ustawa o gospodarce nieruchomościami oraz Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego.

20. Dlaczego wszystkie 4 warianty przebiegu tras kolejowych odcinają większą część Gminy Młodzieszyn do miasta powiatowego Sochaczewa? Z tego względu żaden z wariantów nie jest



do zaakceptowania. Każdy z przedstawionych wariantów uniemożliwi w przyszłości rozwój gminy i degraduje jej obecny charakter.

**Odpowiedź CPK:** Wszystkie rozważane warianty przebiegu linii kolejowej przechodzą przez obszary należące do Gminy Młodzieszyn. Planowana linia kolejowa ma bowiem za zadanie łączyć zarówno węzeł kolejowy CPK z głównymi miastami, tj. Płockiem, Włocławkiem, Grudziądem czy Gdańskiem, ale także zapewniać jak najlepszą obsługę miejscowości leżących w jej pobliżu. Wymienić tutaj należy m.in. Wyszogród, który nie ma dziś dostępu to kolei.

Rozważane warianty mieszczą się także w ramach tzw. „korytarza transportowego” – obszaru wyznaczonego w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym jako obszaru, w którym powinna zostać zlokalizowana planowana linia kolejowa.

Mając na względzie potrzeby mieszkańców Gminy Młodzieszyn, którzy sygnalizują w formie pism, protestów, czy też w czasie spotkań, informuję, że w ramach STEŚ opracowana zostanie propozycja układu drogowego umożliwiającego przekraczanie linii kolejowej w sposób bezkolizyjny, w lokalizacjach zapewniających ciągłość większości lokalnych ciągów komunikacyjnych. Szczegóły w zakresie planowania układu drogowego ujęto również w odpowiedzi na pytania nr 1 i 3.

21. Dlaczego połączenie projektowanej linii kolejowej nr 5 z istniejącą linią kolejową nr 3 nie zostało zaplanowane w miejscu przecięcia się tych linii na terenie Gminy Teresin? Takie rozwiązanie pozwoliłoby na rezygnację z przedstawionego w planach około 15 km łącznika ww. linii kolejowych i ograniczyło koszty budowy oraz degradację środowiska, ponadto znacznie zmniejszyło negatywny wpływ na poziom życia mieszkańców.

**Odpowiedź CPK:** Połączenie linii kolejowych nr 3 i 5 zostało zaplanowane w trzech wariantach na obszarze Gminy Teresin lub Sochaczew (w okolicach miejscowości Nowa Piasecznica, Topołowa, Kozuszki-Parcel). Mowa tutaj o głównym biegu linii kolejowej nr 5, którym pociągi z obszaru węzła kolejowego CPK będą mogły jechać w kierunku Płocka czy Włocławka.

Odrębnym zagadnieniem jest planowana łącznica, tzw. „zachodnia obwodnica kolejowa Sochaczewa”, która odgałęzia się od istniejącej linii kolejowej nr 3 w pobliżu Boryszewa a na obszarze Gminy Młodzieszyn włącza się do głównego biegu linii kolejowej nr 5. Funkcją tego odcinka torów jest zapewnienie obsługi pasażerskiej miasta Sochaczewa pociągami poruszającymi się np. w relacji Płock – Sochaczew – Warszawa, z wykorzystaniem obecnej stacji kolejowej położonej w atrakcyjnej dla pasażerów, centralnej części miasta. Należy jednak wskazać, że funkcjonowanie łącznika jest przedmiotem analiz potencjalnego ruchu pasażerskiego. Decyzje projektowe co do realizacji odcinka tej łącznicy są zatem zależne od wyników analiz realizowanych obecnie w ramach Studium.

22. W nawiązaniu do powyższego pytania, dlaczego projektowany łącznik linii kolejowej nr 5 z istniejącą linią kolejową nr 3 dzieli na pół znajdujące się w budowie osiedle mieszkaniowe we wsi Adamowa Góra? Dlaczego wszystkie zaproponowane warianty przechodzą przez te wieś w tym samym miejscu? Dlaczego będące w budowie osiedle nie zostało ominięte? Takie planowanie wskazuje na całkowitą ignorancję projektantów stanu rzeczywistego terenu. Nie przedstawia mieszkańcom żadnej alternatywy.

**Odpowiedź CPK:** Kwestie priorytetów projektowania zostały szczegółowo omówione w ramach odpowiedzi na pytanie nr 19.

23. Dlaczego brak jest wariantu trasy przebiegającej od północy na pograniczu Gminy Młodzieszyn i Gminy Iłów, następnie przez teren Gminy Rybno, Gminę Nowa Sucha i Gminę Teresin? Wariant ten omijałby Sochaczew od południa i pozwolił by w prosty i mało inwazyjny sposób połączyć się z istniejącą linią kolejową nr 3. Takie rozwiązanie nie ingeruje w tereny gęsto zabudowane, znacznie skraca długość budowanej linii kolejowej poprzez całkowitą eliminację

przedstawionego w projekcie około 15 kilometrowego łącznika projektowanej linii kolejowej nr 5 z istniejącą linią kolejową nr 3. Koszty związane z budową według tego wariantu w sposób oczywisty byłyby najniższe. Brak takiego wariantu pozwala na sformułowanie zarzutu niegospodarności przy wydawaniu pieniędzy publicznych.

**Odpowiedź CPK:** Wskazany w treści pytania kształt łącznicy mógłby potencjalnie obsługiwać połączenie linii kolejowych nr 3 i 5. Z uwagi jednak na fakt, że linia kolejowa nr 5 stanowi także element ciągu komunikacyjnego z Węzłem kolejowym CPK, a także z dalszym odcinkiem Centralnej Magistrali Kolejowej (przez stację Korytów), nie ma uzasadnienia dla rozważania wskazanego sposobu połączenia sieci kolejowej. Podkreślić także należy, że opisane rozwiązanie wykracza poza zakres korytarza transportowego dla linii kolejowej ujętego w Strategicznym Studium Lokalizacyjnego wyznaczającego granice obszaru inwestycji.

#### 24. Jaki jest koszt budowy poszczególnych wariantów trasy?

**Odpowiedź CPK:** Szacunkowy koszt budowy poszczególnych wariantów jest jednym z elementów STEŚ. Szacunkowe kwoty znane będą około III kwartału 2023 r. Wpływ na szacunkowy koszt realizacji inwestycji mają wszystkie wnioski z analiz infrastruktury dotyczące m.in. liczby torów na stacjach, rozmieszczenia stacji pasażerskich i towarowych, ilości i standardu dróg równoległych, a także ilości i standardu skrzyżowań bezkolizyjnych z drogami publicznymi. Decyzje o kształcie infrastruktury będą podejmowane m.in. w oparciu o wyniki konsultacji społecznych. Na podstawie innych inwestycji o podobnym charakterze zakładać należy, że uśredniony koszt budowy 1 kilometra nowej linii kolejowej w standardzie Kolei Dużych Prędkości to koszt rzędu 40-70 mln €.

#### 25. Ile budynków mieszkalnych przewidywane jest do wyburzenia na poszczególnych wariantach trasy, ile osób zostanie wysiedlonych, jakie są szacowane koszty odszkodowań?

**Odpowiedź CPK:** Na tym etapie Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego nie można jednoznacznie określić ilości budynków, które pozostaną w kolizji z projektowaną linią kolejową. Jednocześnie informujemy, iż nadal jesteśmy w trakcie przeprowadzania analiz oraz poszukiwania rozwiązań które pozwolą na jak najmniejszą ingerencję w istniejącą zabudowę. Wpływ na ilość kolizji będą miały rozwiązania projektowe linii kolejowej, które określą m.in. pas zajętości terenu pod inwestycję, rozwiązania drogowe, uzgodnienia z zarządcami sieci itp. szczegółowe dane będą znane na koniec STEŚ.

Kwestie sposobu ustalania wysokości odszkodowania zostały wyjaśnione w poprzednich pytaniach.

#### 26. Jakie przewidywane są na terenie Gminy inwestycje nie związane z budową linii kolejowej, będące rekompensatą za utracone możliwości rozwojowe Gminy? Ewentualnie jaka będzie wysokość odszkodowań za projekty zrealizowane przez Gminę, znajdujące się na trasie planowanych linii kolejowych? Czy planowana jest na terenie Gminy budowa lub rozbudowa sieci energetycznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych na koszt inwestora? Po wybudowaniu linii kolejowych realizacja takich przedsięwzięć będzie praktycznie niemożliwa z uwagi na wymagania techniczne, koszty i zezwolenia. Budowa inwestycji krajowej, nie może być realizowana kosztem lokalnej społeczności.

**Odpowiedź CPK:** Realizacja inwestycji w każdym z rozpatrywanych wariantów zakłada skrzyżowania ale także kolizje z istniejącą infrastrukturą drogową, wodociągową czy energetyczną. W Ramach STEŚ prowadzone są rozmowy z zarządcami wszystkich zidentyfikowanych sieci w celu ustalenia warunków przebudowy i dostosowania w celu dalszego ich funkcjonowania. Wskazać należy, że wszelka infrastruktura w pasie linii kolejowej jest przebudowywana i dostosowywana na koszt inwestora.

W przypadku natomiast zidentyfikowania potrzeb po stronie społeczności lokalnych, możliwe jest także ujęcie w programie projektów o charakterze towarzyszącym, które nie są bezpośrednio związane

z samym procesem budowy infrastruktury kolejowej. Obejmują one zakresem m.in. remonty sieci drogowej, rozwoju usług w ramach transportu publicznego (w oparciu o autobusy lokalne) czy wsparcie lokalnych jednostek Straży Pożarnej, rozwój infrastruktury placówek służby zdrowia lub WOPR.

27. Czy przewidywane są rekompensaty za utratę wartości gruntów nie podlegających wykupowi, a znajdujących się w pobliżu planowanych inwestycji? Jakiej szerokości pas będzie brany pod uwagę? Należy mieć na uwadze, że znaczna część gruntów gminy jest przeznaczona pod zabudowę jednorodzinna, a osiedlający się biorą pod uwagę ciszę i spokój oraz dobrą komunikację z Sochaczewem. W wyniku inwestycji kolejowej te walory zostaną utracone, co obniży znacząco wycenę nieruchomości lub uniemożliwi jakąkolwiek sprzedaż z braku chętnych na zakup w sąsiedztwie linii kolejowej.

**Odpowiedź CPK:** Planując inwestycję Inwestor w pierwszej kolejności podejmuje działania w celu maksymalnego ograniczenia wpływu na przyległe obszary, zarówno pod kątem drgań, hałasu jak i innych czynników. W podstawowym zatem zakresie podejmowane są działania w celu ograniczenia strefy niekorzystnych oddziaływań. Jeżeli natomiast pomimo zastosowania środków mitygujących nadal obecne jest negatywne oddziaływanie, wówczas konieczny staje się wykup danej nieruchomości. Jeżeli natomiast, pomimo spełnienia obowiązujących norm, eksploatacji linii kolejowej przynosi skutek w postaci np. spadku wartości nieruchomości, wówczas istnieje możliwość uzyskania odszkodowania w trybie tzw. szkody rzeczywistej. Jeśli wartość nieruchomości, które znajdują się w bliskim sąsiedztwie projektowanej linii kolejowej została realnie obniżona lub gdy korzystanie z nieruchomości jest ograniczone w sposób który można określić jednoznacznie, istnieje możliwość dochodzenia odszkodowania w ww. trybie.

28. W nawiązaniu do powyższego pytania, w jakiej odległości od inwestycji kolejowych będą ograniczenia budowlane i jakich obiektów będą dotyczyły?

**Odpowiedź CPK:** Zgodnie z Art 53 pkt 2 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r o *transporcie kolejowym*. budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m. Drugim istotnym aspektem określającym ograniczenia w zakresie możliwości budowy obiektów w bezpośrednim zbliżeniu do linii kolejowej wiąże się ze spełnianiem norm ochrony akustycznej. Zgodnie bowiem z Art 53 pkt 3: „Odległości, o których mowa dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej obiektów sportowo rekreacyjnych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach”.

Oznacza to zatem, że granica strefy będzie wyznaczona indywidualnie dla każdej lokalizacji, w ramach sporządzenia modelu akustycznego, który jest elementem Raportu oddziaływania na środowisko. Wskazać jednak należy, że w każdym miejscu, w którym może dojść do przekroczenia norm akustycznych planowane jest lokowanie urządzeń ochrony przed emisją hałasu, w tym w szczególności ekranów akustycznych.

29. Kto zatwierdził przedstawione warianty przebiegu linii kolejowych? Proszę o podanie imienia nazwiska i sprawowanej funkcji.

**Odpowiedź CPK:** Odpowiedź ujęta w pytaniu nr 6.

30. Proszę odpowiedzieć co z mieszkańcami których nie obejmują strefa kolei a są bezpośrednio przy niej? Czy zamierzacie postawić im ściany z ekranów? Tak nie da się żyć...hałas i tak będzie 24godziny na dobę... Nieruchomości oraz działki tych ludzi zostaną bezwartościowe. Czy chcecie tym ludziom odebrać spokojne życie ?

**Odpowiedź CPK:** Inwestor ma obowiązek ochrony mieszkańców przed negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia. Stosuje się odpowiednie metody, które niwelują skutki oddziaływania inwestycji (opisane w odp. na pytanie nr 15 i 28).

31. Co w przypadku jeśli ktoś wziął kredyt hipoteczny na budowę domu w kwocie 300tys zł. na 30 lat do spłaty ma 600tys zł. i więcej w tych czasach...jego nowo powstały budynek znajduje się w strefie kolejowej do zniszczenia a Państwa rzeczoznawca wyceni nieruchomości na 250tys. zł Co wtedy? Człowiek zostaje wyrzucony z domu z kredytem do końca życia i za tą kwotę którą proponujecie nie jest w stanie się pobudować i zaciąga kolejny kredyt który nie dostanie bo posiada już?

**Odpowiedź CPK:** Rzeczoznawcy majątkowi dokonują wyceny w oparciu o Ustawę o gospodarce nieruchomościami oraz Rozporządzenia Rady Ministrów o sposobach wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego. Zapisy tych aktów prawnych obligują rzeczoznawców do rzetelnej i obiektywnej wyceny nieruchomości, a więc wartość ta musi odzwierciedlać wartości nieruchomości będących w obrocie rynkowym .

Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym w Programie Dobrowolnych Nabyć przewiduje dodatkowe rekompensaty z tytułu obniżenia zdolności kredytowej. W praktyce oznacza to że do kwoty odszkodowania doliczana jest kwota, która stanowi różnicę pomiędzy zdolnościami kredytowymi w danych okresach. Działając w myśl społecznej odpowiedzialności biznesu, inwestor wykorzystuje wszelkie dostępne w prawie metody, aby realizacja przedsięwzięcia odbywała się w sposób, który w możliwie minimalnym zakresie będzie ingerował w prawo własności prywatnych właścicieli nieruchomości, a odszkodowania za poniesione straty, były adekwatne do cen rynkowych i nie powodowały pogorszenia się sytuacji materialnej.

32. Co zamierzacie zrobić jeśli osoby które znajdują się w strefie kolejowej nie wyrażą zgody na opuszczenie domów...? Wygonicie ich siłą? I co jeśli nie zgodzą się na proponowaną wycenę przez Waszego rzeczoznawcę?

**Odpowiedź CPK:** Najważniejszym założeniem z punktu widzenia inwestora jest, aby nabycia nieruchomości pod inwestycję odbywały się w trybie dobrowolnym oraz za odszkodowaniem, które odzwierciedla wartości rynkowe i jest akceptowalne przez właściciela przedmiotowego terenu.

Jednocześnie informujemy, iż dokładamy wszelkich starań, aby wspierać w całym procesie osoby, których nieruchomości położone są w obszarze przyszłej lokalizacji linii kolejowej m.in. pomoc w przeprowadzce czy pomoc prawną przy zakupie nowej nieruchomości.

Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym przewiduje Program Dobrowolnych Nabyć, przewiduje 6 metod wyceny nieruchomości m.in. powiększenie o 20% wartości nieruchomości gruntowej i 40% dla wszystkich naniesień na tej działce. Skorzystanie z programu jak sama nazwa wskazuje jest dobrowolne. Program daje dodatkowy czas na przeprowadzkę, gdyż rozpoczyna się po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a przed decyzją wojewody o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest to okres około pół roku.

Istnieje możliwość korzystania z nieruchomości do czasu, kiedy będzie ona potrzebna do przeprowadzenia prac budowlanych. W przypadku, kiedy zajdzie potrzeba opuszczenia lokalu przez dotychczasowego właściciela, inwestor ma obowiązek zapewnić lokal tymczasowy (ustawa o ochronie praw lokatorów).

W przypadku nieskorzystania z Programu Dobrowolnych Nabyć pozostaje tryb wywłaszczenia który precyzuje Ustawa o transporcie kolejowym, w tym przypadku stroną postępowania jest wojewoda, który wyznacza rzeczoznawcę, który dokona wyceny.

33. Czemu chcecie wyrzucić ludzi z własnych domów i gospodarstw na które pracowali całe życie i nie tylko oni ? mając inne możliwości puszczając linię kolejową przez łąki i lasy itd... Bo co ptaszki i zwierzęta są ważniejsze od ludzi?

**Odpowiedź CPK:** Warianty projektowanej linii kolejowej w Państwa gminie to część kluczowego korytarza transportowego łączącego północ z południem kraju. Przy tak dużym przedsięwzięciu, nieuniknionym jest niestety ingerencja w istniejącą i projektowaną zabudowę.

Etapem, na którym teraz się znajdujemy, jest Studium-Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe, którego zadaniem jest wyznaczenie optymalnego przebiegu korytarza linii kolejowej dla planowanej inwestycji. Jak sama nazwa wskazuje, podczas opracowywania studium kluczowe są aspekty: techniczny, ekonomiczny, środowiskowy i społeczny, oznacza to, iż projektowana inwestycja powinna spełniać wymagania w w/w obszarach.

Zarówno inwestor jak i zespół projektowy dokładają wszelkich starań, oraz poszukują rozwiązań, które pozwolą minimalizować koszty społeczne. Przykładamy szczególną uwagę, aby chronić obszary zwartej zabudowy, jednocześnie mając na względzie aspekty środowiskowe. Zarówno siedliska ludzkie jak i obszary ochrony środowiska podlegają ochronie prawnej, która jest regulowana dedykowanymi przepisami. Z uwagi na charakter inwestycji (inwestycja liniowa) oraz parametry projektowanej linii kolejowej dla Kolei Dużych Prędkości, nie jest możliwe ominięcie wszystkich zabudowań oraz form ochrony przyrody, dlatego tak istotny jest dla nas Państwa głos w ramach konsultacji społecznych, aby móc zlokalizować kolizje, istotne z Państwa punktu widzenia.

34. Proszę o informacje na temat planowanej rzędnej wysokościowej projektowanej linii kolejowej przebiegającej przez tereny wsi Adamowa Góra. Czy linia kolejowa będzie zlokalizowana na nasypie, będzie poniżej istniejącej rzędnej terenu, czy planowana jest budowa ekranów akustycznych?

**Odpowiedź CPK:** Przez teren wsi Adamowa Góra linia kolejowa będzie przebiegała na około pięciometrowym nasypie, należy jednak mieć na uwadze, że projekt jest w trakcie realizacji i wysokość nasypu może ulec zmianie jak i obecnie projektowana rzędna toru. Budowa ekranów akustycznych zostanie zaplanowana na etapie Raportu oddziaływania na środowisko. Na omawianym odcinku ich lokalizacja jest prawdopodobna. Szczegóły w zakresie lokalizacji urządzeń ochrony ujęto w odpowiedzi na pyt. 28.

35. W związku z planowaną budową wiaduktu w miejscowości Adamowa Góra (odc. 5+000) proszę o podanie parametrów charakterystycznych obiektu (planowana długość, szerokość, wysokość), czy będzie na nim ciąg pieszy, czy planowane jest częściowe wywłaszczenie gruntu w celu wybudowania ciągu jezdni umożliwiającego dojazd do posesji znajdujących się w sąsiedztwie wiaduktu, czy istniejące sieci infrastruktury podziemnej oraz istniejąca energetyczna linia napowietrzna nN 0,4kV ulegną przebudowie?

**Odpowiedź CPK:** Na dzień dzisiejszy, nie jesteśmy w stanie podać dokładnych parametrów projektowanych obiektów. Projektowane obiekty spełniać będą wymogi Prawa Budowlanego oraz Standardów Technicznych, które regulują między innymi: skrajnię pionową, światło poziome ect. Obiekty inżynierskie będą wyposażone w ciągi piesze lub pieszo rowerowe. Dojazd do posesji będzie musiał być dostosowany do jednolitego układu drogowego, z ujęciem możliwości dojazdu do każdej z nieruchomości. Skrzyżowania z istniejącą infrastrukturą podziemną czy energetyczną zostaną szczegółowo uzgodnione każdorazowo z jej zarządcą – szczegóły procesu opisano w odpowiedzi na pyt. 26.

36. W związku z planowaną budową mostu kolejowego i wiaduktu w miejscowości Adamowa Góra (odc. 6+000 - 8+000) proszę o podanie parametrów charakterystycznych obiektu (planowana

długość, szerokość, wysokość). Czy będzie na nim ciąg pieszy, czy planowane jest częściowe wywłaszczenie gruntu w celu wybudowania ciągu jezdni umożliwiającego dojazd do działek znajdujących się w sąsiedztwie wiaduktu?

**Odpowiedź CPK:** Na dzień dzisiejszy, nie jesteśmy w stanie podać dokładnych parametrów projektowanych obiektów. Projektowane obiekty spełniać będą wymogi Prawa Budowlanego oraz Standardów Technicznych, które regulują między innymi: skrajnię pionową, światło poziome etc. Obiekty inżynierskie będą wyposażone w ciągi piesze lub pieszo rowerowe.

Analogicznie jak w przypadku odpowiedzi na pytanie 35, układ dróg planowanych równolegle do biegu linii kolejowej ma za zadanie zapewnić dojazd do nieruchomości położonych wzdłuż pasa kolejowego. Istnieje zatem prawdopodobieństwo, że zapewnienie dojazdu do niektórych nieruchomości będzie wymagało wykupu dodatkowych fragmentów nieruchomości w celu lokalizacji na nich rozwiązań drogowych. Zaznaczyć jednak należy, że zespół projektowy kieruje się zasadą minimalizacji zajętości terenu, co oznacza w praktyce, że infrastrukturę lokalizuje się możliwie jak najbliżej pasa torów linii kolejowej.

37. Czy przebiegająca przez miejscowość Adamowa Góra linia energetyczna wysokiego napięcia 220kV zostanie przebudowana?

**Odpowiedź CPK:** Tak, każde krzyżowanie z infrastrukturą energetyczną będzie rozwiązywane indywidualnie, w porozumieniu z zarządcą danej infrastruktury.

38. Jaki jest obszar oddziaływania przejeżdżającego składu kolejowego rozwijającego duże prędkości? Odległość 60m od skrajnego toru kolejowego to zdecydowanie za mało aby stłumić hałas oraz zniwelować drgania przenoszone przez grunt. Jaki jest przewidywany poziom hałasu na granicy pasa kolejowego? Proszę o podanie wartości wyrażonej w dB.

**Odpowiedź CPK:** Nie ma narzuconej jednej normy dla pociągu. W każdym miejscu będzie odbywać się modelowanie akustyczne i muszą być zachowane wszelkie wymagania normatywu dla każdego budynku znajdującego się w pobliżu kilkuset metrów od linii kolejowej. Inwestor ma obowiązek zastosować takie rozwiązania, które pozwolą maksymalnie ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia. Szczegółowa odpowiedź zawarta jest w pytaniu nr. 28

39. Czy to prawda, że helikopter latający z uwieszonym kołem do skanowania przemierzał głównie bądź tylko wariant 1?

**Odpowiedź CPK:** Nieprawda, wstępne badania geofizyczne zostały przeprowadzone dla wszystkich rozważanych wariantów realizacji inwestycji.

40. Proszę o podanie konkretnych liczb, ile domów zostanie do wyburzenia i wywłaszczenia w każdym z poszczególnych wariantów przedstawionych przez CPK. Proszę również o podanie ile działek jest budowlanych do wywłaszczenia i w ostatnich 3 latach uzyskało pozwolenia na budowę domów lub jest w trakcie budowy domu. Proszę o podanie konkretnych liczb dotyczących każdego wariantu osobno.

**Odpowiedź CPK:** Na tym etapie nie jest możliwe podanie szczegółowych danych w zakresie nieruchomości pod każdy z wariantów. Będzie to możliwe na koniec STEŚ (w IV kwartale 2023 r.), ponieważ będą wówczas rozwiązane m.in. zagadnienia drogowe, odwodnieniowe, precyzyjne lokalizacje mostów i wiaduktów. Wówczas znana będzie niezbędna zajętość terenu dla każdego z wariantów i będzie możliwe określenie zajętości dla poszczególnych nieruchomości. Na obecnym etapie omawiane są zasadnicze przebiegi osi linii kolejowych, wraz z prognozą zajętości terenu (po 60 m na obie strony torów). Jest to szerokość prognozowana, ponieważ zależnie od wysokości

nasypu (im nasyp wyższy, tym szerszy), rozwiązań drogowych (droga z jednej, czy z dwóch stron, jaka jest jej klasa i szerokość, czy będą lokalizowane chodniki), zajętość będzie się różniła w zależności od lokalizacji. Jej szczegółowe określenie jest zaplanowane do określenia na późniejszym etapie STEŚ.

