



IRRK3/7/2-104-210-01/20

Dotyczy: przebieg linii kolejowej 104 przez sołectwo Męcina

**Pan Jan Skrzekut  
Wójt Gminy Limanowa  
ul. Matki Boskiej Bolesnej 18B  
34-600 Limanowa**

*Stanowisko Panu*

W odpowiedzi na pismo Or.1431.75.2019 z dnia 20.12.2019 r. (data wpływu 23.12.2019 r.) dotyczące uwag mieszkańców miejscowości Męcina do planowanego przebiegu modernizowanej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, PKP Polskie Linie kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji realizujący zadanie pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” poniżej przedstawia swoje stanowisko w zakresie zagadnień poruszonych w przedmiotowym piśmie:

1. Wykonana w latach 2012-2016 aktualizacja Studium Wykonalności ze względu na dużą ilość materiałów (część graficzna oraz opisowa zawierająca szereg zestawień tabelarycznych) dostępna jest do wglądu w Biurze Zespołu ul. Kolejowa 27 w Nowym Sączu. Należy zwrócić uwagę, że w trakcie jej opracowywania dokonano wielowątkowych analiz m.in.: analizy ruchowo-marketingowe wariantów, analizy techniczne opcji i wariantów, analizy środowiskowej, analizy Kosztów i Korzyści (AKK) oraz wyboru wariantu i opcji modernizacji / budowy podanej do publicznej wiadomości w roku 2015. Przeprowadzone analizy porównawcze miały na celu uzyskanie odpowiedniej funkcjonalności parametrów eksploatacyjnych dla korytarza międzynarodowego umowy AGTC (uzyskanie odpowiednich prędkości i czasów przejazdu a przede wszystkim umożliwienie kursowania pociągów towarowych), ze szczególnym uwzględnieniem warunków technicznych, jakie należy spełnić zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Na tym etapie odrzucono opcję 1 czyli modernizację linii 104 w istniejącym śladzie ze względu na następujące niekorzystne skutki:

- społeczne (większa liczba budynków do wyburzenia wynikająca z konieczności korekty („prostowania”) istniejącej niezadowolającej geometrii toru),

- techniczne (brak możliwości osiągnięcia zakładanych prędkości ze względu na łuki poziome o małych promieniach oraz nienormatywne spadki podłużne linii),
- środowiskowe (konieczność ingerencji w teren Małopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu).

Przeprowadzona analiza dla opcji 4 pozwoliła stwierdzić, że jest to optymalne rozwiązanie pod względem technicznym, środowiskowym i społecznym, i taka opcja w roku 2015 została skierowana do dalszych uszczegóławiających prac studialnych i w dalszej kolejności działań projektowych.

2. Na obecnym etapie prac projektowych, zgodnie z wybraną w 2015 roku i wdrożoną do realizacji opcją 4 m.in. wykonywane są w terenie badania geologiczne na podstawie których opracowana zostanie dokumentacja geologiczno-inżynierska stanowiąca podstawę rozwiązań konstrukcyjnych poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, szczególnie obiektów inżynierskich jak i możliwości kształtowania niwelety toru w przekopie lub nasypie, także z uwagi na potencjalne zjawiska osuwiskowe. Zakres i rodzaje badań geotechnicznych i geologicznych zostały opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (uzyskane są również stosowne decyzje administracyjne) oraz zgodnie z sugestiami projektantów celem uzyskania jak najpełniejszej charakterystyki warunków geologicznych (zagadnieniami tunelowymi zajmuje się zespół ekspertów oddziału francuskiego Wykonawcy – jedni z najlepszych specjalistów na świecie). Na podstawie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej zostanie w szczególności przyjęty sposób drążenia tunelu, jego rozwiązania konstrukcyjne a także wszystkie aspekty technologiczne dla procesu budowy: zapotrzebowanie na wodę i sposób jej zabezpieczenia oraz sposób wykorzystania mas ziemnych z tunelu na np. wykorzystanie na nasypy kolejowe lub podbudowę dróg. Co warto podkreślić wskazane wyżej prace zostały poprzedzone opracowaniem Programu Badań Geotechnicznych oraz Projektu Robót Geologicznych, które to materiały w maksymalnie szczegółowy sposób odzwierciedlają uwarunkowania geologiczne opisane w Państwa wystąpieniu.
3. W przypadku dotyczących kwestii finansowych informujemy, że w chwili obecnej na etap I inwestycji czyli prace przygotowawcze zabezpieczone jest 311 mln PLN w Krajowym Programie Kolejowym (na lata 2014-2020), na etap II czyli roboty budowlane dotyczące linii nr 104 zabezpieczone jest w KPK w chwili obecnej 685 mln PLN. Pragniemy zauważyć, że zgodnie z zapisami Rozdziału 2b Szczegółowe zasady i warunki przygotowywania inwestycji dotyczących linii kolejowych, Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. 2019.0.710 tj.), w szczególności zapisy art. 9y za nieruchomości przysługuje odszkodowanie więc nie ma prawnej możliwości, aby Państwo nie otrzymali przyznanego odszkodowania.
4. W naszej ocenie obowiązującego stanu prawnego nie ma podstawy dla ujęcia w żadnych decyzjach administracyjnych wnioskowanych przez Państwa możliwości zbycia nieruchomości w odległości od osi skrajnego toru do 50 m. Dla wszystkich nieruchomości znajdujących się w



strefie jakiegokolwiek oddziaływania będą na etapie projektu budowlanego wykonywane ponowne analizy akustyczne, dynamiczne, itp. – we wszystkich przypadkach przekroczenia dopuszczalnych parametrów projektant proponuje zastosowanie adekwatnych zabezpieczeń zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa lub w przypadku braku takiej możliwości, wskazanie rozwiązań alternatywnych.

Na koniec pragniemy zauważyć, że właściwa ocena możliwości trasowania linii kolejowej przez obszar Gminy Limanowa została przeprowadzona na etapie aktualizacji SW i w chwili obecnej prowadzone prace projektowe mają na celu wykonanie projektów budowlanych, uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i pozwoleń na budowę oraz następnie ogłoszenie przetargów na wykonanie robót budowlanych i realizację ich w terenie w oparciu o wybraną i przedstawioną w 2015 roku opinii publicznej opcję realizacji prac na linii kolejowej nr 104. Dokonywane w ostatnim czasie kosmetyczne poprawki rozwiązań przedstawionych w koncepcji programowo-przestrzennej mogą być przedmiotem analiz tylko w przypadku pozostania przebiegu w obowiązującym korytarzu, m.in. przy zachowaniu przyjętych parametrów techniczno-eksploatacyjnych.

W przypadku dalszych pytań, propozycji zmian pozostajemy do Pana dyspozycji – serdecznie zapraszamy do Biura Projektu przy ulicy Kolejowej 27 w Nowym Sączu celem weryfikacji analiz SW lub do kontaktu telefonicznego, a także do Regionu Południowego, Plac Matejki 12 w Krakowie.

*z poważaniem*

DYREKTOR REGIONU  
*Mateusz Węgrat*  
Mateusz Węgrat