

IRS3/1-104-210-123/19

Nowy Sącz, 23.10.2019 r.

Dotyczy: informacji na temat inwestycji „Podłęże – Piekiełko”

Sz. P.
Jan Skrzekut
Wójt Gminy Limanowa
Ul. Matki Boskiej Bolesnej 38B
34-600 Limanowa

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy Zespół Projektu Krajowego IRSK 3/1 realizujący zadanie pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze”, w odpowiedzi na szereg zagadnień i pytań przesłanych pismem nr Or.1431.75.2019 z dnia 15.10.2019 r. informuje, że:

Ad.1. Tak, modernizacja istniejącej linii kolejowej 104 Chabówka – Nowy Sącz mająca na celu poprawę parametrów techniczno-eksploatacyjnych spełniających wymagania m.in. Umowy AGTC obejmuje również znaczną korektę jej przebiegu tj. tunel w Piekiełku oraz tunel w Pisarzowej.

Ad.2. W ramach opracowanego w latach 2013-2015 Studium Wykonalności dokonano wielowątkowych analiz m.in.: analizy ruchowo-marketingowe wariantów, analizy techniczne opcji i wariantów, analiza środowiskowa, analiza Kosztów i Korzyści (AKK) oraz wybór wariantu i opcji modernizacji/budowy. Zgodnie z decyzją Komitetu Inwestycyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 6 lipca 2015 r., dla przebiegu nowobudowanej linii kolejowej „Podłęże – Szczyrzyc – Mszana Dolna / Tymbark” wybrano wariant 1a, natomiast dla modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104 na odcinku Chabówka – Nowy Sącz wybrano opcję 4. Podstawowym założeniem wybranej opcji inwestycyjnej dla istniejącej linii kolejowej nr 104 jest pozostawienie linii jako jednotorowej. Na odcinku st. Chabówka ÷ st. Tymbark wybrana opcja zakłada utrzymanie prędkości konstrukcyjnej w przedziale 60 ÷ 80 km/h, zaś na odcinku st. Tymbark ÷ st. Nowy Sącz zakłada się podwyższenie prędkości konstrukcyjnej do 120 km/h wraz ze zmianą trasy. Ze względu na ukształtowanie terenu, zaistniała konieczność umieszczenia większości przebiegu linii na odcinku st. Tymbark ÷ st. Nowy Sącz w tunelu. Mając na celu optymalizację kosztów budowy, zaproponowano nieznaczne odstępstwa od tych założeń. Występują one jedynie na odcinkach na podejściu do istniejących stacji kolejowych.

W chwili obecnej w ramach opracowania koncepcji programowo-przestrzennej Wykonawca prac projektowych ponownie ma wykonać analizę techniczno-ruchową dla przyjętych rozwiązań. Zgodnie z wystąpieniami przewoźników planowane jest kursowanie około 90-120 par pociągów na dobę z cyklicznością około: pociąg pośpieszny 1 raz na godzinę, pociąg osobowy 2-3 razy na godzinę, a także pociągi towarowe zgodnie z wystąpieniami przewoźników.

Ad.3. Wydawane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia obejmują swoim zakresem deklarowany w KIP /karta informacyjna przedsięwzięcia/ teren oddziaływania, nie wskazują dopuszczalnych różnic w stosunku do przedstawionej na etapie jej wydawania trasy linii kolejowej – poza ten obszar. Każda zmiana parametrów dla wydanego decyzją zakresu /np. lokalizacja obiektów, rodzaj prac i technologii/ w wydanej DŚU wymaga zmiany samej decyzji. W przypadku wyjścia poza obszar oddziaływania w posiadanej decyzji należy wystąpić o wydanie nowej decyzji DŚU dla nowego obszaru.

Ad.4. Szczegółowe zasady i warunki przygotowywania inwestycji dotyczących linii kolejowych stanowi Rozdział 2b Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. 2019.0.710 tj.).

Zgodnie z art. 9q ust. 6. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określa termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń. Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni od dnia, kiedy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 9s ust. 7. Do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, nieruchomości, o których mowa w ust. 3, mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadały inne tytuły prawne do nieruchomości, z zastrzeżeniem art. 9w.

Zgodnie z art. 9y ust.1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

2. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

3. Wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

3a. W przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3a, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości wygaśniętych ograniczonych praw rzeczowych.

Ad.5. Zgodnie z art. 9s. ust. 9 W odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

Ad.6. Tak, tryb nabywania tzw. "resztówek" określają przepisy art. 9t.

Ad.7. Odpowiedź zgodnie z art. 9s ust.7.

Ad.8. Odpowiedź zgodnie z ad.4.

Ad.9. Dokonano analizy dostępności działek po modernizacji/przebudowie linii kolejowej – zgodnie z interpretacją obowiązujących przepisów: dostęp do drogi publicznej zostanie odtworzony dla działek, które ten dostęp wcześniej posiadały. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych art. 29 pkt 2 w przypadku budowy lub przebudowy drogi, budowa lub przebudowa zjazdów należy do zarządcy drogi – inwestora. Wszystkie rozwiązania mają odzwierciedlenie w dokumentacji projektowej.

Ad.10. Rozwiązania projektowe zapewniają dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania. Zapewnienie miejsc do parkowania pozostaje do realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego – układy komunikacyjne dróg ze względu na Ustawę o drogach publicznych są to zadania własne gminy. W chwili obecnej bardzo często powyższe zagadnienie rozwiązywane jest przez budowę obiektów typu „park&ride” finansowanych przez Urzędy Marszałkowskie poszczególnych województw.

Ad.11. Rozwiązania dla czasowej zmiany organizacji ruchu w trakcie prowadzonych prac będą sporządzane i uzgadniane z właściwymi zarządcami dróg przez przyszłych Wykonawców robót budowlanych.

Ad.12. Procedowane porozumienia w sprawie przekazania infrastruktury drogowej mają na celu przekazanie obiektów i całego terenu drogowego, szczegóły warunków doprecyzowane będą w porozumieniu ostatecznym.

Ad.13. Na obecnym etapie planuje się rekultywację terenu. Rozwiązania szczegółowe dla tego zagadnienia będą jeszcze przedmiotem analiz oraz ewentualnych konsultacji/uzgodnień np. z przyszłym użytkownikiem.

Ad.14. Linie rozgraniczające teren inwestycji czyli zajętość działek pod modernizację linii kolejowej 104 będzie znana na etapie składania wniosku o wydanie decyzji ULLK, po opracowaniu projektów budowlanych w 2020 r. Warunki zabudowy wydawane przez UG powinny być opiniowane przez Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu (który uzyskuje opinię m.in. naszego Zespołu) w obrębie znanego przez Państwa korytarza ok 50-70 m zgodnie z przesłanymi rozwiązaniami koncepcji programowo-przestrzennej.

Ad.15. Zgodnie z przepisami Wykonawca robót budowlanych np. w przypadku czasowego wejścia w teren, ma obowiązek przywrócenia terenu do stanu pierwotnego. W przypadku uszkodzeń właściciel może na zasadach ogólnych żądać odszkodowania, naprawy.

Ad.16. Analiza poziomu drgań oraz hałasu będzie wykonana w ramach następnego etapu czyli ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko i projektu budowlanego.

Ad.17. Ostateczny zakres terenu niezbędnego pod inwestycję znany będzie po opracowaniu wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej /ULLK/ – planowany termin wykonania dokumentacji – 2020 r.

Ad.18. Rozwiązania projektowe koncepcji programowo-przestrzennej (plan sytuacyjny, niweleta toru oraz skrajnia drogowa obiektów inżynierskich dla skrzyżowań dwupoziomowych) zostanie udostępniona w wersji elektronicznej na poprzednich warunkach w najbliższym czasie.

Ad.19. W sprawach związanych z pozyskaniem informacji na temat zadania bezpośrednio z Zespołem Projektu: ul. Kolejowa 27, 33-300 Nowy Sącz, tel. 18 535-14-23, jak również poprzez

właściwe jednostki samorządu terytorialnego. W sprawach procedowanych przez organy stosownie do właściwości tych organów.

Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że wszystkie cytowane przepisy dostępne są do zapoznania na stronach oficjalnych stosownych urzędów np. <http://isap.sejm.gov.pl/>, gdzie można zapoznać się poszczególnymi zasadami ogólnymi oraz szczegółowymi warunkami technicznymi dla zagadnień w zakresie prowadzenia inwestycji kolejowych, drogowych czy ogólnie prowadzenia robót budowlanych. Przedstawiane przez nas odpowiedzi z natury rzeczy stanowią tylko najważniejszy wycinek przepisów podstawowych, które kształtują rozwiązania przedstawiane w koncepcji programowo-przestrzennej. Podstawy prawne dla szczegółowych rozwiązań stanowią zbyt obszerny materiał, który można by przedstawić w jednej odpowiedzi pisemnej.

Liczymy na to, że poruszane na spotkaniach tematy oraz niniejsza odpowiedź, ponownie pozwolą mieszkańcom lepiej zrozumieć uwarunkowania i procedury realizacji tego Projektu.

W przypadku kolejnych zapytań pozostajemy do Państwa dyspozycji.

KIEROWNIK KONTRAKTU

Tomasz Świąs