

KPD.42.10.2025_47.TN

Warszawa, 30-01-2025 r.

Pan
Łukasz Brządkowski
Prezydent Miasta Tczewa
Józefa Piłsudskiego 1
83-110 Tczew

Pan
Marcin Kussowski
Przewodniczący Rady Miejskiej w Tczewie
Józefa Piłsudskiego 1
83-110 Tczew

Dotyczy: Rozszerzonego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla projektu pn.: „Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowski – Grudziądz – Warlubie” oraz „Budowa linii kolejowych na odc. Grudziądz – Gdańsk”

Pismo związane:

[1] Pismo BPP.6724.2.57.2024.AF z dnia 18 grudnia 2024 r. przedstawiające stanowisko Rady Miasta Tczew zawarte w Uchwale Nr. IX/136/2024 z dnia 28 listopada 2024 r.

Szanowny Panie Prezydencie,
Szanowny Panie Przewodniczący,

serdecznie dziękujemy za przekazane stanowisko [1] w sprawie przebiegu linii kolejowej w ramach projektu: „Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowski-Grudziądz-Warlubie” oraz „Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz-Gdańsk”.

Będąc odpowiedzialnym inwestorem, szczegółowo analizujemy wszystkie uwagi, które do nas wpływają i zapewniamy, że mają one istotny wpływ przy uszczegółowieniu oraz preselekcji wariantów przebiegu szlaku kolejowego. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. realizuje obecnie Rozszerzone Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ-R), w ramach którego trwają prace nad Etapem II.

Na obecnym etapie porównuje się warianty W11, W20, W7, W8, W9. Powyższe warianty analizowane są pod względem społecznym, ekonomicznym jak i środowiskowym. W ramach prac przeprowadzane są również spotkania konsultacyjne z jednostkami samorządu terytorialnego, konsultacje branżowe, a także przeprowadzono cykl spotkań z mieszkańcami każdej gminy, przez teren której przebiega co najmniej jeden wariant linii kolejowej. Podczas projektowania trasowań wariantów przebiegu linii kolejowej pod uwagę branych jest wiele czynników. Ważnymi z nich są aspekty środowiskowe, takie

jak kolizje ze strefami chronionego krajobrazu czy ze strefami bytowania zwierząt chronionych oraz kolizje z zabytkami. Ponadto, starano się ograniczyć ingerencję w istniejącą zabudowę osadniczą oraz gospodarczą. Dodatkowo brano pod uwagę potencjalne koszty budowy oraz czas przejazdu pociągów. Szczególnie istotna jest również korelacja z istniejącą obsługą transportową regionu oraz aktami planistycznymi. Kluczowym czynnikiem kształtującym trasowania jest również koordynacja ze strategicznymi dla Polski projektami infrastrukturalnymi. Jednakże z uwagi na charakter inwestycji (inwestycja liniowa) oraz parametry (Kolej Dużych Prędkości) nie jest niestety możliwe ominięcie wszystkich kolizji.

Zadaniem nowoprojektowanych linii kolejowych nr 5 i 242 jest nie tylko skrócenie czasu przejazdu na relacji Warszawa-Gdańsk. Kolejne bazowe założenia projektu to tworzenie kluczowego elementu spójnej sieci transportowej w ruchu krajowym i międzynarodowym, identyfikacja i odpowiedź na potrzeby transportowe regionu, zapewnienie dostępności infrastruktury kolejowej, osiągnięcie najlepszych wyników ekonomicznych projektu, zapewnienie najmniejszej uciążliwości Projektu dla środowiska oraz lokalnych społeczności. Przedmiotowe linie są **uzupełnieniem istniejącej infrastruktury kolejowej**, której przepustowość jest niewystarczająca. Z tego powodu projektowane są nowe połączenia, a nie modernizowane istniejące linie kolejowe.

Odnosząc się do kwestii realizacji inwestycji na terenach prywatnych informujemy, iż każdorazowo w przypadku, gdy dana nieruchomość będzie niezbędna pod inwestycję, właścicielom, użytkownikom wieczystym, przysługiwać będzie odszkodowanie z tego tytułu. W przypadku realizacji linii kolejowej nr 5 i 242 będzie ona prowadzona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Ustawa ta w rozdziale 2b, określa szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel. Alternatywą dla nabycia nieruchomości w trybie administracyjnym (wywłaszczenia) jest tzw. Kolejowy Program Dobrowolnych Nabyć. Zgodnie z art. 120n ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, do obszarów wskazanych w planie rezerwacji terenu, spółka CPK ma uprawnienie do stosowania szczególnych zasad nabywania nieruchomości określonych w art. 29b ust. 1 pkt 2 ustawy o CPK, w tym także wypłaty rekompensaty w związku ze spadkiem zdolności kredytowej zbywcy nieruchomości. O uruchomieniu Programu Spółka będzie informować właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości z odpowiednim wyprzedzeniem.

Odnosząc się do kwestii dojazdu do nieruchomości informujemy, iż wzdłuż linii kolejowej jest budowana sieć dróg, która realizuje różne cele, w tym m.in.: dojazdu służbom technicznym i ratunkowym do każdego miejsca linii kolejowej, dojazdu do nieruchomości leżących wzdłuż linii kolejowej, nowe publiczne ciągi komunikacyjne usprawniające dojazdy między miejscowościami. Do każdej odciętej nieruchomości, również do pól uprawnych, zapewniono dojazd z nowych dróg dojazdowych albo utrzymano dojazd w zakresie istniejącej infrastruktury drogowej publicznej. W sytuacji, w której mały fragment nieruchomości pozostaje bez dojazdu, oznacza to objęcie jej liniami stałego zajęcia w docelowym opracowaniu.

Podsumowując, zarówno spółka CPK jak i zespół projektowy Wykonawcy STEŚ-R dokładają wszelkich starań, aby minimalizować negatywne skutki nowoprojektowanej infrastruktury.

Po zakończeniu prac w ramach III Etapu STEŚ-R zostanie wybrany wariant inwestorski, przekazany do dalszych prac nad przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko w celu pozyskania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta określi miejsce realizacji przedsięwzięcia, które będzie podlegało uszczegółowieniu w toku kolejnych faz prac projektowych.

Jednocześnie należy wskazać, że niezależnie od prac nad STEŚ-R, Spółka CPK rozpoczęła pracę nad programem Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK). Ocenie w ramach prac nad ZSK, będą podlegać zarówno przyjęte, jak i nowo proponowane korytarze linii kolejowych. ZSK będzie podstawą do podejmowania decyzji dot. kierunków i kolejnych priorytetów inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Prace prowadzone będą we współpracy z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Instytutem Rozwoju Miast i Regionów, przy udziale jednostek samorządowych oraz ekspertów branżowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r. Obecnie żaden z projektów kolejowych nie został wykluczony z przygotowań do realizacji, jak również nie można – przed zakończeniem wspomnianych prac – z pewnością potwierdzić, że będzie realizowany w kształcie, w jakim był pierwotnie planowany.

Z poważaniem

Tomasz Nawara

Project Manager

/Dokument podpisany elektronicznie/