

# PROTOKÓŁ NR XLIII/2022

z Sesji Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą



w dniu 18 lipca 2022 r.

---

**Punkt 1.**

Otwarcie sesji.

**Punkt 2.**

Stwierdzenie quorum.

**Punkt 3.**

Przyjęcie porządku obrad.

**Punkt 4.**

Przyjęcie apelu ws. wariantów przebiegu linii kolei dużych prędkości na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą.

**Punkt 5.**

Przyjęcie uchwały ws. określenia tygodniowego obowiązkowego wymiaru godzin zajęć dla nauczycieli niewymienionych w art. 42 ust. 3 ustawy – Karta Nauczyciela, zatrudnionych w szkołach i przedszkolach, dla których organem prowadzącym jest Gmina Nowe Miasto nad Wartą.

**Punkt 6.**

Przyjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Województwu Wielkopolskiemu.

**Punkt 7.**

Przyjęcie uchwały ws. zmian w budżecie gminy na 2022 rok.

**Punkt 8.**

Przyjęcie uchwały ws. zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2022-2029.

**Punkt 9.**

Interpelacje Radnych.

**Punkt 10.**

Wolne głosy i wnioski.

- Dyskusja ws. wariantów przebiegu linii kolei dużych prędkości na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą.

**Punkt 11.**

Zamknięcie sesji.

### **Ad 1) Otwarcie sesji.**

Przewodniczący pan Waldemar Tomaszewski o godzinie 14<sup>00</sup> otworzył XLIII Sesję Rady Gminy informując iż sesja została zwołana na wniosek Pana Wójta, zgodnie z art. 20 pkt 3 ustawy o samorządzie gminnym, następnie powitał Radnych, oraz osoby oglądające transmisję obrad na żywo.

### **Ad 2) Stwierdzenie quorum.**

Przewodniczący informował, że ustawowy skład Rady wynosi 15 Radnych, na sali obrad zasiada 12 Radnych.

### **Ad 3) Przyjęcie porządku obrad.**

Przewodniczący zawiadomił, że Radni otrzymali swoje zawiadomienia o sesji nadzwyczajnej zgodnie z terminem ustawowym 7 dni przed sesją. Porządek został przyjęty 11 głosami za, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących, 1 Radny nie zagłosował.

- Listy z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

### **Ad 4) Przyjęcie apelu ws. wariantów przebiegu linii kolei dużych prędkości na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą.**

Pan Tomaszewski informował iż obserwuje wydarzenia od kilku tygodni, które są związane z wariantami przebiegu kolei dużych prędkości. Widzi zdeterminowanie mieszkańców, którzy przyszedli w dniu 20 czerwca do Urzędu Gminy, żeby porozmawiać z władzami gminy. Spotkanie trwało kilka godzin. W tym samym dniu, przybyli również na wspólne posiedzenie komisji, żeby uzyskać wsparcie od Rady Gminy. W dniu 29 czerwca zorganizowane zostało duże spotkanie z władzami gminy, przez Sołtysa sołectwa Boguszyn. Mieszkańcy piszą pisma, wnoszą petycje. Te petycje kierują do różnych instytucji. Do posłów, Centralnego Portu Komunikacyjnego, Urzędu Gminy, Rady Gminy. Również zwracają się swoimi pismami do telewizji, do programów telewizyjnych „Alarm”, „Uwaga”. Nie sposób, żeby Rada Gminy przeszła również obojętnie wobec tego zdeterminowania. Dlatego Przewodniczący postanowił, żeby Rada przyjęła i poparła mieszkańców tej części gminy, gdzie ma przebiegać wariant nr 4. Przewodniczący chciałby, aby Radni przyjęli dzisiaj Apel. Ten Apel będzie skierowany do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Projekt apelu Przewodniczący odczytał, a następnie otworzył dyskusję.

- Radny Kazimierz Pawłowski informował iż uważa, że tu jeszcze powinno być dopisane we fragmencie: „Co więcej, spowoduje zakłócenie komunikacyjne w dowozach szkolnych dla kilku miejscowości, to jest Boguszyn, Utrata, Chocicza, Rogusko, Kolniczki i Boguszynek”. Tu należy dopisać jeszcze Michałów, Kruczynek i co najmniej Chwałęcín. Te trzy miejscowości też będą odcięte od Szkoły w Kolniczkach.

Przewodniczący zgodził się z propozycją Radnego Pawłowskiego, dodając że miejscowość Szyplów też należałoby dopisać.

- Radna Zofia Kędziora proponowała dopisać całą gminę.
- Przewodniczący zaproponował wprowadzenie autopoprawki polegającej na wprowadzeniu zapisu: (...) „Co więcej spowoduje zakłócenia komunikacyjne w dowozach szkolnych na terenie całej gminy”.

Za wprowadzeniem autopoprawki opowiedziało się 12 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

Następnie Przewodniczący zarządził głosowanie Apelu wraz z wprowadzoną autopoprawką.

Za podjęciem Apelu opowiedziało się 12 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

- ✚ Apel Nr 1/2022 Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą z dnia 18 lipca 2022 r., stanowi załącznik do protokołu.
- Lista z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

**Ad 5) Przyjęcie uchwały ws. określenia tygodniowego obowiązkowego wymiaru godzin zajęć dla nauczycieli niewymienionych w art. 42 ust. 3 ustawy - Karta Nauczyciela, zatrudnionych w szkołach i przedszkolach, dla których organem prowadzącym jest Gmina Nowe Miasto nad Wartą.**

Projekt uchwały odczytał Przewodniczący Rady, następnie otworzył dyskusję. W związku z brakiem pytań Przewodniczący zarządził głosowanie.

Za podjęciem uchwały opowiedziało się 12 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

- ✚ Uchwała Nr XLIII/288/2022 Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą z dnia 18 lipca 2022 r., stanowi załącznik do protokołu.
- Lista z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

**Ad 6) Przyjęcie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia pomocy finansowej Województwu Wielkopolskiemu.**

Przewodniczący Rady głos oddał panu Wiesławowi Schreiberowi Zastępcy Wójta Gminy.

Pan Zastępca informował iż jest to środek transportu, który jest z chęcią wykorzystywany przez naszych mieszkańców i nie tylko, ale w związku z tym, iż to jest umowa, która jest związana z wieloma samorządami i właściwie odpowiedzialność jest zbiorowa za funkcjonowanie tych linii. Sytuacja jeszcze w roku ubiegłym, gdy powstawała umowa i powstawało porozumienie, dotyczące działalności tych linii, początkowo gmina Jarocin nie była pewna, iż podpisze umowę. Ostatecznie rzecz biorąc podpisała umowę i wywiązywała się ze swoich zobowiązań. Następnie w biegu realizacji umowy okazało się, iż Starostwo Powiatowe w Jarocinie nie podjęło decyzji, dotyczącej sfinansowania funkcjonowania tej linii kolejowej i dlatego, jeżeli jeden z samorządów nie płacił środków w Urzędzie Marszałkowskim, niestety zabrakło środków do finansowania tych dodatkowych połączeń na przebiegu od Środy do Jarocina i z informacji, które Urząd uzyskał z Urzędu Marszałkowskiego przekazano, iż były rozmowy z polskimi liniami kolejowymi.

Padło pytanie czy istnieje możliwość przysłowiowego zawracania pociągów w Chociczy. Z pozyskanych informacji wynikało, że technicznie jest taka możliwość, ponieważ bocznicę są. Teoretycznie taka możliwość byłaby, ale praktycznie nie jest to do wykonania. W związku z tym, iż ta linia jest bardzo mocno uczęszczana i przez pociągi ruchu pasażerskiego oraz towarowe i ze względów bezpieczeństwa oraz logiki funkcjonowania rozkładu jazdy nie ma takiej możliwości, czyli okazało się niemożliwością kontynuowanie bez udziału stacji kolejowej w Jarocinie. Kontynuowanie tych dodatkowych transportów, za które Gmina Nowe Miasto oraz samorządy na ciągu tej linii płaciły, więc decyzja nie należała ostatecznie do nas.

W związku z tym, iż jeden z sygnatariuszy się wycofał nie jesteśmy w stanie finansować dalej tych dodatkowych połączeń i zaproponowano aneks do umowy. Przez to pociąg będzie nadal kursował, ale bez tych dodatkowych linii i udogodnień połączeń, które dotychczas były.

Następnie po odczytaniu projektu uchwały Przewodniczący otworzył dyskusję.

- Radny Powiatowy Pan Stefan Kominek pytał ile kursów zostanie wycofanych, w jakich godzinach?

Wójt Gminy Pan Aleksander Podemski informował iż jest wiadomo, że to są trzy pary pociągów. Zwłaszcza w godzinach takich przed południowych. Urząd te godziny zna. Wójt Podemski dopowiedział: Ja chcę jeszcze dodać, bo ta koncepcja tych dopłat do kolei metropolitarnej już jest kilka lat i co roku właściwie o tych pieniądzach były trudne dyskusje, gdyż to nie są małe kwoty i zawsze ta sprawa wisiała na włosku, czy wszystkie samorządy się zgodzą. Jakoś początkowo to funkcjonowało, w tej chwili już tej zgody solidarnej nie ma. Poza tym były też wycofywane pociągi w pewnych momentach o godzinach, które nie powinny być wycofywane. Płacimy niemałe pieniądze, ale to nie oznacza, że my jakiś mamy wpływ na to. Nie mamy żadnego wpływu. Był taki moment zmiany rozkładu jazdy- rok czy dwa lata temu- gdzie wypadały pociągi w godzinach, które akurat były potrzebne. Musimy sobie też powiedzieć jak ta sprawa wygląda.

- Radna Zofia Kędziora wyraziła zdanie iż dla mieszkańców Gminy Nowe Miasto nad Wartą jest to bardzo krzywdząca sprawa, dlatego skrzywdził nas tu bardzo Jarocin, bo wszystko było ok, jak oni też płacili. Nasza Gmina płaciła zawsze terminowo i zawsze co do grosza, natomiast Jarocin jest taką miejscowością, gdzie wszystko ma na miejscu, wszystkie szkoły itd., a nasi uczniowie i mieszkańcy muszą w każdym kierunku dojechać. W naszej gminie nie ma transportu tak rozwiniętego, żeby można było swobodnie dojechać. Później mieszkańcy są skazani na to, żeby się przemieszczać samochodami, a z tych pociągów, które wypadną to najwięcej wypadnie właśnie takich gdzie młodzież dojeżdżała do szkół. Teraz mamy, co prawda wakacje to tego nie odczują, ale jak zacznie się od września rok szkolny, to zaczną się problemy i na pewno mieszkańcy będą się tutaj zgłaszać, że coś należy z tym zrobić.

W związku z brakiem dalszych pytań Przewodniczący zarządził głosowanie.

Za podjęciem uchwały opowiedziało się 12 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

- ✚ Uchwała Nr XLIII/289/2022 Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą z dnia 18 lipca 2022 r., stanowi załącznik do protokołu.
- Lista z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

- *Przewodniczący w tym miejscu ogłosił 15 minutową przerwę.*

Po przerwie Przewodniczący przywitał zaproszonych gości z **Centralnego Portu Komunikacyjnego**:

- Pana Bartosza Guszczaka - Koordynatora Projektu Studialnego Sieradz - Pleszew - Poznań;
- Michała Kmiecika - Specjalistę ds. Relacji z Otoczeniem Inwestycji Kolejowych;
- Paulinę Sochę - Specjalistę ds. Relacji z Otoczeniem Inwestycji Kolejowych.

**BBF sp. z o.o. - lider konsorcjum opracowującego Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe dla odcinka Sieradz - Pleszew - Poznań linii kolejowej nr 85**

- Krzysztofa Smardzewskiego - odpowiedzialnego za przeprowadzenie konsultacji społecznych i branżowych;
- Sebastiana Piątkowskiego - projektanta branży torowej.

- Do grona Radnych dołączyła Radna Małgorzata Siejak- stan rady na sali 13.

#### **Ad 7) Przyjęcie uchwały ws. zmian w budżecie gminy na 2022 rok.**

Projekt uchwały omówiła pani Elżbieta Mnich Skarbnik gminy następnie Przewodniczący Rady otworzył dyskusję. W związku z brakiem pytań Przewodniczący zarządził głosowanie.

Za podjęciem uchwały opowiedziało się 13 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

- ✚ Uchwała Nr XLIII/290/2022 Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą z dnia 18 lipca 2022 r., stanowi załącznik do protokołu.

- Lista z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

#### **Ad 8) Przyjęcie uchwały ws. zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2022-2029.**

Projekt uchwały omówiła pani Elżbieta Mnich Skarbnik gminy następnie Przewodniczący Rady otworzył dyskusję. W związku z brakiem pytań Przewodniczący zarządził głosowanie.

Za podjęciem uchwały opowiedziało się 13 Radnych, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących.

- ✚ Uchwała Nr XLIII/291/2022 Rady Gminy Nowe Miasto nad Wartą z dnia 18 lipca 2022 r., stanowi załącznik do protokołu.

- Lista z głosowaniem imiennym stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

#### **Ad 9) Interpelacje Radnych.**

Przewodniczący poinformował, że interpelacje nie wpłynęły w związku z czym przeszedł do punktu kolejnego.

**Ad 10) Wolne głosy i wnioski.** \*Z uwagi na powagę sprawy oraz chęć zachowanie rzetelności w wypowiedziach osób zabierających głos poniższy tekst zawiera liczne cytowania.

*Dyskusja ws. wariantów przebiegu linii kolei dużych prędkości  
na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą.*

Głos w tym punkcie na początku Przewodniczący oddał panu Michałowi Kmiecikowi.

- Pan Michał Kmiecik podziękował władarzom gminy za zaproszenie na sesję. Następnie informował iż cyt.: „Od kilku, kilkunastu dni otrzymujemy od Państwa bardzo dużo korespondencji, bardzo dużo wystąpień, petycji. Dlatego ja pozwolę sobie też powitać serdecznie mieszkańców Chwałęcina, Boguszyna, szczególnie ulicy Słonecznej i Śremskiej. Kolniczek, Utraty z ulicy Długiej. Szyplowa, Michałowa, miejscowości Kruczyn, Kruczynek, Jadwigów, Szyplów, Tokarów, Skoraczew, Chromiec, Świętomierz i miejscowości Rogusko. Z tych miejscowości dostaliśmy od Państwa już uwagi dotyczące planowanej inwestycji, za które bardzo dziękujemy. Za każdym z tych wystąpień kryjcie się Państwo wy, kryją się ludzie i kryją się Państwa obawy. Dlatego tym bardziej dziękujemy, że mogliśmy dzisiaj się pojawić. Chciałbym Państwu powiedzieć- jak już mnie tutaj Pan Przewodniczący przedstawił- nazywam się Michał Kmiecik, jestem specjalistą do spraw relacji z otoczeniem, koordynuje kwestie przekazu informacji tak, żeby Państwa głos był słyszalny w Warszawie, ale też żebyście Państwo wiedzieli, na jakim jesteśmy etapie z inwestycją. Tak, żeby rozwiać pewne wątpliwości, które z tego co słyszę z rozmów również telefonicznych, pojawiają się na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą. Pozwolicie Państwo, jeżeli będę mówił zbyt długo, to proszę jakiś sygnał, bo mam niestety tendencję do rozwlekania wypowiedzi. Pozwolicie Państwo, że krótko postaram się nakreślić cały proces inwestycyjny. Co do tej pory się wydarzyło, na jakim jesteśmy etapie, co będzie dalej, a później oddam głos kolegom z firmy BBF, która jest liderem konsorcjum, która przygotowuje studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, inaczej zwana Studium Wykonalności.

Szanowni Państwo, w latach 2019-2020 odbyły się regionalne konsultacje strategiczne z udziałem samorządu województw na poziomie województwa. Gdzie przedstawiciele Centralnego Portu Komunikacyjnego spotykali się z władzami poszczególnych województw, aby porozmawiać o potrzebach o tym, jak z punktu widzenia wojewodów miałyby przebiegać przyszła kolej dużych prędkości. W latach 2020-2021 przeprowadzano otwarte konsultacje społeczne pokazując korytarze. One były bardzo szerokie. Wpłynęło około 146 000 głosów. Z tym, że to są głosy w ujęciu ogólnopolskim. Nie tylko tutaj z rejonu, z odcinka Sieradz-Pleszew-Poznań, ale w ujęciu ogólnopolskim. Efektem tych konsultacji było opracowanie strategicznego studium lokalizacyjnego, które określił nam ramy, czyli korytarze, w ramach których musimy się poruszać. Mówię musimy, ponieważ jest to dokument przyjęty przez rząd, a więc dokument, z którym trudno nam jest dyskutować. Ten dokument ustalił m.in. rozwidlenie w Nowych Skalmierzycach,

na pewno Państwo też pamiętają, bo kwestia Igreka, czyli kolei dużych prędkości była już kilka lat temu na dość zaawansowanym etapie. Wtedy rozwidlenie było nie w Sieradzu, tylko właśnie w Nowych Skalmierzycach. Do tamtego przebiegu w takiej postaci, w jakiej był powrotu już nie ma. To też również ze względu właśnie na ten dokument strategiczne studium lokalizacyjne. Idąc dalej spółka, Centralny Port Komunikacyjny przygotował osiem wariantów, które postanowił udostępnić samorządom. Schodząc o poziom niżej jak proszę zwrócić uwagę najpierw rozmawialiśmy z samorządami województw, później z mieszkańcami. Teraz skontaktowaliśmy się ze samorządami gminnymi. Zaprosiliśmy w sierpniu ubiegłego roku przedstawicieli poszczególnych samorządów na grupowe spotkania. Odbyły się trzy w Poznaniu, w Jarocinie i w Kaliszu, podczas których przedstawiane było osiem koncepcyjnych przebiegów linii kolejowej. Mówię koncepcyjnych, ponieważ to były przebiegi trochę narysowane, mówiąc brzydko i kolokwialnie dobrze, że nie ma tutaj projektanta, który to rysował. Natomiast trochę palcem po mapie- ponieważ nie mieliśmy jeszcze informacji, na co powinniśmy zwrócić uwagę, co ominąć, gdzie zwrócić uwagę zarówno na zabudowania mieszkalne, jak i na miejsca pamięci, miejsca kultu, miejsca ważne dla gmin. Pierwszą odczuliśmy potrzebę zebrania tych informacji, dowiedzenia się gdzie gmina planuje swoje inwestycje, gdzie powinniśmy zwrócić dużą uwagę na to, jak przeprowadzić te linie, żeby zminimalizować koszty, również społeczne, przede wszystkim społeczne. To było w sierpniu. Na przełomie roku 2021-2022 wyłoniony został wykonawca Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Konsorcjum pod przewodnictwem spółki BBF, spółki poznańskiej, spółki wielkopolskiej, która dostała zlecenie wybrania z tych ośmiu wariantów. Najpierw zawężenia wariantów do czterech, a później tak dopracowania technicznego poszczególnych wariantów, by można było wybrać jeden wariant inwestorski. W pierwszym kwartale, na przełomie pierwszego i drugiego kwartału obecnego roku z ośmiu wariantów, na skutek zebranych informacji też z tych spotkań ubiegłorocznych sierpniowych, bo zapomniałem dodać, że po spotkaniach poprosiliśmy każdą gminę o przekazanie uwag, dotyczących poszczególnych wariantów. Ze strony Gminy Nowe Miasto otrzymaliśmy zestawienie tabelaryczne, które też Państwo na pewno widzieliście, gdzie gmina odniosła się do każdego z wariantów. W każdym wariantcie informując - zresztą też była o tym mowa podczas spotkań - że priorytetem jest to by ochronić mieszkańców. Cztery warianty, które zostały wybrane w pierwszej połowie roku, teraz podlegają uszczegółowieniu. Sprawdzane są kwestie kolizji z infrastrukturą techniczną, z całą infrastrukturą zarówno podziemną, jak i z infrastrukturą drogową tak, żebyśmy mogli spotkać się z Państwem i wysłuchać Państwa, czyli znowu zejść na większy poziom szczegółowości i porozmawiać konkretnie o Państwa przypadkach. Takie spotkania z mieszkańcami planowo miały się odbyć w lipcu oraz w sierpniu. Niestety z uwagi na projektowaną drogę szybkiego ruchu S11, która jest zdecydowanie na dalszym etapie planowania, musieliśmy dostosować przebiegi na niektórych odcinkach do S11, czyli spotkaliśmy się z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Otrzymaliśmy informację, w jaki sposób

te drogę S11 Generalna Dyrekcja Dróg chce przeprowadzić i na tej podstawie projektanci z BBF-u musieli dokonać odpowiednich korekt. Chcielibyśmy do Państwa wyjść już z konkretnymi rozwiązaniami dla każdego z czterech wariantów, tak żebyście Państwo widzieli, w których miejscach jaka jest szerokość pasa inwestycji. Dlaczego jest to ważne, ponieważ w zależności od tego, czy tory będą prowadzone na poziomie gruntu, czy będą na nasypie, czy będą na estakadzie, czy będą w przekopie, ta zajętość będzie różna. Szerokości oddziaływania tej linii również będzie odmienne, żeby móc stwierdzić, gdzie droga na jakiej wysokości pójdzie, czyli określić niweletę tej klasy trzeba też dowiedzieć się ze strony Gminy, które drogi są na tyle istotne, żeby zachować ich przejezdność. Ponieważ kolej dużych prędkości charakteryzują się tym, że nie będzie żadnego przejazdu kolejowego, natomiast to nie znaczy, że nie będziecie Państwo mieli przejazdu. Wszystkie przecięcia dróg i torów kolejowych mają być i będą realizowane jako skrzyżowania wielostopniowe, czyli albo górą, albo dołem będzie poprowadzony ruch. Czyli nie będzie czekania na szlabanach, będzie bezkolizyjny przejazd. Co ile kilometrów? To za chwilę oddam głos projektantowi i zaraz projektant odpowie na to pytanie. Na pewno na dziś z racji tego, że jeszcze trwają prace projektowe przy cięciach z drogami na pewno na dziś nie odpowiemy na wszystkie pytania. Chyba, że Pan Sebastian mnie zaskoczy, natomiast raczej nie odpowiemy na wszystkie pytania dotyczące kolizji z drogami, mogą pojawiać się stwierdzenia: być może, chyba, raczej, tak planujemy, to też jest naturalny etap planowania. To znaczy, że nic nie zostało wybrane, dlatego cztery warianty, dlaczego nie jeden? Kończąc już powoli przechodzę do tego, co będzie dalej. Czyli firma BBF ma za zadanie w pierwszym kwartale 2023 roku wskazać z tych czterech wariantów jeden rekomendowany, który po akceptacji inwestora Centralnego Portu Komunikacyjnego stanie się wariantem inwestorskim. Żeby udowodnić, że ten jeden jest optymalny i najlepszy należy też przedstawić wszelką argumentację dotyczącą pozostałych trzech wariantów. Jest to również wymóg prawny w sytuacji, gdy przystępujemy do kolejnego kroku inwestycyjnego, czyli uzyskiwania decyzji środowiskowej, którą wydaje Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Musimy przygotować raport z oddziaływania inwestycji na środowisko i pokazać, jak chcemy przeciwdziałać negatywnym skutkom oddziaływania na środowisko. Wydanie decyzji środowiskowej planowane jest na koniec 2024 roku. Ta decyzja, tak jak mówiłem określi nam szerokość oddziaływania linii kolejowej na środowisko, niemniej to nadal jeszcze nie będzie krok, który będzie mógł na 100% powiedzieć, że tak te działki będą podlegały wywłaszczeniu, bo myślę, że ten temat jest na pewno dla Państwa bardzo istotny. Taką decyzją, która nam wskaże, które działki, które nieruchomości będą podlegały wywłaszczeniu, będzie decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i to jest planowane na połowę 2025 roku. W 2025 roku po wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, czyli tzw. decyzji lokalizacyjnej tam będą wskazane numery działek, będą wskazane również kwestie związane z ewentualnym podziałem tych działek. Po uzyskaniu tejże decyzji kolejnym krokiem z punktu widzenia inwestora jest staranie się o pozwolenie na budowę. Oczywiście powiedziałem z punktu widzenia



inwestora, ponieważ po drodze jest jeszcze jeden, bardzo ważny element, czyli ustalenie wysokości kwoty odszkodowania za nieruchomość. Od razu może powiem, jeżeli trzeba, to później w pytaniach oczywiście powtórzę wysokość odszkodowania ustalana jest przez rzeczoznawcę wyznaczonego przez Wojewodę. Wojewoda wyznacza rzeczoznawcę, który ocenia wartość rynkową danej nieruchomości i informuje inwestora o tym, że inwestor taką kwotę ma wypłacić za daną nieruchomość. Kolejnym krokiem kiedy uzyskamy już pozwolenie na budowę, to będzie koniec 2026 roku jest rozpoczęcie budowy. Ta jest planowana z kolei na początek 2027 roku, wszystkie daty, które teraz wymieniam opieram na harmonogramie aktualnym. Ten harmonogram może się zmieniać, bo to jest na tyle duży jeszcze zakres czasu, że na dziś takie są daty. Zakończenie budowy, przekazanie do użytkowania linii kolejowej koniec 2030 roku, i to tak pokrótce oczywiście w Państwa pytaniach też pewnie będziemy jeszcze do tego wracać. Ja oddałbym głos teraz Panu Krzysztofowi Smardzewskiemu, który powie nieco więcej o samym procesie konsultacji i o tym jak to będzie się odbywać, kiedy to będzie się odbywać, a następnie przełożymy głos Panu Sebastianowi Piątkowskiemu, który opowie o rozwiązaniach projektowych na dziś”.

- Pan Krzysztof Smardzewski dziękował za zaproszenie. Następnie informował iż cyt.: „Chciałbym podkreślić jedną rzecz, jesteśmy u Państwa na dobrą sprawę na wniosek zarówno władz Gminy jak i zamawiającego, czy Centralnego Portu Komunikacyjnego, jest to sytuacja dosyć wyjątkowa, ponieważ na dobrą sprawę, to co Państwu dzisiaj pokażemy to jest coś, co nad czym pracujemy. Krótko mówiąc, trochę takie przyspieszone mamy konsultacje z Państwem dzisiaj, bo tak jak kolega powiedział docelowo planujemy mniej więcej we wrześniu z racji tego, że ustalenia z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad są dosyć skomplikowane i nie ukrywamy, że pojawiły nam się dosyć istotne ustalenia z tym interesariuszem, jeśli chodzi o projektowaną linię. W związku z tym to, co dzisiaj Państwu pokażemy bardzo prosimy, żebyście Państwo do tego bardzo mocno się nie przywiązywali. To co pokażemy na spotkaniach informacyjno-konsultacyjnych wrześniowych mam nadzieję, będzie coś już bliższego temu, co będzie przedstawione przez zamawiającego, czyli przez Centralny Port Komunikacyjny do dalszych procedur. Czyli tak jak mój kolega wspominał do decyzji środowiskowej między innymi, bo to jest materiał, na którym my właśnie pracujemy jako punkt wyjściowy do tej decyzji. Nawiązując jeszcze do spotkań konsultacyjno-informacyjnych wygląda to w ten sposób: celem tych spotkań jest pozyskanie od Państwa, od wszystkich mieszkańców, od przedstawicieli władz lokalnych, wszelkich uwag, wszelkich informacji na podstawie oczywiście materiału, który my prezentujemy, będziemy prezentować, bo taki jest sens tzw. STEŚia, czyli studium. Gdzie my zbieramy te uwagi poddajemy to tzw. wielokryterialnej analizie i staramy się uwzględnić te wszystkie uwagi i informacje w taki sposób, by kolizje, które się pojawiają albo, które są przez Państwa sygnalizowane w jakichś sposób ich unikać. W wielu przypadkach, oczywiście się nie da tego zrobić, natomiast jak się Państwo domyślacie, mówimy o czterech wariantach, a my mamy wyłonić dla zamawiającego ten jeden najbardziej optymalny w naszym mniemaniu, czyli ten tzw. wariant inwestorski. Te trzy powiedzmy,

że gorsze w naszym mniemaniu będą otrzymywały między tzw. punkty ujemne, które będą w ramach informacji od Państwa spływać. W związku z tym ten cały proces jest dla nas bardzo ważny i to co Państwo będziecie nam wysyłać będzie niezwykle istotne. Od razu uprzedzę, będzie to wyglądać w ten sposób, że przed konsultacjami, przed tymi spotkaniami fizycznymi tutaj u Państwa mamy nadzieję, że żaden COVID, żadna pandemia nam tutaj nie namiesza i nie zrobi niespodzianki w postaci ograniczonych spotkań, czy też spotkań wręcz zdalnych, bo mieliśmy i taką sytuację na jednym z projektu właśnie do Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale wtedy była sytuacja ekstremalna. W związku z tym przed takimi konsultacjami na stronie CPK, to wszystko będzie u Państwa sygnalizowane, ogłaszane, w porozumieniu z władzami przyślemy tutaj do Państwa specjalne plakaty, będziemy dążyć do tego, żeby na stronach, czy też profilach, czyli na wszystkich tych kanałach informacyjnych Gminy pojawiały się informacje, gdzie, kiedy, o której godzinie. Między innymi tam też będą informacje właśnie przekierowujące na stronę CPK-a, która będzie dla Państwa, powinna być dla Państwa źródłem informacji. Na tejże stronie, nawet i dzisiaj, jak Państwo wejdziecie sobie na tę stronę CPK-a dla inwestycji kolejowych jest taka specjalna zakładka i jest podział na już realizowane studium dla innych linii. Możecie Państwo zobaczyć, jak to jest zorganizowane, każdy z mieszkańców będzie mógł na tej stronie przed spotkaniami jeszcze zobaczyć mniej więcej na takim narzędziu, jak dzisiaj będzie mój kolega za chwilę Państwu prezentował, prześledzić dokładnie przebieg każdego z wariantów. Mało tego, na tych trasach, na tych mapach będzie można też identyfikować po numerze własnej działki, jak ta działka jest położona względem każdego z wariantów. W związku z tym będziecie mogli Państwo naprawdę mocno zweryfikować jeszcze przed tymi konsultacjami, to jak Państwa w cudzysłowie dotyka, dotyczy ten projekt Państwa nieruchomości, Państwa działek, Państwa pól, jeśli chodzi o rolników. W związku z tym to będzie możliwe jeszcze przed spotkaniami do zweryfikowania. Na tejże samej stronie będą też możliwe do wypełnienia ankiety, do czego będziemy bardzo zachęcać, bo tak jak powiedziałem, to jest dla nas poważny materiał, na podstawie którego my będziemy dokonywać analiz. Na stronie będzie można w ankietach specjalnych wyrazić swoją opinię i zaznaczyć swoje obawy, czy też wskazać newralgiczne miejsca, o których wspomniałem. To samo będzie można uczynić też po spotkaniach konsultacyjnych, ponieważ będziemy mieli do dyspozycji też papierowe ankiety, chociaż z doświadczenie jest nasze takie, że coraz więcej osób przechodzi na tę wersję elektroniczną, to jest łatwiejsze, można przemyśleć po spotkaniu, jest trochę czasu, żeby można zgłosić tego typu uwagi. Ja tak trochę o tym sporo mówię natomiast, to jest bardzo istotna kwestia i będziemy ją powtarzać wielokrotnie przed spotkaniami, podczas spotkań, po spotkaniach, bo to jest dla nas materiały wyjściowy. Myślę, że to jest tak czysto i oczywiście informacyjnie i organizacyjnie, jak to wygląda, same spotkania wyglądają w taki sposób, że nie wiem, czy tu będziemy to spotkanie przeprowadzać u Państwa tutaj właśnie w tym pomieszczeniu bardzo fajne i bardzo dobry lokal na tego typu spotkanie, chociaż zdarzają się też spotkania takie gdzie jest po kilkaset osób, więc to już wóldarze mam nadzieję wyczują

nastroje lokalne, czy jest sporo osób, które będą zainteresowane i będą chciały uczestniczyć w takim spotkaniu, a to już jest kwestia logistyki. Na spotkaniu jeszcze raz podkreślimy i omówimy pokrótce założenia projektu i harmonogram, o którym dosyć szczegółowo opowiadał Pan Michał Kmiecik i przejdziemy do omówienia trasowań, które już będą też wcześniej, tak jak już powiedziałem dostępne na stronie, ale będą dokładnie omówione przez albo Sebastiana Piątkowskiego tutaj siedzi koło mnie albo przez kogoś z zespołu od Sebastiana, czyli mówimy od torowcu, o osobie, która jest odpowiedzialna za tyczenie torów, mówiąc potocznie i osoba, która też jest odpowiedzialna za rozwiązania drogowe. Ponieważ my tutaj mówimy o bardzo istotnych rozwiązaniach drogowych, tutaj też padło to stwierdzenie, czyli krótko mówiąc, jak będą te bezkolizyjne rozwiązania planowane i rozwiązywane. W związku z tym, w takim jakby duecie będziemy tutaj Państwu opowiadać dokładnie krok po kroku, każdy z czterech wariantów opowiadając jak to będzie wyglądało. I mniej więcej tak te spotkania wyglądają dzięki temu, że mamy taką możliwość i możemy to robić fizycznie na ekranie nie tak, jak to się kiedyś odbywało, że było kilkanaście biurów porozkładane drukowane mapy, bo to nie ma w ogóle absolutnie potrzeby i można to rozwiązać elektronicznie. Na tych spotkaniach mamy też dla Państwa czas na to by osoba zainteresowana mogła jeszcze raz zweryfikować na naszym komputerze, jeżeli sama nie mogła tego zweryfikować poprzez narzędzie internetowe położenie swoje nieruchomości, w związku z tym będziemy do Państwa dyspozycji i będzie to można wszystko omówić i sprawdzić. Nie będziemy w stanie nawet na tych konsultacjach społecznych informacyjno-konsultacyjnych wrześnieowych Państwu odpowiedzieć na pytanie, który z wariantów jest najbardziej prawdopodobny. To pytanie się przewija cały czas, ono jest naturalne, nie ma się czemu dziwić. Natomiast nie wskażemy tego jeszcze Państwu, ponieważ to cały czas jest proces, nad którym pracujemy, analizujemy. To nie jest takie proste, żeby stwierdzić coś takiego z pełną odpowiedzialnością potrzebujemy czasu, potrzebujemy zebrania od wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, których dotyczy ten projekt, bo jak się Państwo domyślacie Gmina Nowe Miasto jest jedną z 21 jednostek, których dotyczy ten przebieg i to, co wydaje się być naturalnym i najlepszym rozwiązaniem w jednej Gminie w drugiej Gminie może być absolutnie niedopuszczalne. No bo tutaj może któryś z wariantów przejść po polach w zasadzie, nie robiąc żadnej szkody w zabudowaniach mieszkańców, a dalej idąc przez sąsiednią Gminę np. przecinamy dwie, trzy miejscowości. Teoretyzuje to jest czysto teoretyczna sytuacja, ale takie rzeczy się zdarzają, w związku z tym musicie Państwo nam wybaczyć, ale przy tych spotkaniach jeszcze nie wskażemy tego inwestorskiego wariantu. To się wydarzy, tak jak Pan Michał powiedział pierwszy kwartał przyszłego roku zostanie to na pewno ogłoszone i wszystkie jednostki samorządu terytorialnego dostaną taką informację, to zostanie rozpowszechnione również na stronie CPK, w związku z tym nikomu ta informacja na pewno nie ucieknie. Dobrze, oddaje głos koledze, przejdziemy teraz Drodzy Państwo przez materiał można powiedzieć surowy w jakimś tam sensie, bo to cały czas jeszcze nie jest materiał, który będzie finalnie pokazywany na konsultacjach, ale skoro była

taka wola z Państwa strony, żeby na takim etapie to teraz zobaczyć, to bardzo proszę oddają głos Sebastianowi Piątkowskiemu.

- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Jestem koordynatorem grupy projektowanie na odcinku drugim, czyli Pleszew-Poznań i jestem odpowiedzialny za koordynację międzybranżową na tym odcinku i jestem też odpowiedzialny za układy torowe na tym odcinku. Ja tutaj dla Państwa wyświetlam tak na roboczo wszystkie cztery warianty, za chwilę pokazemy po kolei wszystkie tak, żebyście Państwo wiedzieli mniej więcej, jak one wyglądają. Warianty generalnie zakładają podłączenia do istniejącej sieci kolejowej w rejonie Pleszewa, Jarocina, Środy Wielkopolskiej i w obrębie już Poznańskiego węzła kolejowego. Czyli w tych rejonach są projektowane łącznice umożliwiające wjazd lub zjazd na projektowaną linią 85. W rejonie Nowego Miasta nad Wartą w poszczególnych wariantach jest projektowana, proponowana tak naprawdę w tej chwili stacja Nowe Miasto nad Wartą CPK zależnie od wariantu jest ona położona od trzech do kilku kilometrów, w czwartym wariantcie akurat najdalej od miasta. Takie położenie linii kolejowej względem miasta jest wymuszone próbą ograniczenia ingerencji związanych z budową linii kolejowej w tkankę miejską. Także my musimy się trochę odsunąć od miasta przy każdym przystanku stacji będzie proponowany układ drogowy, parkingi dla samochodów, rowerów, ewentualnie dla komunikacji miejskiej tak, aby można było dostać się do tego miejsca bezproblemowo przesiąść się na kolej i kontynuować podróż. Zasadniczo linia kolejowa jest projektowana tylko i wyłącznie dla pociągów pasażerskich, nie jest przewidywane w ogóle ruch towarowy ze względu na projektowane prędkości. Ta linia kolejowa będzie miała prędkość konstrukcyjną 350 km na godzinę. Także tutaj nie jest planowany ruch towarowy. Nie jest planowany ruch towarowy ze względu na to, że planowana prędkość na tym ciągu głównym to jest 350 km na godzinę. To jest prędkość, która nie występuje w obecnej chwili w Polsce, ale występuje powszechnie właściwie na całym świecie. Szczególnie w krajach Zachodu. Generalnie wszystkie te warianty w rejonie Państwa Gminy mają dwie takie trasy, to ja jeszcze może szybko podczępię, żebyście Państwo to zobaczyli. Trzy warianty przechodzą numer jeden, numer dwa i numer trzy przechodzą w rejonie Nowe Miasto nad Wartą. Wariant czwarty jest oddalony, jest to związane z włączeniem tego wariantu i z przejściem tego wariantu w okolicy Jarocina. Tutaj musimy być świadomi, że przy takich prędkościach projektowych minimalny promień łuku, to jest 9 km i te przebiegi linii kolejowych są stosunkowo sztywne. Łuk na takiej linii ma kilka, czasami kilkanaście kilometrów długości i przesunięcie tej linii o kilkadziesiąt metrów w jednym punkcie powoduje przesunięcie tej linii na kilku, kilkunastu, kilkadziesiąciu nawet kilometrach. Tak, to wygląda. (...) Te nasze przebiegi mają trzy kolory linia czerwona to jest odcinek prosty, łuki są w kolorze granatowym i krzywe przejściowe, czyli taki odcinek pomiędzy prostą a łukiem są w kolorze jasnozielonym. Ja tutaj usunę wariant pierwszy i usunę pozostałe warianty trzeci i czwarty, tylko musimy się uzbroić w cierpliwość, ponieważ internet jest, jaki jest. Okej wariant drugi podobny do pierwszego, również proponujemy stację kolejową w rejonie Nowego Miasta nad Wartą.

Te wszystkie rozwiązania, o których mówiłem, tam przystankowe, są tak samo aktualne tutaj dla wariantu numer dwa. I tak jak mówiłem wariant numer dwa również w rejonie Jarocina i Środy Wielkopolskiej ma podłączenia do układu linii istniejących tak, aby umożliwić jazdy pociągów regionalnych. Pokaże teraz jeszcze trójcejkę szybko i zaraz przejdziemy do czwartego. Wariant trzeci tutaj również widać planowaną stację kolejową, tym razem bliżej miejscowości Klęka i też idziemy wzdłuż mniej więcej planowanej drogi S11. Tutaj te korekty, o których koledzy mówili przede mną wynikające z przebiegu drogi S11 wynikało z tego, że częściowo się pokrywały te przebiegi niektórych odcinkach. Co może świadczyć o tym, że wybór danego przebiegu nie jest przypadkowy, ponieważ jeżeli dwóm niezależnym instytucją wychodzą podobne te przebiegi, to o czymś to jednak świadczy. Tutaj wpływ na ten przebieg ma nie tylko położenie skupisk ludzkich, chociaż jest to jeden z głównych wytycznych, bo my staramy się omijać jednak większe skupiska domów, czasami, nawet jeżeli jest taka możliwość pojedyncze domy, ale też wpływ na przebieg tych wariantów mają wymagania środowiskowe. Oczywiście także kolizje z jakimiś ważniejszymi zabytkami. I wariant czwarty. Wiem, że Państwa interesuje tutaj najbardziej. Tak jest stacja. I tak samo wariant czwarty w rejonie Jarocina i Środy Wielkopolskiej planowane są włączenia w istniejącą sieć kolejową. Ja sobie tutaj na kolor taki błękitny u Państwa taki trochę ciemniejszy wyrysowałem lokalizacje, z których dostaliśmy od Państwa tutaj zgłoszenia, zapytania lub protesty. Wszystkie lokalizacje, które się udało odczytać tak naprawdę, ponieważ niektóre podpisy były pozbawiane numeru domu, w związku z czym nie mogłem tego nanieść. Tutaj tak samo jak w ostatnich trzech wariantach, ale w rejonie Boguszyna jest planowana stacja kolejowa dla obsługi ruchu regionalnego. Tak jak tutaj koledzy mówili przede mną w każdym wariantcie planowana jest budowa skrzyżowań bezkolizyjnych z układem drogowym. Zasadniczo wszystkie drogi o statusie drogi krajowej, wojewódzkiej, powiatowej i właściwie prawie wszystkie gminne tak naprawdę docelowo wychodzą w układzie bezkolizyjnym, to znaczy albo kolej idzie górą albo, albo droga idzie górą. Jeżeli zamykamy jakąś drogę, jeżeli któraś droga nie będzie miała dalszego przejazdu najczęściej są to drogi o jakimś znaczeniu lokalnym, jakieś dojazdy do pól w tym momencie są zapewnione dojazdy do najbliższego obiektu inżynierskiego, do jakiegoś przejazdu górą, dołem, wzdłuż linii kolejowej. My też musimy projektować drogi serwisowe, także w ten sposób jest zapewniony dojazd. Tu oczywiście tych rozwiązań nie ma, w tej chwili jeszcze jesteśmy na etapie stosowania układów torowych branża ruszyła z pracą, ale ich efektu pracy jeszcze nie będzie widać. Ponieważ, tak jak koledzy mówili nie ma jeszcze czasu dla nas na konsultacje społeczne przyjechaliśmy tak trochę wcześniej, niż planowaliśmy.

*Pan Waldemar Tomaszewski otworzył w tym miejscu dyskusję.*

- Mieszkaniec zasiadający na widowni pytał jak gęsto będą przebiegały przejazdy.  
- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „To jak często będą przejazdy zależy od wielu czynników, głównie od tego, jak wygląda sieć dróg istniejących ponieważ, jeżeli przecinamy drogi, które nie są zbyt gęsto to w zasadzie wszystkie te drogi

pozostają przejezdne. Jeżeli tych dróg jest bardzo dużo, to w tym momencie robimy drogę zbiorczą tak, aby te potoki skanalizować, ale to nie będzie tak, że to będzie co kilkanaście kilometrów tylko właściwie prawie każda droga o statusie gminnym i wyższym będzie przejezdna dla Państwa.

- Przewodniczący dziękował za przedstawienie w skrócie i naświetlenia mieszkańcom czterech wariantów, które są obecnie w grze. Pytał, czy cztery warianty, które obecnie są tarasowane - do konsultacji wrześniowych - nie ulegną żadnym przesunięciom mimo sugestii. Czyli zostaną w takiej wersji do konsultacji jak są teraz.
  - Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział Przewodniczącemu, że cyt.: „Zasadniczo tak”.
  
- Bąk Tomasz cyt.: „Chciałbym się dowiedzieć, jeśli ten przystanek będzie w Boguszyńcu czy np. te biuro projektowe orientuje się jak daleko od Boguszyńca jest Jarocin? I czy w Jarocinie będzie przystanek, czy może gdzieś daleko, bo jeśli to będzie 10 km i 350 km ten pociąg pojedzie, to ja sobie nie wyobrażam, żeby się rozpędził z Boguszyńca do Jarocina 350 i zatrzymał się”.
  - Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział cyt.: „Ja rozwieje Pańskie wątpliwości, oczywiście pociąg z Boguszyńca nigdy w życiu nie osiągnie 350 km na godzinę, ponieważ rozpędzanie tego pociągu to jest kilkadziesiąt kilometrów i pociąg do Boguszyńca może osiągnąć 160 km, może 200 km na godzinę. Tylko pociąg, który wystartuje z Łodzi do Poznania będzie mógł jechać 350 km na godzinę.
  - Pan Krzysztof Smardzewski dopowiedział cyt.: „Linia jest dedykowana nie tylko do obsługi kolej dużych prędkości. Czyli pociąg, który będzie jechał powiedzmy z Poznania do Centralnego Portu Komunikacyjnego wiadomo, że osiągając te największe, najszybsze, prędkości nie będzie zatrzymywał się wszędzie tam gdzie są zaplanowane przystanki, nie miałyby to sensu. To jest pociąg przewidziany, skład przewidziano dla tego, żeby obsłużyć najważniejsze miejscowości. Tam gdzie są też takie potoki pasażerskie, które uzasadniają to, żeby ten pociąg się tam zatrzymał, ale zamysł Centralnego Portu Komunikacyjnego jest taki, by ta linia była też wykorzystywana do celów połączeń lokalnych. Czyli krótko mówiąc, pomiędzy tymi najszybszymi pociągami tak już mówiąc zupełnie obrazowo, gdzieś tam będą się wpasowywać też przejazdy pociągów, które będą momentami wyjeżdżały na rzeczywiście tę kolej dużych prędkości na te tory, ale potem będą zajeżdżały właśnie do obsługi takich przystanków, jak kolega powiedział, czyli Jarocin, Boguszyńca, czy jeszcze gdzieś indziej”.
  
- Pan Bąk Tomasz wyraził zdanie, że to co przed chwilą zostało powiedziane może być tylko na zachętę, żeby się mieszkańcy zgodzili, że będzie stacja w Boguszyńcu, a okaże się, że będzie mało osób i będzie zamknięta.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Ja Panu powiem w takim razie, jak jest wprowadzany ruch na takiej linii kolejowej, ja przybliżę jak wygląda taki przykładowy przystanek. W tej chwili jest to Boguszyńca. Te dwa tory

środkowe są to tory szybkie, te dwa tory zewnętrzne są to tory główne dodatkowe, przy których będzie się zatrzymywał tabor, który ma obsłużyć ten przystanek. Ruch jest tak zaplanowany, że pociąg ten wolniejszy, który tam jedzie 160, 200 km na godzinę i to jest naprawdę dość łatwe do osiągnięcia tej, wielkości prędkość zatrzymuje się przy tym peronie w tym czasie przejeżdża bez zatrzymania pociąg ekspresowy z kolei później rusza ten pociąg regionalny. To, że mówimy o prędkości 350 km na godzinę, to nie jest tutaj mydlenie Państwu oczu, to jest informacja o prędkości maksymalne. Tak samo jak na autostradzie nikt nie oczekuje, że wszystkie samochody będą jechały 140 kilometrów na godzinę, są ludzie, którzy jeżdżą 80, są tacy, co jeżdżą troszkę szybciej. Ta prędkość projektowa wpływa na ten element na łuki i wpływa na to, jak my możemy kształtować przebieg tej linii. Ponieważ tutaj proszę zobaczyć ten zielony element, to jest krzywa przejściowa pomiędzy łukiem, a prostą i tylko ten jeden element ma 310 metrów długość”.

- Pan Bąk pytał czy jakby przesunięto mapę w stronę Jarocina, czyli wersja pierwsza, druga, trzecia wtedy będzie więcej budynków wyburzonych, niż w Gminie Nowe Miasto na linii czwartej. Na mapie zapewne można zauważyć ile jest budynków wyburzonych, jeśli okaże się, że Jarocin ma do wyburzenia 100 budynków to wiadomo, że 20 budynków w Nowym Mieście będzie poświęcone.

- Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Proszę zobaczyć żaden z wariantów, nie przebiega przez Jarocin. Tak naprawdę z Jarocina wychodzą łącznice do głównego ciągu umożliwiające wjazd na główny ciąg po istniejących liniach kolejowych, także w obrębie miasta. My oczywiście tutaj gdzieś na brzydko mówiąc w wioskach możemy wpaść w jakąś kolizję z pojedynczymi budynkami, ale w mieście tak samo w Jarocinie, w Pleszewie, jak i w Poznaniu będziemy przechodzili po liniach istniejących. Takie jest główne założenie, ponieważ zniszczylibyśmy kompletnie te miejscowości albo musielibyśmy wykopać absurdalnie drogie tunele. To ile budynków będzie wyburzonych w każdym wariantcie jest to pytanie, na które my mamy odpowiedzieć w naszym opracowaniu, czyli w drugiej połowie roku będzie to tak naprawdę wiadomo. Ponieważ od tego jakie wysokie będą nasypy, czy zaproponujemy obiekty inżynierskie często w rejonach zabudowanych, aby ratować budynki i zmniejszać ingerencję w te zabudowania proponujemy estakady, proponujemy ściany oporowe tak, żeby ten pasa zajętości nie wynosił kilkadziesiąt metrów, tylko kilkanaście tak na dobrą sprawę.

Zajętość terenu zależy od wielu, bardzo wielu czynników, zasadniczo osie tych torów są położone w odległości 4,75 metra od siebie. Ten minimalny pas zajętości, to jest tak naprawdę do 20 metrów, przy czym w terenach niezabudowanych prowadzimy linię na nasypie i teraz od wysokości tego nasypu lub głębokości przekopu, w którym będziemy przechodzili zależy tak naprawdę zajętość tej linii. Wysokość nasypu razy dwa, to jest zajętość na jedną stronę, plus konstrukcja samego toru. To znaczy wszystko to, co zostanie zajęte pod inwestycję zostanie wykupione, a jeżeli np. na terenach przyległych będą prowadzone jakieś instalacje, które nie wymagają wykupów np. jakiś kabel, czy jakiś wodociąg, ponieważ

my zakładamy również przełożenie wszelkich kolidujących z naszą inwestycją mediów, czy to będzie telekomunikacja, woda, gaz cokolwiek Państwo zechcecie, to nie będzie tak, że będziemy odcinać, to musi być przełożone, takie jest prawo. My musimy to wszystko przełożyć i np. dla danej nieruchomości będzie służebność przesyłu danego medium, jeżeli będzie taki wymóg. Generalnie zakładamy, że w tym pasie, który my będziemy zajmowali, tam jest miejsce zarówno na tory, na rowy, na odwodnienie, na kable zasilające telekomunikacyjne, sterowania ruchem kolejowym, ale też jest pas na drogi serwisowe i jest też pas na przekładanie uzbrojenia podziemnego”.

- Pani Dworniczak-Hofman pytała cyt.: „Ja jeszcze chciałam wrócić do tej stacji kolejowej, bo Pan mówi, że w Boguszynie będzie stacja kolejowa, ale my w Chociczy mamy stację kolejową, czy nie można poprowadzić tych torów przez tę stację kolejową w Chociczy, a nie budować dodatkowo jeszcze stację w Boguszynie, bo to jest pół kilometra dosłownie, to ja nie wiem, czy to jest sens w ogóle”.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Tak jest, (...) np. dlatego, że ta linia kolejowa ze względu na projektowe prędkości, które my tu mamy - to jest jednak 350 km na godzinę docelowej prędkości - będzie miała zupełnie inny system zasilania”.
  - Mieszkanka pytała czy nie można tej linii pociągnąć gdzieś obok?
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Nie, ponieważ te systemy zasilania wpływają na siebie i później niestety gorzej pracują, jeżeli są tak blisko siebie. Obecnie to jest 3000 V prądu stałego będzie docelowo 2 razy 15 000 V prądu zmiennego”.
  
- Pan Pluta, zadał pytanie cyt.: „(...) z tych wariantów czterech, jeden właśnie przebiega wzdłuż torów w Chociczy, a Pan mówi, że nie wolno, bo po co nam stacja, po co nam w ogóle niszczyć infrastrukturę całkowicie, a nie mówiąc, że i rolników ziemia zostanie zniszczona”.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „(...)w każdym razie my musimy zachować odległość 50 metrów minimum pomiędzy osiami torów istniejących, a torów projektowanych tak, aby uniknąć tego wpływu”.
  - Mieszkaniec dodał, że można 100 czy nawet 200 metrów przeciągnąć mały wiadukt, od strony Książa od drogi wojewódzkiej w stronę Nowego Miasta.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Istniejąca linia kolejowa ma prędkość konstrukcyjną 120, 160 km na godzinę, tak naprawdę te pociągi będą hamowały do takich prędkości czasami na tej nowej linii. Tutaj widać bardzo dobrze, to jest istniejąca linia kolejowa i to są łuki na istniejących liniach kolejowych. Generalnie widać tutaj na samym środku jest łuk czarny, to jest istniejąca linia kolejowa, a tu na dole jest łuk nasz, który jest prawie że prosty dlatego, że ma tak duży promień ze względu na projektowane prędkości. I jeżeli chcielibyśmy iść w pasie tamtej linii, to byśmy musieli całą tę linię po prostu przełożyć, a to są linie, które służą różnym celom i nie jesteśmy w stanie technicznie tego połączyć. To jest technicznie nie do połączenia.
  - Przewodniczący dodał iż tych linii, czy torów będzie dla czterech pociągów,



dla wolniejszych po lewej i po prawej stronie, a w środku będą dwa biegnące do Łodzi i z Łodzi - dla tej szybkiej kolej.

- Weber Agnieszka Boguszyn, pytała czy wiadomo już, czy kolej pójdzie bardziej górą, czy tory pójną dołem.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Zasadniczo staramy się projektować po terenie, przy czym po terenie to jest w nasypie około dwumetrowym. To wynika z tego jak mogą być przeprowadzane wody pod linią kolejową, warunki na odśnieżanie. Także zasadniczo staramy się prowadzić linie po terenie, oczywiście wiele jest, bardzo wiele takich miejsc, gdzie ze względu na poziom wód stuletnich przy rzekach, przeciekach, na skrzyżowania z istniejącymi liniami kolejowymi lub drogami typu droga ekspresowa, autostrada musimy wejść w głębokie przekopy albo bardzo wysokie nasypy, albo ze względu na ukształtowanie terenu, ponieważ akurat linia kolejowa typu P, czyli ta pasażerska ma możliwość trochę swobodniejszego kształtowania w profilu. Czyli w tych pochyleniach pionowych, ale jednak maksymalnie to jest tylko około 30, 35% na pochyleniu.
  - Mieszkanca pytała jak wygląda sprawa jeżeli chodzi o stację przeładunkową.
  - Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Za ulicą w stronę Środy, za ulicą Słoneczną - Tu jest baza utrzymaniowa, ale to nie jest punkt przeładunkowy tylko to jest miejsce, w którym będą stacjonowały maszyny, które będą utrzymywały tę linię i na istniejących liniach kolejowych w Jarocinie, w Pleszewie też są takie miejsca, gdzie stacjonuje jakaś drezyna, gdzie jest plac na odkład kruszywa, podkładów, szyn do utrzymania i naprawy bieżącej tej linii, ponieważ każda z linii kolejowych dróg wymaga ciągłej naprawy tak naprawdę. To nie jest terminal taki, gdzie miałby być przeładunek”.
  
- Pan Zdzisław Kowalski pytał cyt.: „Skoro trzy warianty nie ingerują w budynki, dlaczego powstał wariant, który niszczy całe osiedle domków jednorodzinnych w Boguszynie”.
  - Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „Nie ma wariantu, który nie ingeruje w budynki. Każdy z nich ingeruje w jakieś budynki”.
  - Pan Zdzisław Kowalski wyraził zdanie iż wariant czwarty niszczy najwięcej budynków, pozostałe warianty są najmniej inwazyjne.
  - Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Dlatego mamy cztery warianty, żeby móc to porównać i wybrać ten odpowiedni, oczywiście ekonomia ma tutaj znaczenie, ale bardzo wysokie noty te ujemne o których koledzy wspomnieli w analizie kosztów i korzyści najwyższe tak naprawdę noty mają kolizję z budynkami mieszkalnymi, czyli im więcej jest kolizji z budynkami mieszkalnymi, tym ten wariant jest bardziej negatywnie oceniany. I każda z tych kolizji z tego, co pamiętam ma wagę 10, a koszty mają tam, już nie pamiętam, jakie wagi, ale jest to ustandaryzowane”.
  
- Radna Kędzióra informowała cyt.: „Śledząc na stronie Centralnego Portu Komunikacyjnego mapy, gdzie było osiem tras, wariantów, nie było tego wariantu obecnego - numer cztery. W późniejszym czasie, jak zostały cztery warianty też nie było jeszcze tego wariantu przez Boguszyn. Na kogo zlecenie i kiedy ten wariant został naniesiony? Bo naprawdę tego wariantu wcześniej

nie było. Także prosiłabym o wyjaśnienie, jak sam Pan widzi po wcześniejszych petycjach, pismach od mieszkańców ten wariant dla nas jest najbardziej niekorzystny. Także naprawdę można by jeszcze może rozpatrzeć to, skoro Panowie, Państwo jesteście w trakcie projektowania, żeby pójść bliżej starej obecnej komunikacji PKP”.

- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Te warianty zostały zmiksowane z odcinków wszystkich tych ośmiu wariantów. To nie jest tak, że było osiem wariantów jeden, dwa, trzy, cztery tam do osiem i wybraliśmy pierwszy, trzeci i piąty. Nie, wybraliśmy z pierwszego odcinek jeden i np. siedem, a z drugiego, któreś tam odcinki, one wszystkie zostały połączone w jeden wariant tak, aby uzyskać przebiegi najmniej ingerujące na wszystkich odcinkach. Bo to, że u Państwa akurat wariant czwarty mocno ingeruje, tu abstrahuje od tego, jaka jest rzeczywistość tak, bo nie znam jeszcze tych danych, ale na innym odcinku ten wariant może być najlepszy. (...) tak samo trzeci u was jest najlepszy, ale powoduje gdzieś wyburzenie kilku miejscowości. My musimy to po prostu porównać i zważyć, niestety musimy to skwantyfikować i nadać wszystkiemu wagę cyfry. No tego się inaczej nie da niestety zważyć”.

- Radna Kędziora pytała dalej cyt.: „Czy Państwo w ogóle w terenie bywają, żeby wizualnie w terenie sprawdzić, co będzie rujnowane, kto będzie wysiedlany, bo naprawdę w Boguszynie to jest całe osiedle nowo pobudowanych domów i nie wierzę w to, że mieszkańcy dostaną takie odszkodowania, które ponosili, bo na pewno to będzie się mijać z kwotą obecnych cen i inflacji na dzień dzisiejszy, a gdzie oni pójdą mieszkać? Gmina nie zabezpieczy tych pomieszczeń ani mieszkań nikomu, bo nie posiadamy takich mieszkań. I tu jest problem i tutaj są młode małżeństwa z kredytami z małymi dziećmi, Państwo sobie zdają sprawę, gdzie oni mają iść?”

- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Zdajemy sobie sprawę, że takie sytuacje się zdarzają.

To może ja odpowiem, jak takie studium jest tworzone początkowo bazujemy oczywiście na materiałach. Tutaj koledzy z Centralnego Portu Komunikacyjnego, tak naprawdę bazują na materiałach ogólnodostępnych, czyli na mapach ortofotomapach, później my pozyskujemy z ośrodków geodezyjnych do tego etapu, na którym jesteśmy tutaj to nie jest prezentowane ze względów sprzętowych, tak naprawdę, bo ten laptop, by nie uciągnął takiej ilości danych, ale my tworząc ten STEŚ robimy, pozyskujemy dane z ośrodków geodezyjnych kolejowych i powiatowych na naszej trasie i wtedy odnosimy się do tego, co tam się na tych mapach znajduje. Mamy też, oczywiście część projektantów udaje się w teren, ale no ten teren jest zbyt rozległy, żeby go przejść tak naprawdę, bo tak wygląda dobre rozpoznanie na etapie projektu budowlanego, że projektant przechodzi ten teren. Bazujemy na danych dostępnych i pozyskujemy je również od Państwa właśnie, właśnie temu służą te konsultacje społeczne, bo ten materiał nigdy nie jest aktualny, który jest w ośrodku geodezyjnym, ponieważ nie ma tam kompletnie wszystkich tych informacji. My mamy oczywiście miejscowy plany zagospodarowania jakiegoś studium ukierunkowania, takie rzeczy, ale też od Państwa oczekujemy np. zwrócenie uwagi: słuchajcie tu jest budynek i ten budynek, jeżeli jest w kolizji tutaj lub w jakiś zbliżeniu z linią kolejową będzie negatywnie wpływał

na wybór danego wariantu. Temu służą właśnie konsultacje”.

- Radna Kędziora ciągnęła dalej cyt.: „Ja jestem laikiem w tych sprawach, ale proszę Pana, to co Pan, Panowie przedstawiają, że te warianty to jeśli dojdzie faktycznie do budowy tego Centralnego Portu Kolejowego, to będzie dużo zniszczeń. Będziemy mieli Gminę rozparcelowaną, (...) bo proszę Pana będziemy tak podzieleni, że naprawdę nie da się żyć w tej Gminie”.

- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „Ale nie będzie podziału, ponieważ jeżeli Państwo, komunikując się ze osobą, przemieszczając się po Gminie nie przemieszczacie się w poprzek pól, przemieszczacie się po drogach, które zostaną. To w tym zakresie się tak naprawdę nic nie zmieni. Tak naprawdę na tych, odcinkach krzyżujących się z nową linią kolejową to będzie najlepsze z tamtych dróg w Gminie, ponieważ będą nowe po prostu na tych odcinkach”.

- Pani Macuga Joanna Boguszyn pytała cyt.: „Pierwszy wątek, to jak już Pan tutaj wspomniał o tej naszej infrastrukturze, czy nad trasą 434 planowany jest wiadukt w Boguszynie? Ponieważ, skoro tutaj już jest przejazd i pójda cztery nowe tory, to jaki duży będzie musiał być wiadukt? Czy są jakieś ustalenia z Generalną Dyрекcją Dróg i Autostrad w tej sprawie?”.

- Pan Sebastian Piątkowski cyt.: „434 to sam numer wskazuje, że to jest droga wojewódzka, to jest nieistotne, ponieważ trzycyfrowe drogi są wojewódzkie. Także tutaj, jeżeli już to z drogami wojewódzkimi, ale tak, no nie chcę tutaj Pani, jakby zbywać, bo nie mamy ciągle jeszcze tych rozwiązań, ale wiadukt będzie taki, jak będzie wymagany, jak będzie wymagany stumetrowy, to będzie stumetrowy”.

- Pani Macuga pytała dalej cyt.: „Z wiaduktu będziemy od razu zjeżdżać przed przejazd, czy wiadukt będzie pociągnięty przez cztery tory i jeszcze przez ten, który istnieje? -Tutaj w Boguszynie”.

- Pan Sebastian Piątkowski informował cyt.: „ Tutaj mamy 500 metrów, na 500 metrach wystarczy, że my zrobimy wiadukt tutaj nad nową linią kolejową drogowy lub linia kolejowa przejdzie górą, jeżeli wiadukt przejdzie górą to spokojnie zdążymy zejść do istniejącego przejazdu i już nie będziemy się nim tak naprawdę zajmowali. Przy czym musimy sobie zdać sprawę z tego, że na tej istniejącej linii kolejowej część tych pociągów przejdzie na tę nową tak, bo będzie po prostu szybsza. Ona będzie ciągiem towarowym nadal, to jest ważny ciąg towarowy w Polsce”.

- Pani Macuga pytała dalej cyt.: „Nawiązując jeszcze do tych młodych małżeństw, o zabudowaniach w Boguszynie i w innych również miejscowościach, powiedzmy sobie szczerze wartość rynkowa to nie jest wartość odtworzeniowa budynków tak, czyli ta rekompensata, nawet gdyby doszło do budowy tej linii na wariancie numer cztery nie odda wartości tych budynków, to jest nasza też jedna z obaw. W tych domach mieszkają po dwie, trzy rodziny i to już jest kolejny problem. (...) Czy najpierw będziemy musieli opuścić nieruchomości, żeby otrzymać odszkodowanie?”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział mieszkance na pytanie cyt.: „Szanowni Państwo rzeczywiście, to może zacznę od tego, żeby jeszcze usystematyzować jedną rzecz. Cały proces inwestycyjny, a także proces wywłaszczeń z tytułu

budowania linii kolejowej jest uregulowany ustawą o transporcie kolejowym, ustawą z 2003 roku. Tam w rozdziale 2B opisane są kwestie dotyczące terminów wywłaszczeń, terminów, jak wygląda cały proces, jak to po kolei wygląda. Z kolei, w kwestii odszkodowań, odszkodowania są jednolite dla wszystkich inwestycji liniowych w Polsce, niezależnie od tego, czy jest to budowana trasa szybkiego ruchu, czy to jest S11, czy też autostrada A2, czy to będzie, ewentualnie rozbudowa drogi numer 15, czy budowa linii kolejowe, czy budowa sieci energetycznej. Te kwestie dotyczące odszkodowania są uregulowane w jednej ustawie o gospodarce nieruchomościami. Po uprawomocnieniu się decyzji lokalizacyjnej wojewoda wszczyna postępowanie dotyczące wysokości odszkodowania. Ja chciałem jeszcze jedną rzecz zauważyć, bo tutaj też na wcześniejszych spotkaniach też mieliśmy takie pytania, proszę zwrócić uwagę, że sam termin wywłaszczenia, a fizyczne opuszczenie nieruchomości, to są dwie różne daty. Ustawa dość, bezdusznie do tematu podchodzi, bo tam jest wpisane, że nie mniej niż 30 dni. Ja nie wyobrażam sobie sytuacji, w której ktoś przez 30 dni jest w stanie...

(...) Co najmniej i nie mniej, niż 30 dni taki jest bezduszny w sumie termin w ustawie wpisany i jest też wpisana informacja, że można tak jak do tej pory korzystać z nieruchomości, czy to z domu, czy z działki do czasu wydania pozwolenia na budowę, a w rzeczywistości często jest tak, że do rozpoczęcia faktycznych prac budowlanych można na tej nieruchomości mieszkać, przebywać, pracować”.

- Mieszkanka informowała cyt.: „Tak, ale Pan teraz mówi o ustawie z 2003 roku, ale z tego, co się na pewno większość z nas orientuje, wchodzi nowa specustawa dotycząca właśnie CPK i wywłaszczeń i to już nie wygląda tak korzystnie”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział mieszkance cyt.: „Ustawa z 2003 roku nie będzie zmieniana, bo to jest ustawa o transporcie kolejowym. Natomiast, to o czym Pani mówi, jest to ustawa o gospodarce nieruchomościami. Tutaj rzeczywiście jest procedowana specustawa i rzeczywiście warto o tym powiedzieć, bo ona już w tej chwili jest na takim etapie, że można o tym mówić. (...) W projekcie, o którym Pani wspomniała jest mowa o tym, że zapewne rzeczywiście jest likwidowana zasada, to się bardzo fajnie nazywa zasadą korzyści, a ona jest likwidowana, czyli na dziś, kiedy inwestor przejmuje, teren pod budowę wypłacane odszkodowanie może być na zasadach takich, że grunt rolny, który z założenia jest tańszy, jest objęty ceną pod przyszłą inwestycję. Natomiast w przypadku domów mieszkalnych z tych wycen, które ja znam być może są też takie, że wyceny domów, działek cena za metr jest wyższa, niż za metr drogi, czy też torów kolejowych. Dobrze, ale to było, wracając do ustawy. W projekcie jest mowa o tym, że podstawową zasadą wyceny nieruchomości, którą rzeczoznawca wyznaczony przez wojewodę będzie miał stosować wartość rynkową nieruchomości, dodatkowo za budynek jest wyceniany oddzielnie na działce i do niego jest doliczane 20% wartości tego budynku, a do części niezabudowanej doliczane jest 10% wartości rynkowej. W tej chwili nie ma takiego zapisu, w tej chwili jest to wartość rynkowa, więc w przypadku domów jednorodzinnych ta zmiana wydaje się w moim mniemaniu, tak jak powiedziałem, że każdy sobie będzie mógł określić,

czy jest ona korzystniejsza, czy nie, w moim mniemaniu dla domów jednorodzinnych będzie korzystniejsza dla gruntów rolnych będzie mniej korzystna.

- Mieszkancka odpowiedziała, że i tak będzie odbiegała od ceny budowy nowego domu.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział mieszkanckce cyt.: „I tutaj bardzo, bardzo Pani dziękuję, bo przypomniało mi się o tym, że Pani sąsiadka wspominała o wartości odtworzeniowej. Proszę zwrócić uwagę, że wartość odtworzeniowa to jest wartość odtworzeniowa budynku takiego jaki jest, w takim stanie w jakim jest, w wieku w jakim on jest. Dlatego ta wartość rynkowa w zamierzeniu, czyli zwiększenie o te 20% i 10% wg słów Pełnomocnika Rządu do Spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Wiceministra Marcina Horały ma być korzystniejsza dla mieszkańców”.

- Pani Łuczak Beata wyraziła opinię cyt.: „Ja mam pytanie do Pana Piątkowskiego, bo chciałabym wrócić do tego, co Pan mówił, że niekoniecznie wybór wariantu obejmujący wyburzenia będzie u nas, jakby to powiedzieć, u nas może być korzystny, ale w gminie gdzieś obok może być niekorzystny. Bardzo się zaniepokoiłam tym, co Pan w tej chwili powiedział, bo wygląda na to, że jeśli nawet u nas będzie 100 domów, a w gminie obok będzie 101, tak, to u nas wyburzycie 100 domów, tak? reszta się nie liczy. (...) W piśmie, które Państwo wysłali do gminy na odpowiedź na te pytania pisaliście do nas, że moment szybko to znajdę... czym się kierujecie, celem obecnego etapu jest analiza 4 wariantów pod kątem uwarunkowań społecznych, środowiskowych, technicznych i ekonomicznych. Gdzie tu jesteśmy my? Mówi Pan, że każdy wariant wymaga wyburzeń, albo Pan nie wie, co Pan w tej chwili robi i co Pan rysuje, bo wariant nr 2 wymaga wyburzeń tylko i wyłącznie budynków w Elżbietowie, to są 2 niezamieszkałe budynki. Nie rozumiem dlaczego cały czas procedujecie wariant 4, który jest najgorszy z możliwych, a nie skupicie się na wariantcie nr 2, który notabene pomógłby nam i całą wschodnią część gminy, nie wiem, brakuje mi słowa w tej chwili... ale cała wschodnia część gminy mogłaby w tym momencie skorzystać na tym. (...) Wczoraj w Internecie znalazłam odkrycie dziennikarzy śledczych z Wirtualnej Polski Pan Paweł Figurski i Patryk Słowik. Proszę sobie zobaczyć dotyczy to sposobu zwiększania wartości gruntów Burmistrza Jarocina. Proponuje się z tym zapoznać. My nie jesteśmy ślepi”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział mieszkanckce cyt.: „Szanowna Pani, ten artykuł jest nam znany jak najbardziej, natomiast on nie ma żadnego wpływu na przebieg linii. O tym, że wariant nr 2 przebiega jedynie przez niezamieszkałe zabudowania w Elżbietowie też wiemy, niemniej również dziękujemy za te informacje. Dlaczego projektanci nie mogą się skupić tylko na wariantcie nr 2, powtórzę jeszcze raz to, co mówiłem na początku, jest to wymóg prawny przy uzyskiwaniu decyzji środowiskowej, aby pokazać jeden wariant, który jest optymalny i udowodnić, dlaczego inne przebiegi są złe, dlaczego są gorsze i dlaczego powinniśmy poprowadzić linię właśnie tym wariantem. Temu również służą spotkania z Państwem i zbieranie informacji. Każda z tych informacji (...) także w Boguszynie przy ulicy

Słonecznej jest szereg budynków. Tam akurat byłem, są budynki nowe i nowsze, w zasadzie jeden przy drugim, jest fajny kemping. My mamy te informacje i my musimy, chcemy i musimy je opisać w decyzji środowiskowej, potrzebujemy tych informacji od Państwa i my naprawdę się nie obrażamy na to, że Państwo nam mówicie, że ten wariant jest zły, bo my potrzebujemy od Państwa informacji. I z pism, które wpływają do nas, ewidentnie wynika, że Państwo optujecie za wariantem nr 2, a nie chcecie wariantu nr 4. I to dla nas jest dla nas cenna informacja. Natomiast jeżeli my zostawimy tylko wariant 2, to składając wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska spotkamy się automatycznie z odpowiedzią, a dlaczego nie puściliście tego przez Boguszyn np. ano, dlatego, że: A, B, C, D, dlatego nie. Potrzebujemy tych informacji od Państwa i tutaj postawię kropkę i słucham kolejnego pytania”.

- Przewodniczący Rady zapytał cyt.: „Ale nawiązując do tego, co Pan powiedział, jeżeli będziecie składać wniosek do Regionalnej Ochrony Środowiska tak, to będziecie składać wniosek już wybranego wariantu, ale Regionalna Ochrona Środowiska będzie analizowała chyba wszystkie 4 warianty, tak?”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział cyt.: „Składamy wszystkie 4 ze wskazaniem, który chcecie, które wy uznajecie po konsultacjach, po wszystkich uwagach mieszkańców, że ten byłby najkorzystniejszy, ale oni będą oceniać wszystkie 4. Dokładnie tak”.

- Przewodniczący Rady dopytywał dalej cyt.: „... mogą podjąć taką decyzję, że nie zgadzają się z waszym wskazaniem i proponują inne warianty”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział cyt.: „Tak jak najbardziej będzie to możliwe na etapie decyzji środowiskowej, są też przewidziane prawne prawem konsultacje społeczne organizowane przez Regionalną Dyrekcję”.

- Przewodniczący Rady doprecyzował cyt.: „Czyli o tym, który wariant praktycznie zostanie wybrany z tych 4 zadecyduje Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, który wariant najlepiej zaopiniuje, tak mam to rozumieć?”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział cyt.: „Ten wariant po uzyskaniu opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, ta decyzja jest załącznikiem do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, ustalenie lokalizacji linii kolejowej jest w gestii Wojewody. Natomiast podstawą jest decyzja środowiskowa wydana przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska”.

- Pan Włodzimierz Kowalewski cyt.: „(...) Parę kwestii. Pierwsza kwestia to ustawa, o której Pan Panie Michale mówił - jeśli się tak mogę do Pana zwrócić w czasie tego spotkania - o której Pan wspomniał, to ona już chyba obowiązuje od czerwca tego roku, bazuje na informacji Gazety Wyborczej, ale być może się mylę, ale taka informacja została podana w Gazecie Wyborczej.

Druga kwestia, jeśli chodzi o wycenę rynkową naszych domów, naszych gruntów, to proszę Państwa, sprawa wygląda następująco. Jeśli np. będzie obowiązywał wariant 4 i przed budową ja będę chciał sprzedać mój dom, nikt tego domu nie kupi. Wartość rynkowa spadnie przez to, że nikt tego

mojego domu nie kupi. Przyjdzie Pan rzeczoznawca z Urzędu Wielkopolskiego i wyceni wg wartości rynkowej mój dom, którego nikt nie chce kupić, ponieważ nikt nie będzie kupił, nikt nie będzie mieszkał, w sąsiedztwie linii kolejowej to jest tylko taki przykład prawda”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział cyt.: „Wartość rynkowa przez rzeczoznawcę oceniana jest na podstawie - z tego co się orientuję natomiast nie jestem rzeczoznawcą - i tutaj też mam pewien pomysł, może warto, czy na późniejszym etapie z udziałem Gminy zorganizować spotkanie z rzeczoznawcą z którym zapewne współpracuje Urząd Gminy bez udziału Centralnego Portu Komunikacyjnego, ponieważ tak jak mówiłem, prawo dotyczące wycen jest jedno w Polsce, niezależnie od tego, kto jest inwestorem, więc takie spotkanie z rzeczoznawcą, który jest zawodem zaufania publicznego, być może też udzieli Państwu informacji na temat tego jak przebiega sam proces, sam proces wyceny gruntów. Z tego co ja się orientuję, rzeczoznawca wyceniając daną nieruchomość, nie bierze pod uwagę tego, że ona będzie przy linii kolejowej, bo to rzeczywiście automatycznie, tu się z Panem zgadzam w 100%, obniżyłoby wartość tejże nieruchomości jako mieszkalnej, natomiast bierze pod uwagę podobne transakcje, podobnej wielkości i w podobnych ośrodkach. Tak więc w przypadku domu najczęściej, ta zasada wyceny pod kątem wartości rynkowej jest do przeprowadzenia. Kłopot się robi w chwili, kiedy trzeba np. wycenić stację benzynową, bo jak często ktoś stację benzynową sprzedaje, prawda i tutaj już wchodzi kolejna metoda wartości odtworzeniowej. Natomiast tutaj też nie chciałbym rozwlekać tej informacji, bo tak jak mówię, nie jestem rzeczoznawcą, natomiast jeszcze raz powtórzę- prawo w Polsce dotyczące wysokości odszkodowań jest jeżeli np. przy współdziałaniu Gminy, czy też Państwo sami skontaktujecie się z dowolnym rzeczoznawcą, to tenże rzeczoznawca przedstawi Państwu i każdy rzeczoznawca jako zawód zaufania publicznego powinien powiedzieć dokładnie to samo. Także bardzo serdecznie do tego zachęcam, bo to myślę, że też da pewien obraz i odpowie na szereg pytań, które na pewno Państwo też macie”.

- Radny Marek Banaszak wyraził opinię iż kto ma starsze domy około 50 lat, nie skorzysta z dobrego odszkodowania za jego utratę. Radny dopytał jakie kroki będą podejmowane w przypadku gdy linia będzie przechodziła przez cmentarz.

- Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział cyt.: „Temu właśnie służył etap 1 naszego opracowania. Gdzie zidentyfikowaliśmy takie przeszkody właśnie jak budynki, jak cmentarze i stąd właśnie wybieraliśmy poszczególne odcinki dla danych wariantów, z danych wariantów tych pierwszych ośmiu, żeby uniknąć ekshumacji, bo to jest problematyczne nie tylko dla Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale też dla społeczności lokalnych, także z tego, co wiemy to na cmentarze raczej nie trafiamy”.

- Radny Juliusz Twardowski zadał pytanie cyt.: „Takie techniczne pytanie jedno, jaką wagę mają punkty np. przy budynkach mieszkalnych, a jakie np. przy miejscach kultu, czy w parkach krajobrazowych, czy tam są różnice w punktacji, czy nie.

I jeszcze jedna sprawa, jeśli chodzi o wycenę, to czy trzeba wziąć pod uwagę to, że nikt domu nie postawi w tydzień czy w dwa. Dzisiejsza wycena danego, budynku po miesiącu, po roku - zobaczcie jaką mamy inflację - to ta wartość rynkowa + 20% to niestety, ale nam to wszystko ucieka. I tak, czy inaczej sama inflacja nam zje te 20% górki z wyceny”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedział cyt.: „Jeżeli chodzi o wycenę i wpływ inflacji, która rzeczywiście no szaleje ostatnio, w ustawie jest opisany mechanizm waloryzacyjny, jeżeli wypłata odszkodowania by się przedłużała o wysokość inflacji”.

- Pan Waldemar Tomaszewski wspominał cyt.: „Mówił pan o punktacji dla poszczególnych nieruchomości, parków, kultów...”.

- Pan Sebastian Piątkowski dopowiedział z kwestii wyceny cyt.: „Raz, że to jest jakby tutaj kuchnia nasza, a dwa, że nie ja wykonuje te analizy. Z tego, co wiem od kolegów, którzy się zajmują analizą kosztów i korzyści, akurat kolizja z budynkami mieszkalnymi ma najwyższą punktację negatywną dla wariantu”.

- Pani Agnieszka Król Radna Powiatowa cyt.: „Ja mam takie pytanie, czy istnieją jakieś techniczne determinanty przesądzające o przebiegu danego trasowania, bo nie ukrywam, że też należę do grona tych osób, które troszkę podejrzanie patrzą na sytuację tego rodzaju, że 3 przebiegi idą po wschodniej stronie naszej Gminy, a 1 przebieg, którego do tej pory nie było, idzie po stronie zachodniej, co za tym idzie od zachodniej strony wchodzi do Miasta Jarocin. Chciałam zapytać, czy nie istnieje może taka tendencja, która pozwala przeprowadzić te ciągi komunikacyjne, wzdłuż tych planowanych, tak jak u nas przez Gminę jest planowana trasa S11. Wiadomo, że oni są już dalej w procedurach, czyli oni już przeprowadzali pewne konsultacje, pewne badania i przebieg tej trasy, czy łącznie z tym przebiegiem tej trasy nie powinniśmy brać pod uwagę przebiegu linii CPK z tego powodu, że skoro już te tereny będą, w jakiś sposób zmarnowane dla rolnictwa czy dla budownictwa mieszkaniowego, czy nie łatwiej byłoby połączyć te przebiegi, bo powiem tak to, co już wcześniej padło, ja jestem troszkę przerażona tym rozparcelowaniem gminy, dlatego że zostanie stara linia kolejowa, nowa linia kolejowa, zostanie stara S, nowa S, czym jeszcze nas potniecie, czy istnieją jakieś determinanty techniczne, które pozwalają np. nie wiem, może dają więcej punktów, że skoro ten przebieg pójdzie przy S11, wtedy to będzie mniej kolizyjne dla Gmin dla mieszkańców”.

- Pan Sebastian Piątkowski dopowiedział cyt.: „Na to, czy możemy iść wzdłuż drogi ekspresowej, (...) to jest promień łuku pod, przebieg w łuku drogi ekspresowej, tutaj w łuku przebiega nasza linia kolejowa, tutaj również proszę porównać sobie chociaż graficznie jak to wygląda, to jest po prostu niemożliwe przy obowiązujących zasadach geometrii, nie ma takiej możliwości”.

- Radna Król dopytywała cyt.: „Ale czy nie łatwiej jest wybudować wiadukt nad 11 niż ten wiadukt w środku wsi”.

- Pan Sebastian Piątkowski informował, że taki wiadukt kosztuje tyle co cała wieś.

- Radna Król informowała, że ta ekonomia dalej nie przekonuje.

- Pan Sebastian Piątkowski informował, że cyt.: „Ekonomia jest tutaj, niestety my jako wykonawca tego studium, musimy wszystkiemu nadać - taka



jest nasza rola- wartość cyfrową, powiedzmy od 1 do 10 i powiedzieć, że ten wiadukt to jest 7, a ten dom to jest 10 i w negatywnych skutkach oczywiście dla inwestycji. I musimy to zważyć, że suma tych punktów negatywnych dla wariantu 2 to jest 12, dla 4 to jest 18, dla 3 to jest 36. Nie wiemy tego jeszcze.

- Radna pytała dalej cyt.: „Co przesądziło o tym, że 3 z 4 wariantów idą wschodnią częścią Jarocina, a ten wariant nr 4 idzie od strony zachodniej jako jedyny? Co było wartością, czy uwarunkowania społeczne, ekonomiczne, techniczne?

- Pan Piątkowski prosił o chwilę aby odnaleźć materiały.

- Radna Król zwróciła się do mieszkańców z informacją cyt.: „Ja się bardzo cieszę, że od ostatniego naszego spotkania w Boguszynie udało się spotkać włodarzom gmin naszego powiatu i też pracownikom Wydziału Nieruchomości. Mieliśmy okazję z Panem Wójtem uczestniczyć w tym spotkaniu, chodziło o to, o czym Państwu mówiłam na spotkaniu w Boguszynie, jakie warianty są, że tak powiem optymalne dla innych Gmin naszego Powiatu, żeby nam było ewentualnie można łatwiej lobbować, albo ustalić wspólny przebieg i co się okazuje, że ten wariant, który dla nas jest nie do przyjęcia, czyli wariant 4, żółty kolokwialnie mówiąc, jest również nie do przyjęcia przez Gminę Środa, dlatego że idzie po terenach inwestycyjnych średzkich, zaawansowanych inwestycyjnie mocno. Jeśli chodzi o Gminę Zaniemyśl, to z kolei ten wariant żółty 4 byłby dla nich najkorzystniejszy, dlatego, że ten wariant w ogóle nie tyka ich gmin. Ale jest taki wariant, jeśli Państwo przejrzyte te mapy, które dotarły do nas sołtysów, bo ja również jestem sołtysem, i bardzo się cieszę, że dotarły i można sobie tam przeanalizować, jest np. taki wariant zielony, czyli wariant nr 3 który, że tak powiem, troszkę godzi te gminy, czyli godzi Gminę Środa i Gminę Zaniemyśl przy drobnych zmianach, ona tak przebiega przez granicę tych gmin. No najszcześniejsza gminą w całym przebiegu CPK to Gmina Dominowo, której w ogóle nie dotyczą żadne warianty. A jeśli chodzi o Gminę Krzykosy, to tam są wszystkie niekorzystne. Także prawda jest taka, że, gdyby pogodzić interesy gmin, to znaczy pogodzić ten interes, ja pytałam o to, czy ten wariant 3, czyli zielony jest zupełnie niedopuszczalny przez Gminę Zaniemyśl, ja myślę, że przy drobnych negocjacjach jest to naprawdę do osiągnięcia i bardzo się cieszę, że w niedługim czasie, nie wiem, czy z Panami, ale pewnie z Panami i z Panią spotkamy się jako przedstawiciele Powiatu dlatego, że jest już takie spotkanie umówione z tego, co wiem, także będziemy chcieli wypracować ten przebieg taki korzystny dla wszystkich gmin, w miarę korzystny, bo wiadomo, że my w tej chwili walczymy tylko o jak najmniejsze straty, bo korzystny to on nie będzie dla mieszkańców, niestety. Także ja dziękuję bardzo, że mogłam Państwu to przekazać, a myślę, że Pan już pokaże nam i jest gotów pokazać nam to ... jeszcze nie... i już nie mam co powiedzieć”.

- Pan Włodzimierz Kowalski informował, że cyt.: „W serwisie prawo.pl znalazłem, że 6 czerwca tego roku Rząd przyjął to rozporządzenie o zasadzie rynkowej, także już to rozporządzenie obowiązuje.

Druga sprawa, proszę się nie dziwić tym naszym emocjom, tutaj,

bo rzeczywiście dla nas to jest być, albo nie być, prawda, także proszę się nie dziwić”.

- Pan Kmiec Michał dopowiedział cyt.: „To jeszcze pozwolę sobie powiedzieć, że Rada Ministrów tego dnia przyjęła projekt. Kolejnym etapem są czytania w Sejmie, przyjęcie przez Sejm, przyjęcie przez Senat, ewentualnie, jeżeli w Senacie zostanie odrzucone, to próba odrzucenia w Sejmie weta Senatu, następnie podpis Prezydenta *vacatio legis* czy ewentualne, czyli te dni pomiędzy podpisem, a wprowadzeniem. Także, tak ma Pan rację, Rada Ministrów przyjęła, ja też mam rację, jeszcze nie obowiązuje”.

- Pan Piątkowski uzupełnił odpowiedź dla Radnej Powiatowej Pani Agnieszki Król cyt.: „Mamy wyświetlone wszystkie warianty w rejonie Nowego Miasta nad Wartą i wstępnie mieliśmy 5 wariantów w tej wiązce tutaj, gdzie są obecnie warianty 1, 2 i 3, i 3 warianty w tej wiązce mniej więcej przebiegającej przy wariacie 4 i teraz wybór tych wariantów, tak jak mówiłem, braliśmy- tej tabeli akurat nie znajdę- bo mam ją u siebie na komputerze w Poznaniu, a nie na serwerze, więc nie ściągnę tych danych na szybko, ale generalnie wyglądało to tak, że np. ten niebieski wariant na wejściu do Poznania oznaczał wyburzenia całych osiedli bloków i on odpadł i tak samo ten fioletowy, na odcinku poznańskim wymagała wyburzenia zabytkowych fabryk w Luboniu, całych osiedli też w Luboniu, też odpadł, ale na kolejnych odcinkach te warianty były nie najgorsze powiedzmy tak, ale i te 2 odpadły, ponieważ mogły kolidować (...) myśmy je podzielili w takich miejscach, gdzie było możliwe przejście mniej więcej z 1 wariantu na 2 i może się zdarzyć, że np. ten przebieg w tym miejscu jest nowy, ponieważ chcieliśmy połączyć ten fragment wariantu niebieskiego, z którymś fragmentem wariantu żółtego i na jakimś odcinku oczywiście w ramach, tutaj inwentaryzacji środowiskowej prowadzonej przez zamawiającego musieliśmy się poruszać i te warianty były łączone tak, żeby odcinki o najwyższych punktacjach, bo akurat w tym pierwszym jakby rozdaniu, że tak powiem, wyznaczaliśmy te o najwyższych punktacjach i próbowaliśmy je łączyć, oczywiście jeśli to było technicznie możliwe w 1 wariant do dalszego, do dalszych analiz, stąd właśnie się one wzięły. I to nie jest prawdą, że nie było takich wariantów na zachód od Nowego Miasta, to mówimy o tych dalszych przebiegach”.

- Radna Król doprecyzowała cyt.: „Źle mnie Pan zrozumiał, nie chodziło, że nie ma zachodnich wariantów tylko, że nie było tego, który teraz procedujemy tego 4”.

- Pan Piątkowski cyt.: „Był, proszę to jest ten niebieski. Zielonego, tego zielonego 4 nie było. Przy czym ten niebieski przeszedł tutaj w te warianty za Nowym Miastem, ja teraz wyświetlę ten 4 wariant, to będzie to widać bardziej, tak. On idzie tutaj dołem i przechodzi na drugą stronę, tutaj pod Środą Wielkopolską. Tak, jeżeli sobie to porównamy, (...) to ten niebieski połączony został z tym błękitnym. Ten błękitny jest tutaj nieczytelny, komputer nie ma takiej wydajności, żeby to wszystko niestety wyświetlić, stąd tych materiałów nawet nie przygotowywałem sobie, ale tak to zostało właśnie połączone, czyli ten fragment, tu na tym odcinku, oczywiście nie było tego wariantu, musieliśmy go po prostu połączyć”.

- Radny Piotr Bąk cyt.: „Chciałem się odnieść do odpowiedzi na pytanie Pani Agnieszki Król, że most będzie droższy od miejscowości, od wioski. Jeżeli inwestora nie stać, to dlaczego naszym kosztem”.
- Pan Piątkowski Sebastian odpowiedział Radnemu cyt.: „To jest tylko waga tak, ten koszt tego obiektu jest porównany z kosztem społecznym w jakiś sposób, tak, to jest tylko do porównania, bo Pan się pytał jakby o kwotę, to ja podałem kwotę, że taki obiekt potrafi kosztować kilkaset milionów czasami w niektórych przypadkach, w skrajnych przypadkach”.
- Radny dopowiedział cyt.: „Tak właśnie biali ludzie zbudowali Amerykę, że Indianie są dzisiaj w rezerwach. No taka jest prawda i to, co wy teraz robicie, to jest ta właśnie drobna różnica między rządami prawa, a rządami prawem, na wszystko macie prawo, ale gdzie my tutaj jesteśmy”.
- Pan Piątkowski Sebastian uzupełnił swoją wypowiedź cyt.: „Ta moja odpowiedź była w kontekście przebiegu wzdłuż drogi ekspresowej i dlaczego ten przebieg może być droższy, dlatego że jest finansowo gorszy, ale przebieg 4 jest gorszy społecznie i to zostanie porównane, takie jest nasze zadanie i my wykonamy po prostu, i przedstawimy tutaj do naszego inwestora, że mając ustalone wagi dla kwoty złotówkowej za budowę jakiegoś obiektu lub zniszczenia jakiegoś obiektu, ale też w ilości ludzi, którzy musieliby zmienić swoje miejsce zamieszkania opuścić, będziemy musieli to po prostu zważyć i powiedzieć inwestorowi, że wydajcie tam 300 000 000 na jakieś obiekty, ale nie przesiedlimy jakieś miejscowości i tyle, tak to będzie wyglądać”.
- Pan Michał Kmiecik dopowiedział do wypowiedzi Pana Piątkowskiego cyt.: „Szanowni Państwo, ja jeszcze pozwolę sobie uzupełnić wypowiedź tak, żeby Pan miał też pełen obraz. To, co powiedział Pan Sebastian dotyczące kosztu wiaduktu versus kosztu miejscowości to pod kątem technicznym. Pan Sebastian jest projektantem, to jest odpowiedź w 100% prawdziwa, jeżeli patrzemy tylko na cyfry, ale też to co powiedział Pan Sebastian później, jest to jeden z kryteriów. Ja chciałem jeszcze o jednej rzeczy powiedzieć, o której nie było mowy tutaj dzisiaj podczas sesji. Całe przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego jest w pełni finansowane ze środków Unii Europejskiej, a to z kolei sprawia, że inwestor, czyli Centralny Port Komunikacyjny jest objęty szeregiem obowiązków wynikających z raportowania i pokazywania jak taki przebieg taki proces przebiega. Tutaj musi być pełna transparentność, ponieważ to jest sprawdzane przez instytucje europejskie. Kolejną rzeczą, jest to i myślę, że też Pan Sebastian tak samo myśli, że inwestor będący w 100% własnością Skarbu Państwa, wydatkuje pieniądze publiczne i to też musi mieć swoje uzasadnienie. Natomiast, gdybyśmy opierali się tylko i wyłącznie na cyfrach i na rachunku ekonomicznym, to po pierwsze nie byłoby potrzeby przeprowadzania analizy wielokryterialnej, a taka analiza jest przeprowadzona i tak samo nie byłoby nas dzisiaj tutaj, nie byłoby nas we wrześniu, bo te -ja bardzo, bardzo nie lubię o tym wspominać- bo sam gdybym zbyt często słyszał, wywoływałoby to u mnie nieprzyjemne myśli, natomiast te nasze spotkania z punktu widzenia prawa są nieobowiązkowe. My mamy obowiązek, gdybyśmy podchodzili tak zupełnie zero-jedynkowo, konsultacje społeczne przy inwestycjach są dopiero

na etapie wydawania decyzji środowiskowych, czyli za rok, czyli w chwili, kiedy już jest 1 wariant, a my przychodzimy do Państwa z 4 wariantami, chcemy przyjść, bo tak jak mówiliśmy, my jeszcze nie jesteśmy gotowi, żeby Państwu pokazać to, co chcemy Państwu pokazać. Jesteśmy dzisiaj na zaproszenie władz Gminy i też Państwa. Natomiast my chcemy Państwu pokazać 4 warianty, które z punktu widzenia inwestora, każdy z nich ma swoje plusy i minusy, ale każdy z nich jest dobry z punktu widzenia inwestora, tylko brakuje nam tej drugiej części, czyli Państwa zdania i zebranie od Państwa informacji i temu będą służyć spotkania wrześnieowe, żebyśmy pokazali to, co mamy i wysłuchali i pozbiali informacje, każdą z tych informacji będziemy mogli zamieścić w raporcie oddziaływania na środowisko”.

- Radna Kędziora cyt.: „W nas mieszkańcach budzi się bardzo wielki niepokój, ponieważ nasza Gmina straci na wartości, nie mówiąc już o mieszkańcach, gdzie dorobek życia straci się. To nie jest nic w stanie zrekompensować tego, a przy tym jeszcze tracą sąsiedztwa po sąsiedzku budynki, które zostaną, bo nikt tego za tą cenę nie kupi, ani nie sprzeda, bo to już nie będzie atrakcyjne. Także gmina traci na atrakcyjności i wartości, ale proszę Państwa, śledząc tak te wszystkie warianty, to ja jeszcze się obawiam, że może jeszcze całkiem nowy wariant powstać, gdzie nie będziemy mieli nic do powiedzenia i to będzie tak, i ten wariant przejdzie. Następna sprawa, śledząc poczynania na stronie internetowej Centralnego Portu Komunikacyjnego, gdzie firma zamyka budżet na koniec roku z milionowymi stratami na minusie, to ja się obawiam, czy ta inwestycja powstanie, żeby nie było tak jak wiele inwestycji w naszym Kraju zostało przypieczętowanych i nagle no nie ma, bo pordzewiały stępki i inne rzeczy, także tu niepokój budzi, żeby nie doszło do tego, proszę Pana, że mieszkańcy zostaną wysiedleni z domów, a inwestycja padnie i tu jest wielki znak zapytania”.

- Pan Krzysztof Smardzewski cyt.: „Ja odpowiem Pani jako nie przedstawiciel CPK-a, bo nie jestem przedstawicielem CPK-a, ale jestem osobą od 30 prowadzącą własny biznes, bo wytoczyła Pani dosyć ciężkie działa”.

- Pani Kędziora dodała cyt.: „My mamy, proszę Pana, biznesy pokoleniowe w naszej Gminie, mamy tak dobrze stojące gospodarstwa rolne, które zostaną rozparcelowane, gdzie jest produkcja, gdzie jest wszystko i to jest dorobek pokoleniowy całej rodziny”.

- Pan Krzysztof Smardzewski dokończył wypowiedź cyt.: „Ale chciałbym nawiązać do Pani wypowiedzi, ja rozumiem to są emocje, absolutnie tak, inwestycja liniowa niestety może generować takie szkody. Natomiast w każdym biznesie szczególnie w państwowych, który jest biznesem, tzw. infrastrukturalnym, głównie jest to proces inwestycyjny, inwestowania. Jak Pani sobie wyobraża, że CPK zamknie jakiś rok na plusie, z czego? to jest firma, która została powołana do zainwestowania ogromnych pieniędzy, jaki Pani słyszała również unijnych. Do tego, żeby opracować przynajmniej teraz na ten pierwszy etap tzw. studia, może docelowo gdzieś kiedyś, jeżeli CPK będzie nam wykorzystywała, to nie będzie utrzymywała, będzie czerpała z tego zyski. Teraz mówimy, proszę Państwa o projekcie, który wystartował po wielu, wielu latach w tym kraju przy

zupełnej plaży tzw. nic nie robiono, jeśli chodzi o nową infrastrukturę kolejową w tym państwie, tak mówimy o największym, bo jest to jeden z największych w ogóle projektów w Europie, a jeżeli nie w ogóle największe przetargi w Europie. (...) Dlaczego? ponieważ zabagniono tutaj w tym Kraju rozwój kolei, Państwo na pewno podróżujecie po świecie i widzicie jak to jest zorganizowane, tam śmigają pociągi już dawno z takimi prędkościami, a my się po prostu kolebiemy, tak. Do Rzeszowa się jedzie przez 5 godzin, (...) rzuciłem jakiś taki przypadek może ekstremalny. Natomiast generalnie ja szanuję bardzo ten projekt CPK-owy bardzo, ja mam świadomość tego, że jeszcze przez długie lata ten projekt będzie na papierze generował minusy, bo tak to jest po prostu. Dziękuję bardzo”.

- Przewodniczący dodał cyt.: „Tylko wie Pan, po co nam szybka kolej - tak teraz się zastanawiam - mieszkańcom naszej Gminy, ten pociąg i tak się tutaj nie zatrzymie. Ja będę miał do skorzystania pociąg, który Pan mówi, pojedzie 160, będzie się zatrzymywał między Środą, gdzieś tam między Krzykosami jeszcze, w Boguszynie się zatrzymie, a jak będę chciał jechać np. do Łodzi to i tak będę musiał jechać wpierw tym pociągiem do Poznania, żeby tam wsiąść, to po diabła mi ta kolej. To tylko inwestycja, która będzie przebiegała przez nasz teren, to jest tylko typowo dla biznesu”.

- Pan Piątkowski Sebastian odpowiedział Przewodniczącemu cyt.: „Wsiądzie Pan do tego pociągu ja może wytłumaczę, jak jest planowany ruch na tej linii kolejowej. Chociaż to już mówiłem. Czyli na każdym z tych przystanków, które będą wybudowane w ramach linii 85, czyli powiedzmy Boguszyn lub Nowe Miasto CPK będą się zatrzymywały pociągi, które zatrzymują się takie regionalne przyspieszone, oczywiście to nie będą takie pasażerskie, które zatrzymują się w każdej maleńkiej wiosce, jest po prostu niemożliwe. Te pociągi będą dowoziły do większej miejscowości, do Jarocina, do Środy, do Pleszewa, tam będzie można się przesiąść na pociąg szybki, którym będzie można dojechać już w docelowe miejsce. Tak, to działa na całym świecie, nawet systemy metra działają w ten sposób, że są linie szybkie, są linie regionalne, regionalne zwożą pasażerów do przystanków linii szybkich, wtedy można się przesiąść, przejechać kilkaset kilometrów w krótkim czasie, znów przesiąść się na jakiś inny środek transportu, może wolniejszy pociąg i dojechać ostatnią milę tzw. tak”.

- Mieszkancka pytała cyt.: „Ja mam jeszcze takie pytanie, bo początkowo wariant 4, że tak powiem, wyglądał trochę inaczej, bo przebiegał przez oczyszczalnię ścieków, dlaczego on został tak zmodyfikowany. Czy oczyszczalnia ścieków jest ważniejsza niż nasze domy”.

- Pan Piątkowski Sebastian odpowiedział cyt.: „Takich obiektów jak oczyszczalnia ścieków staramy się unikać ich relokacji, tak naprawdę, ponieważ zyskamy dwa problemy, tak czy inaczej wyburzymy jakieś budynki, a później trzeba będzie relokować tą oczyszczalnię, która najczęściej zasilana jest grawitacyjnie, więc przeniesienie jej tak naprawdę, albo wymaga budowy stacji pomp, albo przebudowy połowy gminy w inne miejsce i w tym momencie są jeszcze protesty co do nowej lokalizacji oczyszczalni ścieków. Ponieważ ta oczyszczalnia jest tam prawdopodobnie nieprzypadkowo ze względu na burzę wiatrów, ukształtowanie terenu i właśnie ukształtowanie

osadnictwa w tym rejonie”.

- Mieszkanka dopowiedziała iż z tego, co się orientuje, to jest możliwość przyłączenia np. Boguszyna też do innych oczyszczalni ścieków, które nie kolidują z torami.

- Pan Przewodniczący dopowiedział cyt.: „Niech tylko Pani zauważy, nawet gdyby nastąpiło przesunięcie na oczyszczalnię to i tak ten wariant koliduje z Utratą, także tu nie ma sensu w ogóle mówić, czy my wybierzemy oczyszczalnię, czy wybierzemy przesunięcie od innego budynku, w ogóle ten wariant 4 negujemy, bo przesunięcie na oczyszczalnię to nam nic nie daje”.

- Mieszkanka ciągnęła dalej cyt.: „Mi nie chodziło o to, żeby go przesunąć z powrotem na oczyszczanie, tylko po prostu skoro początkowo szedł przez oczyszczalnię to, co spowodowało, że nagle został przeniesiony na budynki mieszkalne”.

- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „To co powiedziałem, próba wyjścia z kolizji z infrastrukturą krytyczną, tak jak powiedziałem, jej przebudowa tylko i wyłącznie spotęguje protesty społeczne. Wszyscy Państwo przyjdziecie protestować, że nikt nie chce oczyszczalni koło siebie. Wszyscy Państwo przyjdziecie tutaj protestować. Oczywiście wszyscy tym dotknięci, bo ci Państwo, którzy się pozbędą oczyszczalni, bo rozjedziemy ją pociągiem, że tak powiem, powiedzą świetna decyzja, cała reszta powie, co za idiota, za przeproszeniem to zrobił”.

- Pan Aleksander Podemski Wójt Gminy informował iż analiza przebiegu wariantów w pobliżu czy poprzez oczyszczalnię była analizowana, ona też skutkowałą przejściem przez budynki w miejscowości Utrata, Kruczynek. Bo taką próbę wykonaliśmy w czasie ostatniej wizyty Panów i to nam sytuacji nie poprawiło.

- Sekretarz Gminy Pani Honorata Nawrocka wyraziła zdanie cyt.: „Tak, potwierdzam to, co Pan Wójt powiedział czyli, że przejście przez oczyszczalnię i tak powoduje wyburzenie domów, jak nie w tym miejscu, w którym teraz ta linia przebiega, to w Utracie i dalej tak samo to wygląda. Ja chciałam zadać pytanie, korzystając z tego, że mam mikrofon. (...) padło pytanie Pani Joanny na temat, kiedy zostaje wypłacane odszkodowanie i to pytanie może nie wprost, ale zostały zadane też w tych pytaniach, które zostały zapisane i skierowane do Państwa po spotkaniu w Urzędzie Gminy. Kiedy nastąpi przekazanie terenu przez właścicieli nieruchomości na rzecz realizacji inwestycji CPK, bo na spotkaniu mówił Pan właśnie o tym, że to odszkodowanie zostaje wypłacone w momencie przekazania terenu. Jest to istotne dla tych Państwa, dla tych nas, którzy te budynki muszą przekazać, no bo jeśli będzie tak jak tutaj zostało napisane, że przekazanie terenu będzie wymagane w momencie faktycznego zapotrzebowania danej nieruchomości pod budowę, to tak naprawdę te osoby, których dotyczy będzie to wywłaszczenie nigdy nie wiedzą, kiedy to nastąpi, czyli potencjalna wartość, która została ustalona na etapie wywłaszczania, czy badania przez rzeczoznawcę tej nieruchomości to się może okazać, że to nastąpi po 2 latach, czyli wartość ta odszkodowania będzie niższa niż w momencie przekazania terenu, czyli w momencie wypłacania tych odszkodowań. Tu chciałabym po tym moim wprowadzeniu usłyszeć konkretnie, kiedy to odszkodowanie

zostaje wypłacone i czy ten, którego dotyczy to odszkodowanie, może mieć na to wpływ i decydować o tym, kiedy może to odszkodowanie otrzymać”.

- Pan Michał Kmiecik odpowiedziała Pani Sekretarz cyt.: „Wypłata odszkodowania następuje w ciągu 30 dni od uprawomocnienia decyzji o wysokości odszkodowania. Natomiast od razu powiem jeszcze, że stan, bo tutaj musimy 2 rzeczy rzeczywiście rozróżnić, bo są 2 decyzje, 1 o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i 2 decyzja o ustaleniu wysokości odszkodowania. Najpierw jest Wojewoda wydaje decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w chwili, kiedy ona się uprawomocni, wszczynane jest postępowanie dotyczące wysokości odszkodowania, kiedy już zostanie przy odpowiadając na 2 część Pani pytania, kiedy rzeczoznawca dostarczy operat szacunkowy dla Wojewody, a Wojewoda poinformuje inwestora oraz stronę zainteresowaną bo wszystkie strony są zainteresowane, poinformowane, że będzie to odszkodowanie w takiej wysokości. Inwestor nie ma możliwości odwołania się od tego, on musi przyjąć tę informację taką, jaka jest. Mieszkaniec ma prawo nie zgodzić się z wysokością odszkodowania i powołać swojego rzeczoznawcę. Oczywiście to wstrzymuje wypłatę odszkodowania, natomiast przynajmniej można wystąpić o zaliczkę w wysokości 70% kwoty tej ustalonej przez 1 rzeczoznawcę. Także, podsumowując, 30 dni od uprawomocnienia się decyzji o wysokości odszkodowania, w takim czasie wg przepisów powinno być wypłacone odszkodowanie”.

- Uzupełniając wypowiedź Pana Kmiecika, Pan Piątkowski dodał jeszcze cyt.: „Ja jeszcze może szybko w uzupełnieniu do tej kolegi wypowiedzi, bo jest jeszcze druga część chyba tej odpowiedzi, bo faktyczne wydanie nieruchomości następuje po uprawomocnieniu się decyzji o pozwoleniu na budowę. Od tej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do chociażby złożenia wniosku o pozwolenie na budowę mijają miesiące, ponieważ jest to cały szereg uzgodnień, które projektant musi wykonać, żeby uzyskać załączniki do wniosku o pozwolenie na budowę. Także tych miesięcy jest dość dużo, to jest, to jest rząd mniej więcej roku, dość szybko tak naprawdę to wychodzi do uzyskania pozwolenia na budowę i faktycznego wejścia na roboty”.

- Pan Jacek Przybył zadał pytanie cyt.: „ (...) kilka razy się przewinęło takie pytanie o warunkach środowiskowych, bo może być taka sytuacja, że Panowie będą kreślić i pisać i rysować i wszystko na nic skoro przykładowo jakiś Burmistrz Jarocina naśle zielonych i przyjdą i stwierdzą, że jest 1 jaszczurka i 2 ropuchy żaby, które są pod ochroną i wszystko legnie w gruzach, może taka sytuacja być. Czy władze naszej Gminy pomyślały o tym, żeby nad przebiegiem tych uwarunkowań środowiskowych pomyśleć, bo ktoś może naśle i powie, zieloni byli i stwierdzili, że są ropuchy parę sztuk, jaszczurka i przez ten teren nie może iść kolej.

A drugie pytanie jest takie, czy te odległości np. przyjmijmy, że teren jest dosyć równy i na przykład jest tam 80, czy 100 m ma ten pas i od tego ekranu, czy od tego portu do budynku mieszkalnego jaka jest wymagana minimalna odległość”.

- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „Zacznę od początku, tak ja tutaj udostępniłem Państwu widok. Tu akurat bazuje na powszechnie dostępnych materiałach, to jest Geoportal (...) to są takie materiały powszechnie dostępne,

gdzie mamy jakieś specjalne obszary ochrony, użytki ekologiczne i najróżniejsze inne dane, dane dotyczące środowiska i jego stanu. Jednocześnie niezależnie zupełnie od tego, nasz inwestor w tej chwili jest w trakcie prowadzenia inwentaryzacji przyrodniczej, która wg ustawy musi trwać minimum rok, tak żeby objąć wszystkie pory roku i specjaliści inwentaryzują wszystkie możliwe gatunki zwierząt, płazów, ryb, motyli, czegokolwiek tam, czy nietoperzy, które występują na danym terenie i są to dane, które również mogą obciążać dany wariant. Czyli będą jakby warzone również przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. To są dla niego te dane, żeby on mógł stwierdzić, że ten wariant, mimo że zamordujemy jakieś ślimaki, będzie lepszy, bo nie, nie wyburzymy ilość domów. Także są takie prace prowadzone. I tak tego nie widać, są takie prace prowadzone i te dane, są pozyskiwane tutaj przez nasz zespół środowiskowy na bieżąco i ostatecznie też takie dane dostanie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Jeżeli chodzi o odpowiedź na to pytanie, jaka jest ta minimalna odległość od, powiedzmy płotu, wygradzającego tą inwestycję, ponieważ cała ta inwestycja będzie wygradzona ze względów bezpieczeństwa, to takiego przepisu nie ma. Jest przepis jakby w drugą stronę, to znaczy, jeżeli jest tor to zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym od osi toru do najbliższego budynku powinno być 20 m, a od granicy terenu kolejowego 10 m. Przy czym musimy sobie zdać sprawę, że tak naprawdę granica terenu kolejowego od osi toru potrafi być odległa o czasami kilkanaście lub kilkadziesiąt metrów”.

- Sołtys Szyplowa Pan Łukasz Matuszak pytał cyt.: „Ja chciałbym wrócić do pytania odnośnie tej stacji. Ja na chwilę obecną ponad 20 lat dojeżdżam pociągiem, są tu osoby, które dojeżdżają dłużej i żaden z przyspieszonych pociągów się w Chociczy nie zatrzymuje. Czego się najbardziej obawiam, że jakby się zatrzymywał 1, 2 pociągi to znowu zlikwidują, pomniejszy się tabor na starej linii, a i tak nigdy nie jest rozkład dostosowany do nas, tak jak my jeździmy do pracy, bo zawsze godziny nam nie pasują, a proszę zobaczyć, że od godziny 4.40 do godziny 7 tam jest ludzi nie do przejścia i tego się obawiam, że ta stacja nie powstanie, bo jeśli zrobimy stację w Środzie i będzie w Boguszynie to nie będzie stacji w Jarocinie. To niech mi Pan powie, jak ten pociąg przyspieszony się zatrzyma w Boguszynie i zaraz w Jarocinie na stacjach. Drugi temat, który bym chciał poruszyć, to proszę mi powiedzieć ile punktów jeżeli przyznawane są punkty za zburzenie domów, ile punktów, przyznacie Państwo, że przez około 7 lat nie będzie Gmina mogła zrobić żadnej inwestycji na tych terenach, albo mieszkańcy indywidualni, bo nie powstanie remont drogi, nikt się na tym terenie nie wybuduje?”.

- Pan Piątkowski odpowiedział iż stacja będzie w Jarocinie, będzie w Środzie, będzie i w Boguszynie.

Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „ Będą zachowane przejazdy tymczasowe, tak jak się remontuje dowolny przejazd kolejowy, np. przez linie już istniejącą, po której jest prowadzony ruch, mamy tutaj np. w Poznaniu na wjeździe od strony Południowej na ulicy Grunwaldzkiej w tej chwili przejazd tymczasowy, gdzie obciążenie ruchem jest absurdalne wręcz, tam jest ciągle kolejka samochodów, tam ciągle jadę samochody, tam kolejki samochodów do przejazdu wynoszą po kilka kilometrów czasami i ruch zostaje utrzymany



ciągle, w nocy jest przełączenie na przejazd tymczasowy”.

- Sołtys Matuszak pytał również cyt.: „ (...) mówił Pan, że w Poznaniu wpinacie się w starą linię, to linia stara od naszej strony ma tak duży łuk, że ten łuk jest na pewno większy niż tutaj, o którym Pan mówi, po 9 km do wjazdu, jeśli chcecie dojechać do dworca głównego”.

- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „ (...) W rejonie, Gądek mniej więcej, widać następuje już zmiana zasilania, zmiana układu zasilania linii kolejowej nr 85, czyli tej nowej budowanej, aby można było zbliżyć się do istniejącej infrastruktury i od tego miejsca tak naprawdę istniejąca linia 272 będzie 4ro torowa z wjazdem do Poznania po istniejącym śladzie przez Dębinę. (...) jest ustalane z Aquanetem, że przejdziemy najprawdopodobniej stroną północną.

- Sołtys dodał, że tam też są budynki do zburzenia.

- Pan Piątkowski odpowiedział, że niestety tak. (...) Cyt.: „Proszę wziąć pod uwagę, że prędkość projektowa mniej więcej od wysokości stacji, obecnej stacji Starołęka, Poznań Starołęka wynosi tylko 160 km na godzinę, ponieważ musi następować hamowanie tych szybkich składów przed, przystankiem końcowym. Te pociągi będą dojeżdżały do stacji Poznań Główny i wszystkie się tam muszą zatrzymać, żaden nie pominie tej stacji, w związku z czym ciągnięcie 350 km/h do samego końca, byłoby czystą niegospodarnością. 3 literowe instytucje przyszły do mnie jako do projektanta z wnioskiem, że nadużyłem swoich tutaj uprawnień”.

- Pan Tomasz Szymczak pytał cyt.: „Chciałem nawiązać do tematu, który poruszyła Radna powiatowa Agnieszka Król. Czy w związku z dużymi kosztami inwestycji CPK-a, biorąc, że jeden z największych kosztów budowy są mosty i wiadukty, jednocześnie chcąc tutaj ograniczyć w największy sposób degradację środowiska naturalnego, istnieje techniczna możliwość porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, aby przeprowadzić linię kolejową, tak, aby przechodziła przez Wartę tym samym mostem, bądź w dużym zbliżeniu, jak to się odbywa często na Zachodzie Europy, pozwalają na to warianty 1, 2 lub 3, któryś na pewno, tym bardziej, że oboje inwestycje realizowane są przez podmioty państwowe i zbiegną się w tym samym czasie. A jeżeli chodzi o przewozy lokalne i infrastrukturę z tym związaną, perony, parkingi, bocznice, drogi dojazdowe to dużo łatwiej jest zaprojektować i zrealizować na otwartej przestrzeni niż w istniejącej już infrastrukturze mieszkalnej i drogowej. Czy taka opcja była brana pod uwagę, czy może jest procedowana, bądź, jeżeli te inwestycje są na podobnych etapie, czy można wtedy dopasować drogę S11 na tym etapie jeszcze do któregoś przebiegu z tych wariantów 1, 2 lub 3”.

- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „To może odpowiem na końcową część tego Pana pytania, nie można. A jeżeli chodzi o pierwszą część Pana pytania, te 3 warianty rzeczywiście przecinają się w tym samym rejonie z rzeką Wartą, 4 troszkę dalej. Takie przecięcie generuje potężną ilość kosztów też, ale tak naprawdę potężną ilość problemów technicznych, ponieważ mamy tutaj do czynienia z terenami zalewowymi, z zaburzeniem przepływu rzeki”.

- Pan Szymczak dopytywał cyt.: „Czyli największym problemem jest most, który musi być bardzo długi, jeżeli są tereny zalewowe, tak?”.

- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „Tak, oczywiście, on będzie długi niezależnie, czy pójdziemy wariantem 1 czy 4, czy którymkolwiek innym, przy czym akurat przejście 4 jest łatwiejsze, ponieważ jesteśmy daleko od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli chodzi o przejście po 1 moście, moim zdaniem nie jest to możliwe ze względów nawet na różnice konstrukcji tych obiektów”.
- Pan Szymczak pytał dalej cyt.: „A w jakiej odległości może przechodzić wariant, czyli tor linii dużych prędkości od trasy szybkiego ruchu, czyli np. S11”.
- Pan Piątkowski odpowiedział cyt.: „Powinno być 50 m to wynika z ustawy o drogach publicznych i wymaga Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która nie dopuszcza większych zbliżeń”.
- Pan Szymczak wyraził zdanie cyt.: „Czyli tam nikomu raczej hałas nie przeszkadza, bo w 1 i 2 są duże prędkości. Nie rozumiem. W 1 i 2 przypadku przestrzeń nie musi być odizolowana od siebie jeżeli chodzi o autostradę. Np. jakąś zabudową stałą czyli dźwiękochłonną”.
- Pan Piątkowski odpowiedział, że cyt.: „Musi być. Musi, ponieważ, jeżeli ustawimy ekran, zakładając, że 50 m od siebie idzie linia kolejowa i droga ekspresowa równolegle, to jeżeli ten ekran ustawimy dla linii kolejowej za drogą ekspresową, on musiał mieć, nie wiem, ze 100 m wysokości, żeby spełniał swoją rolę. Te urządzenia dźwiękochłonne chroniące przed rozprzestrzenianiem się dźwięku, tym lepiej spełniają swoją funkcję im bliżej są źródła hałasu, w związku z czym będą musiały być ustawione ekrany, zarówno przy drodze ekspresowej osobno i dla drogi kolejowej osobno”.
- Pan Szymczak zadał jeszcze jedno pytanie cyt.: „Obecnie są cztery warianty inwestorskie, z których to zostanie wytypowany ostateczny wariant. Na jakim etapie projektowania może zostać utworzony, tak zwany wariant społeczny, który to, choć w pewnym stopniu, uwzględni oczekiwania mieszkańców, co do przebiegu trasy budowanej linii? Nawet gdyby było to kupione większym kosztem, budowy, w zamian za straty moralne, zdrowotne, finansowe, wyburzenia budynków, na terenie naszej gminy, czy powiatu nawet? Jakby, dodatkowy wariant. Czy jest, jest taka opcja?”.
- Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział, iż cyt.: „Mając doświadczenie z poprzednich projektów akurat, w tej chwili kończymy takie analizy dla projektu pod Rzeszowem, jako firma dla Państwa. To jest właśnie ten etap, kiedy może ewentualnie powstać jakikolwiek wariant społeczny. Na etapie konsultacji społecznych, pod Rzeszowem, wykonaliśmy dla naszego zamawiającego... dodatkowy wariant. Podwariant jednego z wariantów. Wiele wariacji na jego temat, tak naprawdę, ponieważ tam były propozycje ze strony miejscowej ludności, żeby to zrobić tunelem, najróżniejsze jakieś przejścia. Tam była bardzo skomplikowana sytuacja, ze względu na duże zbliżenie do portu lotniczego Rzeszów-Jasionka, ale taki wariant został wykonany i on zostanie... (...) Mieszkańcy zgłaszali takie warianty i my rozpatrywaliśmy ich zasadność, poczynawszy od zasadności technicznej do, przynajmniej jakiś, ramowych kosztów, jakby to miało wyglądać jeżeli chodzi o wyburzenia, środowiskowe koszty. I to było rozważane na różnych poziomach szczegółowości. Niektóre odpadały od razu w przebiegach,

ponieważ, fajnie to wygląda na kartce, ale jak siądzie do tego inżynier to technicznie się po prostu nie spina, albo ekonomicznie po prostu jest nierealne, bo nikt nie wyda dziesiątek miliardów złotych po to, żeby ominąć kilkadziesiąt domów. To jest nierealne taka jest rzeczywistość”.

- Zastępca Wójta Pan Wiesław Schreiber pytał cyt.: „Czy we wrześniu planujecie Państwo spotkać się z mieszkańcami i przedyskutować te warianty, które będą w szczególności przedstawione. (...) Czy po wybraniu tego jednego wariantu inwestorskiego, mieszkańcy w jakiś sposób, będą mogli się od niego, do niego odnieść, tak? Zgłosić dodatkowe propozycje, dodatkowe uwagi, ewentualnie czy są jeszcze, po wybraniu, po zaproponowaniu przez Państwa wariantu, możliwe korekty? Czy ta droga wtedy zostaje kompletnie zamknięta?”.

- Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział, iż cyt.: „Tak, jest taka możliwość odniesienia się do tego w ramach postępowania środowiskowego. Wtedy, tak naprawdę i tylko wtedy, zgodnie z polskim prawem, są możliwe konsultacje społeczne. To co tutaj z Państwem już teraz prowadzimy i co będziemy prowadzili we wrześniu, to jest tylko, jakby wyjście inwestora, tak jak tutaj kolega Michał wspominał, wyjście inwestora do przodu, jakby z próbą pozyskania dodatkowych danych, od was, jako od gospodarzy tego terenu. Wy o tym na Waszym terenie wiecie najlepiej. Próbą pozyskania sugestii dodatkowych, jeszcze przy tych naszych pracach analitycznych i naszych pracach technicznych, tak. Także, w momencie, kiedy będzie (...) przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, wtedy macie Państwo prawo, tak naprawdę, odnoszenia się do tego, wariantu inwestorskiego i do każdego innego”.

- Zastępca Wójta Pan Wiesław Schreiber informował iż cyt.: „Mieszkańcy, przede wszystkim, są zaniepokojeni, a tu już wspominaliśmy o kwestie związane z odszkodowaniami, ale obawiają się iż zostaną sami w tym całym procesie, wywłaszczania, ponieważ zostanie im zabrana nieruchomości i nie wszyscy są w stanie zapewnić sobie prawnika, czy złożyć sprawę do sądu, odwołać się od decyzji. Czy Państwo w jaki sposób planują, taki można powiedzieć, taką pomoc, czy powołanie jakiegokolwiek podmiotu, który by, prowadził za rękę osoby wywłaszczane?”.

- Pan Michał Kmiecik informował cyt.: „Dotknął Pan bardzo ważnej kwestii. Z resztą, też być może trochę zdradzę kulary, że Pan Zastępca Wójta już też, zwracał nam na to uwagę wcześniej, żebyśmy mieli to na uwadze. Na pewno, na dziś, mogę zapewnić, że każdy z mieszkańców, który jest, który będzie dotknięty tą inwestycją, będzie miał dedykowaną osobę z imienia, z nazwiska, z numeru PESEL, do której będzie mógł zadzwonić i uzyskać wszelką informację dotyczącą jego praw, tego na jakim jest etapie, czyli będzie miał swojego opiekuna. Na dziś jesteśmy na takim etapie, że jestem to ja, na projekcie Sieradz-Pleszew-Poznań. Zapraszam serdecznie do kontaktu, natomiast w późniejszym etapie, kiedy, będzie jeden wariant, kiedy trzeba będzie się kontaktować z każdym indywidualnie, z każdym mieszkańcem dotrzeć, dopytać, jaką dana osoba ma sytuację, podpowiedzieć, co warto jeszcze uregulować i na co zwrócić uwagę, wówczas tych osób prawdopodobnie będzie więcej, a jak nie to zamieszkać u Państwa w Gminie... W każdym razie, jak najbardziej pomoc, związana z dedykowaną osobą, która opowie

o wszystkich możliwościach dla danej osoby tak, żeby wspólnie zminimalizować te niedogodności, tak takie coś jest planowane. Korzystając z okazji wiem, że w piśmie był też numer telefonu do mnie, który jest na stronie internetowej, też jest adres mailowy. Natomiast, jeżeli ktoś z Państwa życzyłby sobie mieć mój kontakt na wizytówce, zapraszam po spotkaniu. Chętnie się podzielę”.

- Radna Małgorzata Siejak cyt.: „Radni wiedzą, bo mają wglądy do map, do różnych materiałów, które Państwo przesyłają, ale ja bym chciała od Pana usłyszeć. W jakich terminach były te mapy do nas do gminy przesyłane? Ile i w jakich terminach? Dostawaliśmy mapy do wglądu, tutaj jako Radni i jedne były jako osiem wariantów, potem były cztery warianty i mapa”.

- Pan Michał Kmiecik informował cyt.: „Mapa z ośmioma wariantami była przekazane podczas spotkania z Przedstawicielami Państwa Gminy, którzy byli zaproszeni na spotkanie w Poznaniu 24 albo 25 sierpnia ubiegłego roku. Wydaje mi się, że to był 25, bo 24 mieliśmy w Jarocinie, a 31 w Kaliszu. Wtedy była przekazana mapa z ośmioma wariantami. Dokładnej daty, w tej chwili Pani nie podam. Natomiast warianty cztery były przekazane, bodaj w kwietniu byliśmy na spotkaniu. Czy też w marcu, gdzieś marzec-kwiecień. Przekazaliśmy cztery warianty. Koniec kwietnia. Jednocześnie z informacją, że każdy, kto zgłosi się do gminy, też i będzie chciał dodatkowej informacji, może też się ze mną skontaktować. A mówię o tym, dlatego ponieważ (...) mapy były również przekazywane mailowo przeze mnie mieszkańcom, którzy się zwrócili bezpośrednio do mnie”.

- Radna Siejak doprecyzowała cyt.: „Czyli mapy w wersji papierowej, były przekazane do gminy w kwietniu? Koniec kwietnia”.

- Pan Michał Kmiecik informował, że zgadza się, były przekazane w kwietniu. Cyt.: „Jednocześnie na tym spotkaniu, pod koniec kwietnia, prosiliśmy każdego z włodarzy, o to, żeby wstrzymać się z publikacją na jakiś czas, ze względu na to, że na przebiegu, całego odcinka, ten odcinek ma 140 kilometrów, na tym przebiegu są 22 gminy. Każde spotkanie z włodarzami gminy, zajmuje co najmniej godzinę, najczęściej dłużej. Nie jesteśmy w stanie fizycznie dotrzeć do każdej gminy. Tutaj wchodzi jeszcze kwestia kalendarzy czy Pana Wójta czy Burmistrzów, czy też Prezydenta Poznania. (...) Bardzo nam zależało na tym, żebyście Państwo nie dowiedzieli się, albo Pan Wójt i Pan Zastępca, żeby nie dowiedzieli się o tych przebiegach z publikacji na stronie sąsiada. Bo to by po prostu, wyglądało bardzo nieelegancko. Rozumiem, słyszałem, czytałem, artykuł w gazecie Głos Powiatu Średzkiego wiem, że gdzieś pojawiła się tutaj pewne niedopowiedzenie. Proszę mi wybaczyć, my przyjechaliśmy tutaj rozmawiać o inwestycji (...)”.

- Pan Piasecki Łukasz chciał podzielić się opinią cyt.: „ (...)chyba w XXI wieku, w dobie wszechobecnych aparatów, kamer w telefonie, dostępu do Internetu, wydaje mi się, że ten pomysł, żeby ludzie się nie dowiedzieli z innego źródła, jest totalnie nietrafiony”.

- Pan Kmiecik odpowiedział mieszkańcom cyt.: „Być może rzeczywiście mogliśmy to rozwiązać lepiej. Uznaliśmy, że kontakt bezpośredni jest lepszy od przekazu elektronicznego. Wolimy przyjechać, tak jak dzisiaj i porozmawiać, a nie zamieszczać suche mapy w internecie, ewentualnie

prowadzić transmisję przez komunikator jakikolwiek internetowy. Wolimy przyjechać i porozmawiać, bo znacznie więcej uda się uzyskać informacji z rozmowy niż z takiego przerzucania się- mówiąc kolokwialnie- pismami czy też mailami”.

- Pani Elżbieta Mnich Skarbnik Gminy wyraziła zdanie cyt.: „Proszę Państwa, ja tu korzystając z sytuacji, że Panowie są, ja bym miała taką prośbę. Co prawda, ja tą mapę, która pokazuje te cztery trasy, widziałam w komputerze, gdzie mogę sobie rozsunąć, ale Państwo macie dokładniejsze mapy i na pewno macie je dzisiaj ze sobą. Mnie by bardzo interesowało, żebyście Państwo pokazali nam mapę, gdzie widać zabudowania. Bo Wy macie taką mapę. I w takim układzie spokojnie można zobaczyć, jak ta trasa idzie, które nieruchomości są wycinane w pień. Bo jak sobie porozsuwałam w komputerze linie, te na wschodzie naszej gminy, to tam nie ma budynków i jechałam do Środy tą linią i też nie widziałam. Dlatego, bardzo bym prosiła, bo mnie strasznie ciekawi, dlaczego jest torpedowana ta trasa czwarta. Co prawda, ja nie mieszkam w tamtych okolicach, ale rozumiem, co czują ludzie, bo jeżeliby to przeszło przez mój dom, to ja naprawdę byłabym o wiele gorsza od Państwa”.

- Pan Sebastian Piątkowski odpowiedział pani Skarbnik iż cyt.: „Takie trochę dokładniejsze materiały zobaczycie Państwo we wrześniu, jak już będziemy gotowi z rozwiązaniami. Ponieważ w tej chwili, ja mogę wam pokazać oś tego toru. Ta oś, może się jeszcze troszeczkę przesunąć, jakieś tam naprawdę niewielkie przesunięcia, ale tak naprawdę od tego, czy ta oś tu jest, czy jej tu nie ma, ważniejsze jest, czy ona jest 10 metrów nad poziomem terenu, czy 2. Bo to będzie ta zajętość terenu, której teraz nie zobaczycie Państwo”.

- Pan Krzysztof Smardzewski cyt.: „Droży Państwo, zostaliśmy tutaj zaproszeni podczas wykonywanej przez nas pracy, także nie możecie tak do końca od nas wymagać, czegoś nad tym pracujemy w tym momencie. Będzie na to czas we wrześniu. Mam nadzieję, jak tutaj do Państwa przyjedziemy. (...) Natomiast trochę to pokutuję, to że jesteśmy u Państwa tak wcześnie. Nie możemy odpowiedzieć na Państwa wszystkie pytania, te najbardziej nurtujące Was (...) piszcie Państwo, to będzie odnotowane, tak i będzie miało wpływ na wybór ostatecznego wariantu na pewno nie teraz, tak.

(...)

- Głos zabrał Pan Wójt Podemski cyt.: „W czasie tego spotkania kwietniowego, mówiliśmy o tym spotkaniu, które w czerwcu miało się odbyć i później to zostało przesunięte, cały czas tu optowałem za tym, że te informacje należy na bieżąco przekazywać i chociaż ta sprawa nie jest łatwa do przełknięcia, ale po prostu musimy, każdy ma prawo to wiedzieć. Tu mówi się o kwestii tych dróg i tego całego procesu inwestycyjnego i tego wszystkiego co będzie po wybudowaniu tej szybkiej kolei. Tu należy się liczyć z tym, że to nie tylko w tych miejscach, gdzie będzie budowa, gdzie będą tam te drogi, te połączenia zrobione, ale należy się liczyć z tym, że niestety te drogi- musimy sobie powiedzieć prawdę taką- że te drogi są modernizowane (...) na czym ten remont w ramach tych funduszy zewnętrznych polega? Polega na tym, że się zrobi wysepki, ronda, chodniki, ale nawierzchnia drogi, jest położona

tylko nowa cieniutka nawierzchnia i to dzisiaj wiemy jaki sprzęt jeździ i teraz będzie gmina stanie się ogromnym placem budowy i wtedy (...). I tutaj mówimy o ogromnych kosztach związanych z odtworzeniem infrastruktury drogowej.

My teraz widzimy, gdzie w jednej z wsi, naszej gminy, powstała ogromna wieża wiertnicza i gdzie samochody jeżdżą. Uzgodnienie było z Drogami Powiatowymi, a oni jeżdżą również po gminnych drogach i to Państwo dokładnie wiecie, jakie to efekty jazdy takiego sprzętu będą. Także my, jakby tutaj ten element, to co tutaj podnosi Łukasz to jest rzecz, która będzie na tym etapie budowy, który będzie, ta budowa trwała, pewnie jakiś okres, może kilka lat i później gmina musi funkcjonować i gospodarstwa i szkoły. Mamy sieć szkół, rozbudowujemy dwie szkoły, które są położone, jakby za tą siecią, tu mówimy to jest stara kolej, była stara "11" i jeszcze mamy tą szybką kolej. To wszystko na pewno przedłuży te przejazdy, mówimy o dowozach, mówimy o transporcie publicznym. W efekcie gdzieś, kiedyś, ktoś może stwierdzić, że rzeczywiście powstała szybka kolej, powstał węzeł przesiadkowy, powstała sieć nowych dróg, parkingi, transport, który będzie tych ludzi dowoził i ktoś powie, że kurczę, rzeczywiście teraz staliśmy się tutaj nowocześni, bo mówi się w tym cała inwestycja związana z centralnym portem komunikacji, że jest to coś co Polskę pchnie w kierunku nowym... Jak mówi się- nowoczesności. Teraz my patrzymy na to (...), żeby w tym okresie i budowy i po budowie gmina mogła funkcjonować. (...) To tyle w tej kwestii, jakby to co Pan Łukasz tu jakby ten temat podniósł, szalenie ważny.

- Pani Mnich dalej ciągnęła wypowiedź cyt.: „Proszę Państwa, bo mnie jednak bardzo gnębi i jak ja słyszę jak Pan odpowiada, nie można jawnie, to ja widzę drugie dno. To znaczy, że się chachuli, bo jeżeli się nie mówi prawdy, to jest jakieś drugie dno. Jak ja mam nie wiedzieć, jako mieszkanka gminy, gdzie chcecie zrobić przepust kolejowy, gdzie chcecie mi puścić kolej”.

- Pan Piątkowski informował, że projekt jest w połowie prac.

- Pani Mnich dodała cyt.: „No ale jeżeli jesteście w połowie pracy i macie cztery trasy, to Wy już wiecie jak te trasy wyglądają. (...) gdyby nam nie wyszło, w naszej gminie, przez przypadek, to co wyszło, to mieszkańcy by nic nie wiedzieli proszę Pana i to jest oburzające. Bo wy nie każecie ujawniać tego, co jest dla mnie absurdem, to znaczy ja się zastanawiam, kto miał interes nie ujawniać i dlaczego:

- Pan Bartosz Guszczak odniósł się do słów pani Skarbnik cyt.: „Nic nikt nie chce ukrywać. Po pierwsze, zgodnie z naszym harmonogramem, nasze konsultacje społeczne miały się odbyć w lipcu i w sierpniu i wtedy mieliśmy przekazywać informacje mieszkańcom. Z powodu różnych kolizji z drogą ekspresową S11, te konsultacje są przełożone na wrzesień. I na wstępie już dzisiejszego spotkania powiedzieliśmy, też jasno, że na wszystkie pytania nie będziemy w stanie Państwu odpowiedzieć, ponieważ nasz projekt nie jest tak zaawansowany. Dodatkowo też tutaj, to co koledzy mówili, aby odeprzeć zarzut, że ktoś coś chce chować, nasza spółka wychodzi z założenia pełnej transparentności, dlatego na etapie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego przewidujemy konsultacje JST, a także konsultacje społeczne. Zgodnie z prawem inwestor zobowiązany jest przeprowadzić konsultacje

na etapie decyzji środowiskowej, co tak naprawdę by miało miejsce w przypadku naszej inwestycji, dopiero pod koniec 2023 roku. Więc idziemy wszystko zgodnie z harmonogramem i Państwu zostanie przedstawiona, we wrześniu, mapa interaktywna, gdzie każdy będzie mógł do poziomu swojej nieruchomości, to wszystko zweryfikować. Natomiast w tym momencie nie jesteśmy w stanie tego Państwu przedstawić, ponieważ przyjechaliśmy na Państwa zaproszenie, ale także z informacją, na jakim etapie jest nasz projekt. Wrzesień, to jest ten termin, gdzie Państwu wszystko zostanie dokładnie przedstawione i nikt, nic na pewno nie będzie ukrywał”.

- Przewodniczący zadał pytanie czy na etapie konsultacji wrześniowych, będzie mógł Pan, przedstawić w każdym wariantcie, ile zostanie wyburzonych budynków.

- Pan Piątkowski informował, że cyt.: „Jeszcze nie, ponieważ, tak jak mówiłem... Jeszcze nie, ponieważ będziemy na etapie konsultacji społecznych, dopiero po zakończeniu całego naszego etapu, będzie wiadomo dokładnie, ile będzie budynków do wyburzenia, ponieważ to będzie ujęte w odpowiednie tabelki, gdzie będzie napisane, ilość budynków do burzenia-7 i tyle”.

- Przewodniczący Rady dodał cyt.: „ (...) jest narysowana trasa, na przykład wariant czwarty i Pan mówił przed paroma minutami, czy może przed godziną, że to praktycznie nie ulegnie zmianie, no czyli ma Pan pogląd na dzień dzisiejszy i we wrześniu też ile tych budynków będzie wyburzonych? Pan Tomaszewski dodał, że skłaniałbym się w tą stronę, że Pan Piątkowski na pewno ma taką wiedzę.

Poza tym Przewodniczący dodał cyt.: „(...) mnie na przykład interesuje to, że wariant pierwszy wyburzy dwa budynki, warianty trzeci koliduje tylko z gospodarstwem, które jest praktycznie użytkowane w Elżbietowie, a wariant czwarty 30 budynków. To jest ważne dla mieszkańców też, żeby to usłyszeli”.

- Pan Piątkowski informował, że cyt.: „Tak, zdajemy sobie sprawę i każdy z mieszkańców będzie mógł sobie to obejrzeć dla własnych nieruchomości, przedstawimy dla Państwa takie narzędzia, ale nie możecie Państwo oczekiwać, że my wylakierujemy samochód zanim skończymy spawać jego konstrukcję i to się po prostu nie odbędzie. My przyjdziemy do Państwa na konsultacje społeczne, otrzymamy od Was jakieś informacje, po tym jak będziecie mogli sobie przejrzeć te materiały, które wcześniej udostępnimy i te konsultacje mogą mieć również wpływ na konkretne rozwiązania techniczne, na przykład ominiemy któryś budynek, stosując na przykład ścianę oporową, bo ktoś będzie bardzo chciał na przykład gdzieś zostać i będzie to realne technicznie i ekonomicznie i będzie tej osobie zależało na tym i takie rzeczy się też zdarzają, także nie można tego podsumować, na etapie”.

- Pan Krzysztof Smardzewski dodał cyt.: „Jeszcze może dodam jedną rzecz, bo musicie Państwo, znaczy nie musicie, nic my musimy, ale chciałbym wnieść o to, żebyście Państwo podeszli do tych spotkań do dzisiejszego, ale też do spotkań, mam nadzieję wrześniowego spotkania informacyjno-konsultacyjnego, jako bardzo wstępny etap tego projektu. Nie oczekujcie Państwo na etapie STEŚ-a tak zwanego, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, dokładnych danych. Te dane będą dla Państwa dostępne, ale pozwólcie nam i inwestorowi wypracować te dane, ja drugi

raz podkreślam, że jesteśmy tutaj w bardzo we wczesnym, bardzo wczesnym etapie i trochę dostajemy tutaj, użyję kolonializmu, po głowie od Państwa, trochę niesłusznie.

(...) Bierzymy to na klątę, natomiast chciałbym, żebyście Państwo to rozumieli. My jesteśmy przy tych, tak zwanych deskach kreślarskich. Elementem naszej pracy, jest to żebyśmy to dobrze opracowali i jest informacja zwrotna od Państwa. Dzisiejsze spotkanie jest takim pierwszym spotkaniem, gdzie dostajemy taką już konkretną informację zwrotną, ale chcemy to zrobić po bożemu, czyli zgodnie z prawem dla każdego, dla każdej jednostki Samorządu Terytorialnego, zrobić spotkanie informacyjno-konsultacyjne. Jeszcze raz podkreślę, spotkania nie wymagane prawem, tylko jest to dobra wola inwestora, który chce to zrobić rzetelnie, bo wymagane prawem spotkania tego typu, odbywają się na etapie decyzji środowiskowej, ale chyba nie chcielibyście Państwo o takiej istotnej inwestycji dowiedzieć się w takim momencie, kiedy już w zasadzie nic nie będziecie mogli, albo inaczej, wasz głos nie będzie już tak mógł coś decydować, tak. W związku z tym zrozumcie nas Państwo, że dzisiaj nie damy wam wielu informacji, bo jesteśmy na bardzo wstępnym etapie i ani kwestia, też jakiś teorii, że ktoś nie dostał jakiś map czy tego typu rzeczy. Nie bawmy się w te rzeczy, dostaniecie Państwo naprawdę bardzo rzetelny materiał, ale w momencie, kiedy to będzie już gotowe i to będzie gotowe, mam nadzieję, tuż przed wrześniem, przed spotkaniami. Nie chciałbym żebyśmy już ten temat dalej wałkowali, bo ja wiem, że to wynika też, z chyba jakiś wewnętrznych Państwa kwestii, nie chcemy w nie wnikać. Wszystkie jednostki Samorządu Terytorialnego traktujemy równo. Byliśmy na spotkaniach w Starostwach, wszędzie z otwartą przyłbicą, z tym projektem, idziemy, tak. W związku z tym, zrozumcie to Państwo i poczekajcie do tego, mam nadzieję, września. Więcej Wam pokazemy”.

- Pan Michał Kmiecik zabrał głos cyt.: „Ja jeszcze w uzupełnieniu tego, co mówił Pan Krzysztof, chciałbym bardzo wyraźnie zaznaczyć, że we wrześniu to, tutaj Pan wspomniał o tym, czy będzie możliwość zgłoszenia takiego wariantu społecznego. Czy ten wariant byłby zgłoszony we wrześniu, czy był zgłoszony dzisiaj, to nie wpłynie to w żaden sposób na przebieg projektu. To znaczy, najpierw projektanci muszą wykonać, może niezbyt fortunnie się wyraziłem dlatego może rozwinę. Najpierw projektanci muszą wykonać swoją pracę i mieć konkret, żeby móc Państwu pokazać i wysłuchać, bo proszę mi wierzyć w pierwszej fazie, kiedy projektanci skupili się tylko na kwestiach technicznych, to jestem przekonany, że każdy projekt, każda z osób, które projektowały, Pan Sebastian tutaj koordynuje tylko Państwa odcinek. Ta trasa jest podzielona na kilka odcinków. Każdy z projektantów ma świadomość tego i każdy, myślę na tej sali, ma świadomość, że sprawa zero-jedynkowa, to znaczy, że jeżeli wariant idzie przez jakieś domostwo, to będzie to protest i to każdy jest tego świadomy. Tylko to jest kolejny etap inwestycji i jeżeli we wrześniu będziemy mogli, Państwo też kilka razy, między wierszami wyczytałem, tak, nie wiecie, nie chcecie pokazać. Nie. Po prostu nie jesteśmy gotowi ze wszystkimi rozwiązaniami, które chcemy z Państwem przedyskutować. Złapaliśmy się w 3/4 pracy. Nie powiem, że w połowie bo już, ta praca trwa cały czas.



Z informacji, tutaj jeszcze Pani Radna była uprzejma wyrazić zaniepokojenie co do tego, czy inwestycja powstanie, to jeszcze z ważnych, myślę, informacji, chciałbym zaznaczyć, że ta linia jest wpisana do sieci transeuropejskiej, została przez Unię Europejską wpisana jako ważny element Sieci Europejskiej. Jeżeli chodzi o to o czym mówił Pan... Przepraszam, dorwałem się do głosu, to wykorzystam sytuację. Pan sołtys miejscowości Szyplów nie chciałem przekreślić, wspominał o bardzo istotnych kwestiach dotyczących tego. Sam Pan też podróżuje koleją, prawda? My rozmawiamy też -bo wybudować tory można tak- ale ktoś musi po tych torach, któryś przewoźnik musi jeździć, no i musi mieć kto do tych pociągów wsiadać. To jest myślę oczywiste, ale powiem o tym, że my też na to zwracamy uwagę. My prowadzimy rozmowy zarówno z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego, który organizuje publiczny transport na terenie Województwa Wielkopolskiego i jak i z Kolejami Wielkopolskimi, chociaż tutaj to jest kwestia Marszałka. Zarówno PolRegio, jak i Intercity. Te rozmowy trwają, na dziś plan jest taki, że w stacji Nowe Miasto nad Wartą w ciągu doby, ma się zatrzymywać 30. Tak. 30 par pociągów. Czyli 30 pociągów w jedną stronę, 30 pociągów w drugą stronę. Mniej więcej to daje, nieco częściej niż co godzinę pociąg. Jak to będzie potem, bo to oczywiście jeszcze musi być finansowanie Marszałka, natomiast na ten moment przewoźnicy mają takie założenie.

- Pan Przewodniczący dodał, że cyt.: „(...) rozmawiam z Panem Michałem, to praktycznie ta stara, obecna linia Poznań-Kluczbork zostanie przeznaczona na transport towarowy. Tak by z tego wynikało, że ta szybka kolej, tak jak tutaj Pan mówi o tych pociągach, około 30 par w jedną i drugą stronę. (...) ale to nie są decyzje nasze, to są decyzje rządowe”.

- Radna Agnieszka Król pytała cyt.: „Ja kieruję swoje pytanie do Panów z BBF-u, a w szczególności, chyba do Pana Sebastiana. Czy ja dobrze zrozumiałam, że we wrześniu, w zasadzie zobaczymy dokładnie te same warianty, albo bardzo zbliżone do tych, które mamy dzisiaj przedstawione? Myślę o takiej rzeczy. Czy te sugestie, te pisma, które już do Państwa dotarły i do CPK, będą wzięte pod uwagę? Czy na ten czas, dostaliście Państwo, jako Biuro Inżynieryjne, wytyczne, jakieś techniczne, społeczne, ekonomiczne i będziecie procedować te cztery warianty, w tych przedsięwzięciach które są? A wszystkie nasze sugestie ewentualne, będą brane później pod uwagę? Czy możemy się spodziewać już jakiegoś efektów, tych naszych spotkań i tych pism, już we wrześniu?”.

- Pan Sebastian Piątkowski informował iż cyt.: „Zasadniczo będziemy procedowali te cztery warianty, które mamy. Oczywiście, weźmiemy pod uwagę to, że Państwo zgłosiliście, że gdzieś są nowe budynki i ewentualnie sprawdzimy, czy jest w ogóle możliwość przesunięcia tej linii kolejowej. Ale tak jak mówiłem, jeżeli przesuniemy się w tym, w tym punkcie to przesunięcie będzie się ciągnęło, mniej więcej do Jarocina, tak”.

- Radna powiatowa wyraziła zdanie cyt.: „ Rozumiem. A jeszcze korzystając z głosu, to ja chciałam bardzo serdecznie Państwu wszystkim osobiście podziękować za to, że Państwo podnieśliście przyłbice i przyjechaliśmy, bo ja wiem, że z reguły te pierwsze spotkania nie są łatwe. No nasze nastroje

społeczne musicie nas też Państwo zrozumieć, że są takie bardzo zaniepokojone tym przebiegiem, ale stawienie czoła temu i chęć rozmowy z Państwa strony, no, daje nam niesamowicie dużą nadzieję na to, że jednak ten czwarty wariant, w naszej gminie, no nie będzie w ogóle dalej procedowany, czego sobie bardzo serdecznie życzymy”.

- Pani Gabriela Roszyk-Kowalska zajęła głos cyt.: „Proszę Państwa, chciałam Państwu podziękować, tak jak moja przedmówczyni, przede wszystkim za to, że przyjęliście Państwo nasze zaproszenia, bo jest to dla nas ważne, ale jak Państwo doskonale wiecie, bo jesteście Państwo, tak mi się wydaje, jestem przekonana, wybitnymi menadżerami i Państwo wiecie doskonale, że z jednej strony jest proces konsultacji. My to rozumiemy zgodnie z paragrafem ABCD... Państwo to możecie, nie musicie. Ale Państwo też doskonale wiecie, bo znacie Państwo taką prostą, zwykłą analizę SWOT, że wśród tych analiz, jest coś takiego jak społeczeństwo jak ci, którzy są interesariuszami, nie inwestorami, ci którzy są klientami. I teraz tak, czy my mamy korzystać z tej procedury, którą uprawiamy, przepraszam za wyrażenie, trochę polka rokendrolka, piszemy pismo, czekamy na zwrotkę, piszemy pismo, czekamy na zwrotkę... Taka prośba, zwłaszcza w kierunku Pana, właśnie czy na stronie internetowej naszej gminy, udostępnić jakiś kwestionariusz, jakąś ankietę, jakiś wzór czegoś, co spowoduje, że nasi przedstawiciele piastujący stanowiska w gminie, pewnym społeczeństwu, pewnemu fragmentowi społeczeństwa, bo przecież tu mamy ludzi, którzy niekoniecznie mają dostęp do Internetu, po prostu otrzymają i wydrukowane wypiszą, a z drugiej strony zrobimy to w wersji elektronicznej. My rozumiemy Państwa. To nie jest tak, że my tutaj się chcemy z Państwem, nie wiem klócić, czy przepraszamy, czasami za te, może trochę, negatywne nasze emocje, ale proszę Państwa miejcie Państwo świadomość, że nami kierują emocja, mamy stres, mamy lęki, mamy efekty depresji, które może do września, oby nie skończą się zawałami, udarami, a może spoczynkiem, nie tylko na wielkopolskich cmentarzach. W związku z tym zróbmy - skoro mamy tu Pana i dziękujemy za to - coś, żeby wyprzedzić ten czas. Bo jak Państwo widzicie, my rozumiemy Biuro Projektowe, ma swoje jeden, dwa, trzy, cztery, pięć. Algorytmy Państwo macie inżynierskie i my rozumiemy inżynierów, ale mamy też aspekt społeczne. Wiemy doskonale, jako specjaliści z zakresu podejmowania decyzji, że metodologia okej, ale racjonalność pkt 1, tu rzeczowa, zasób ludzki. Jak Państwo - bo ja jestem specjalistą w tym zakresie - chcecie Państwo wycenić te zasoby ludzkie? Jak Państwo chcecie wycenić, że w tym domu mieszka kapitał ludzki o emocjach, o stresie, wart 5 000 000. Oby. Wart 10 000 zł. Bo tu jest ten czynnik bardzo istotny proszę Państwa. Ja rozumiem, biuro projektowe, mamy takie możliwości a nie inne, ograniczenia okej, ale jak będzie prowadzona, jakimi metodami wartość ludzi? Powtórzę, tych emocji, tych stresów, tych, nie daj, nie powiem co, zawałów, udarów. Uwierzcie Państwo, bo wy wiecie o tym, że zasoby ludzkie są tym, zwłaszcza w tak małych społecznościach. Tu się niczym nie żyje, już innym tylko tym CPK, Pandolino, szybka kolej, przejedzie przez moją miejscowość, przeryje mi moje zboże i tak dalej. Może zróbmy, żeby ta informacja szła szybciej, bo chyba tędy droga. Dziękuję bardzo”.

■

- Pan Michał Kmiecik zabrał głos cyt.: „Ja może też dołączyć się do podziękowań, tym razem w Państwa stronę, bo przyznam, że tak rozumiemy, rozumiemy emocje i wiemy, że to jest zarówno z doświadczenia z innych projektów, jak i też z własnej empatii, jak i z pism, które do nas wpływają. Z resztą wspominałem na początku Panu Przewodniczącemu, Pan Przewodniczący myślę, że może potwierdzić, że byliśmy bardzo mile zaskoczeni, tym, że przedstawiając nas otrzymaliśmy, otrzymaliśmy jakiegokolwiek brawa, bo najczęściej jest, zupełnie inaczej to wygląda, na początku. Mamy świadomość, mamy świadomość Państwa niepokoju, Państwa nieufności i tak czysto po ludzku stawiając się po Państwa stronie, czulibyśmy dokładnie to samo. To co możemy zrobić, to od razu powiem o ankiecie, bo później mi wyleci z głowy. Sama ankieta zostanie udostępniona na stronie Centralnego Portu Komunikacyjnego w trakcie trwania konsultacji. Myślę, że to się wydarzy w ciągu miesiąca, bo gdzieś pod koniec sierpnia, mam nadzieję, że taka ankieta już będzie dostępna, będzie również na spotkaniu informacyjnym. Natomiast też nic nie stoi na przeszkodzie, żeby też, bo stworzenie takiej ankiety, to podejrzewam to jest kwestia wykorzystania dokumentu Google, więc myślę, że też jeżeli gmina zamieści taką ankietę, też informacja jest cenna. Jeżeli chodzi o wycenę, nie śmiem polemizować ze specjalistą. Myślę, że oboje doskonale zdajemy sobie sprawę, że te kwestie są całkowicie niewycenialne, że można wycenić dom, powiedzieć, że on ma 10 lat, czy 20 lat, że ma zjeżdżalnię. Ale kto jeździł po tej zjeżdżalni?”.

- Pani Gabriela Roszyk-Kowalska wyraziła nadzieję, że do końca lipca taka ankieta zostanie przygotowana.

- Przewodniczący dodał, że tak jak zostało powiedziane, każdy po spotkaniu może się zgłosić, otrzyma wizytówkę z numerem telefonu, z adresem mailowym, także dla każdego wystarczy.

- Mieszkaniec pytał cyt.: „ To ja może przedłużę to pytanie, bo nie używał Pan mikrofonu. Kiedy odbędzie się spotkanie z mieszkańcami dla gminy Nowe, Nowe Miasto nad Wartą? Ponieważ Pan Radny zainspirował się tematem urlopów”.

- Pan Krzysztof Smardzewski informował cyt.: „(...) Muszę mieć jasny sygnał z tych tak zwanych desek kreślarskich, że tak będziemy na 5 września gotowi, umawiaj spotkanie. I proszę mi wierzyć ja bardzo naciskam kolegów, szczególnie Sebastiana tutaj siedzącego koło mnie, żeby jak najszybciej móc to robić, bo ja już się z urlopem dawno pogodziłem, że go nie będę miał w tym roku, w same wakacje, ale już mam dzieci wyrosnięte i dzieci mają mnie w nosie, jeśli chodzi o jazdę na wakacje, zorganizuje to sobie później. Natomiast jak najszybciej chciałbym się skontaktować tutaj z władzami lokalnymi, żeby takie spotkanie, w jakimś konkretnie terminie umówić. Nie jestem w stanie powiedzieć, to będzie pierwsza połowa września, czy druga połowa września. Pamiętajcie Państwo, że mamy tak zwane zagadnień chińskiego listonosza, 21 jednostek samorządu terytorialnego, a wrzesień ma tylko, około 30 dni. Musimy to upakować, mamy takie dni, gdzie chcemy zrobić to w dwóch miejscach, bo są miasta, gminy, który ten

temat jest dosyć, no nie jest taki newralgiczny i nie mamy tylu kolizji, ale mamy też takie jednostki, w które chcemy dedykować konkretny jeden dzień, na takie spotkanie. Nie jest proste zadanie, szczególnie dla mnie, w związku z tym, no będziemy starali się jakoś to w kalendarzu umieścić, ale przepraszamy, nie obiecujemy na razie, który to będzie konkretny dzień we wrześniu”.

- Pan Michał Kmiecik dodał cyt.: „Ale jako, że ja może uzupełnię, chcemy zamknąć się, ze spotkaniami, we wrześniu, to na takich dużych klockach możemy się z Panem Radnym umówić, czy to ma być pierwsza połowa, czy to ma być druga połowa i albo zaczniemy od Poznania, albo zacznie od Sieradza, ale gdzieś, postaramy się, żeby Pan również był dostępny na tym spotkaniu. Ważna informacja, która też dzisiaj jeszcze nie padła. Spotkania z mieszkańcami, te na których, które będzie organizować BBF, będą się odbywać w godzinach znacznie późniejszych, od dzisiejszego, także te osoby pracujące, będą mogły spokojnie na nie dotrzeć. Podejrzewam, że dla Państwa gminy spotkanie rozpocznie się w okolicach godziny 19 lub 18, gdzieś w tych rejonach, więc to na pewno nie będzie spotkanie o 14.”

- Pan Krzysztof Smardzewski dopowiedział cyt.: „(...) zaczniemy konsultacje w bliżej jednostek samorządu terytorialnego, przepraszam, takie oficjalne określenie, bliżej Sieradza i bliżej Poznania, natomiast w takich miejscach jak u Państwa, gdzie te warianty są dosyć problemowe, na które, które musimy przepracować, to będzie trochę jeszcze trwało, także duże prawdopodobieństwo, że to będzie głębiej we wrześniu, tak. Czyli nie pierwsza połowa września, a raczej druga”.

- Przewodniczący prosił o deklarację, że takie spotkanie odbędzie się w godzinach popołudniowych, a osoby które nie będą mogły brać udziału osobiście w spotkaniu będą je mogły śledzić online.

- Pan Michał Kmiecik dodał cyt.: „Mówiłem, na pewno, że każda osoba, która nie będzie mogła wziąć udziału w spotkaniu bezpośrednio, Bezpośrednio. Będzie miała możliwość skorzystania z ankiety, zapoznać się z wariantami, które są dostępne na stronie, ale także, jako że te, przecież gminy nie są oddalone od siebie, o wiele, wiele kilometrów, te spotkania będą się odbywać w każdej gminie, więc pojawimy się tak samo w Krzykosach, tak samo się pojawimy w Jarocinie. Jeżeli dany dzień nie będzie odpowiadał któremuś z Państwa, bardzo serdecznie zapraszamy innego dnia, być może, przepraszamy za niedogodności, że będzie trzeba kawałek dojechać dalej, ale być może będzie takie umiejscowienie, że nawet bliżej będzie dla Państwa podjechać do innej gminy”.

- Pan Krzysztof Smardzewski deklarował cyt.: „Dopełniły tego, by równolegle z takim terminarzem, na stronie CPK, również takie informacje były na stronach lokalnych gmin. Ja zawsze tego pilnuję, przy różnych, bo to jest projekt, trzeci dla CPK i tak to zawsze robimy, żeby to było równolegle, żeby ta informacja się jak najszerzej rozeszła”.

- Na zakończenie Przewodniczący przekazał na ręce Pana Kmiecika treść apelu, jaki Rada Gminy podjęła na sesji. W załączeniu również 22 pisma od mieszkańców, od instytucji oświatowych, dla Pana Dyrektora Biura Realizacji Podprogramów Kolejowy Pana Sebastiana Kanika, który odpowiedział na pytania, które gmina wystosowała.

Przewodniczący dziękował przedstawicielom BBF sp. z o.o. – lider konsorcjum opracowującego Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe dla odcinka Sieradz – Pleszew – Poznań linii kolejowej nr 85, Przedstawicielom Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz mieszkańcom Gminy za przybycie na obrady.

**Ad 11) Zamknięcie sesji.**

O godzinie 18<sup>00</sup> Przewodniczący zamknął XLIII Sesję Rady Gminy.

Protokołowała  
Podinspektor ds. rady gminy  
Julita Ciarcieńska-Wachowiak

Zatwierdził  
Przewodniczący Rady  
/-/ Waldemar Tomaszewski

Załącznik 1. Wyniki głosowania poszczególnych uchwał.