

Lp.	PYTANIE	NIE ODPOWIEDZIANO
1	Jakie są korzyści dla gminy?	Korzyściami, poza kwestią budowy nowej linii kolejowej, poprawą dostępności do przewozów regionalnych dzięki budowie stacji w nowych lokalizacjach, bardzo dobrej komunikacji z dostępem do szybkiej kolei z połączeniem całego kraju, jest szereg możliwych rozwiązań w zakresie dróg, przejść pieszo-rowerowych, parkingów, infrastruktury odnowieniowej, kanalizacyjnej, sanitarnej, ścieżek rowerowych. Szczegóły będą omawiane dla wariantu inwestorskiego na etapie opracowania koncepcji Programowo-Przestrzennej oraz procedowania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
2	Koszt 1 km linii kolejowej	Szacowany koszt 1 km linii kolejowej wynosi 40 - 60 milionów PLN/1km dwutorowej linii kolejowej KDP.
3	Liczba pociągów w ciągu doby między Katowicami a Ostrawą	W ramach prowadzonego STEŚ Wykonawca planuje i prognozuje jak będzie wyglądał ruch pociągów na projektowanej linii kolejowej jak również zakłada potencjalny rozkład jazdy. W ramach działań Wykonawcy przygotowano przyszły możliwy rozkład jazdy pociągów na projektowanej linii. Wynika z niego iż na najbardziej obciążonym ruchem pociągów odcinku tej linii w ciągu doby będzie ok 36 par pociągów dalekobieżnych oraz ok 32 par pociągów regionalnych.
4	Który wariant jest preferowany?	Na tym etapie realizacji STEŚ (II Etap) nie można wskazać wariantu preferowanego. Analizy (aspekty Techniczne, Ekonomiczne, Środowiskowe) wykonane przez Wykonawcę STEŚ w ramach III Etapu wskażą wariant inwestorski.
5	Kolizja z siedliskami ptaków	Realizowana inwentaryzacja przyrodnicza identyfikuje siedliska ptaków. Działania ochronne zostaną określone na Etapie opracowania Raportu oddziaływania na środowisko.
6	Po konsultacjach z Gminą Wyrę, jakie uwagi wzięliście pod uwagę które to spowodowały jakieś zmiany w waszych planach budowy linii?	Analiza uwag zostanie zakończona po zebraniu uwag wszystkich gmin, mieszkańców, firm oraz instytucji.
7	Czy wariant przez Gostyni bierze pod uwagę planowaną budowę zbiornika retencyjnego przez wody polskie i ewentualnej cofki w czasie wysokiego stanu wody?	Wykonawca i Zamawiający są w stałym kontakcie z Wodami Polskimi. Inwestor Wody Polskie jest na etapie przygotowania koncepcji owego zbiornika.
8	Czy uwzględnili Państwo przebieg Kanału Śląskiego, planowanego do realizacji przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej?	Wykonawca prowadzi równoległe konsultacje ze wszystkimi interesariuszami branżowymi w tym Wodami Polskimi. Uwzględniając zaawansowanie prac na różnych inwestycjach infrastrukturalnych w regionie, na bieżąco wprowadza korekty w przyjętych do realizacji wariantach tak aby uwzględnić przyszłe zamierzenia inwestycyjne w regionie.
9	Czy wzięli Państwo pod uwagę trasę autostrady A4-bis, proponowaną do realizacji przez samorząd województwa śląskiego?	Wykonawca prowadzi równoległe konsultacje ze wszystkimi interesariuszami branżowymi w tym z GDDKiA. Uwzględniając zaawansowanie prac na różnych inwestycjach infrastrukturalnych w regionie, na bieżąco wprowadza korekty w przyjętych do realizacji wariantach tak aby uwzględnić przyszłe zamierzenia inwestycyjne w regionie.
10	Jak zamierzacie wycenić szkody dla mieszkańców danych gmin, miejscowości? Stare budynki? Nowe budynki? Utrata wartości dla budynków już powstałych?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
11	Na jaką prędkość jest projektowany odcinek Katowice - Ostrawa?	Według założeń CPK linia kolejowa dużych prędkości Katowice - Granica Państwa - Ostrawa jest projektowana do prędkości 250 km/h
12	Kryteria wyboru wariantu	Wariant inwestorski zostanie wybrany na podstawie analizy kosztów i korzyści, analizy wielokryterialnej. Analiza obejmuje m.in. kryteria ekonomiczne - finansowe, techniczne, środowiskowe, społeczne.
13	Proszę o wskazanie, gdzie znajdę opinię, która analizuje propozycję alternatywnego przebiegu trasy zaproponowaną przez gminy i miasta Powiatu Mikołowskiego na początku 2021 r.	Wariant mikołowski nie podlega dalszemu rozpatrywaniu ze względu na poniższe: - Wariant przebiega przez dzielnicę Tych Wilkowyje - negatywna opinia samorządu Miasta Tychy; - Wariant przechodzi przez orientacyjną lokalizację zbiornika Gostyni; - Wariant przecina Lasy Kobiórskie, w których zlokalizowane są korytarze ekologiczne; wariant przebiega wzdłuż (wewnątrz) korytarzy; - Wariant przebiega z dala od miejscowości, w związku z czym nie ma dodatkowego potencjału przewozowego
14	Proszę o wskazanie konkretnej daty konsultacji na żywo z udziałem Mieszkańców Wyr i Gostyni	Spotkania odbędą się w pierwszej połowie kwietnia 2022 r.
15	Dlaczego Państwo odrzucili wariant przebiegu trasy, zaproponowany przez wszystkie gminy powiatu mikołowskiego?	Wariant mikołowski nie podlega dalszemu rozpatrywaniu ze względu na poniższe: - Wariant przebiega przez dzielnicę Tych Wilkowyje - negatywna opinia samorządu Miasta Tychy; - Wariant przechodzi przez orientacyjną lokalizację zbiornika Gostyni; - Wariant przecina Lasy Kobiórskie, w których zlokalizowane są korytarze ekologiczne; wariant przebiega wzdłuż (wewnątrz) korytarzy; - Wariant przebiega z dala od miejscowości, w związku z czym nie ma dodatkowego potencjału przewozowego
16	Jakie argumenty przemawiają przeciwko temu wariantowi?	Wariant mikołowski nie podlega dalszemu rozpatrywaniu ze względu na poniższe: - Wariant przebiega przez dzielnicę Tych Wilkowyje - negatywna opinia samorządu Miasta Tychy; - Wariant przechodzi przez orientacyjną lokalizację zbiornika Gostyni; - Wariant przecina Lasy Kobiórskie, w których zlokalizowane są korytarze ekologiczne; wariant przebiega wzdłuż (wewnątrz) korytarzy; - Wariant przebiega z dala od miejscowości, w związku z czym nie ma dodatkowego potencjału przewozowego
17	Jeśli zaproponowany wariant był zgłoszony za późno, w jakim terminie należało go zgłosić, aby był wzięty pod uwagę?	Zaproponowany wariant był wzięty pod uwagę. Nie został uwzględniony do dalszych analiz ze względu na jego krytyczny przebieg.
18	Czy przewidują Państwo powrót do tego wariantu w celu przekonania do Państwa projektu mieszkańców Gminy Wyrę i powiatu mikołowskiego?	CPK nie przewiduje powrotu do tego wariantu.

19	Czy wytyczone linie kolejowe oraz bufory (linia przerywana) ochronne przedstawione nam na mapach są ostateczne? jeśli nie, proszę podać co ile mogą być przesunięte? Czy wszystkie nieruchomości w obszarze buforu będą wywłaszczone?	Zarówno proponowane osie torów wariantów jak i maksymalne bufory inwestycyjne, mogą zmienić swój przebieg. W toku konsultacji zbierane dane wpływają na potencjalne zmiany tras. Dodatkowo Wykonawca po analizie uwag wszystkich interesariuszy wprowadza wariantowanie techniczne, czyli zastosowanie różnych rozwiązań inżynierskich które wpływają na zajętość terenu pod przyszłą linią kolejową. Dopiero na etapie decyzji lokalizacyjnej, gdy już będzie znany przebieg linii kolejowej zostaną zaprojektowane docelowe rozwiązania techniczne przebiegu trasy i wtedy będzie znana dokładna zajętość terenu pod linią kolejową. Decyzja lokalizacyjna wskaże obszar podlegający przejściu na rzecz Skarbu Państwa pod inwestycję.
20	Czy stawka za gruntu rolne to 5zł/m2 jak ogłosił pan Horala w Baranowie?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
21	Co z utratą wartości działek zlokalizowanych w pobliżu planowanych tras?	Tę kwestię reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porównawczej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze
22	Jaki wpływ na zdrowie ma zasilanie linii takim napięciem 2x25kV?	Planowana trakcja pociągów w systemie 2x25kV (25 kilowoltów) prądu przemiennego (AC) jest w Polsce niestosowana dotychczas, ale jest używana dość powszechnie na świecie i w Europie od dziesiątek lat bez ujemny dla pasażerów pociągów i dla mieszkańców wzdłuż linii kolejowej. System ten jest używany przez koleje indyjskie, koleje rosyjskie, włoskie koleje dużych prędkości, brytyjskie szybkie linie kolejowe (większość głównych linii West Coast Main Line i Crossrail), przy czym niektóre części starszych linii są stopniowo przekształcane, Linie francuskie (linie TGV i kilka innych linii), większość hiszpańskich linii KDP, Amtrak (USA) oraz niektóre linie fińskie i węgierskie. Obecnie również Rail Baltica łącząca Polskę z krajami nadbałtyckimi, na północ od granicy polsko-litewskiej jest projektowana w tym systemie. Z punktu widzenia emisji pól elektromagnetycznych pole elektryczne w sąsiedztwie tej linii w miejscach dostępnych dla ludności (poza wygrodzeniem linii kolejowej) jest porównywalne do pól występujących na liniach średniego napięcia (15 kV) stosowanych powszechnie w Polsce oraz do pól występujących przy linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN), które są powszechnie zainstalowane od lat '60 wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych na sieci PKP PLK. Moce przenoszone przez ten system linii zasilających są większe, choć porównywalne z mocami przenoszonymi przez linie zasilania tracji konwencjonalnej (tzw. fidery i przewody powrotne), które od lat przebiegają wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych. Natomiast przewodzony jest znacznie mniejszy prąd, dlatego natężenie pola magnetycznego jest również mniejsze. Podstacje trakcyjne nowego systemu będą zlokalizowane znacznie rzadziej niż w aktualnym systemie (co np. 80 km zamiast aktualnie ok. 15-20 km), dlatego liczba podstacji oraz linii najwyższych napięć zasilających te podstacje będzie mniejsza. Z tego powodu mniej będzie również linii, które są niezbędne do zasilania podstacji. Nie stwierdzono ujemnego wpływu na florę - pod liniami wysokiego napięcia często hodowane są świerki na choinki. Wpływ promieniowania na faunę i ludzi jest również ograniczony ze względu na fakt separacji (wygrodzenia) pasa kolejowego od otoczenia. Natężenie promieniowania elektromagnetycznego bezpośrednio pod przewodami systemu zasilania 2x25 kV AC 50Hz nie przekracza poziomów dopuszczalnych dla ludności i pracowników w odległości kilku metrów od przewodu, (również na wysokości człowieka). Przy poziomie średniego napięcia 25 kV nie występuje zjawisko ulotu (słyszalnego hałasu) jak w przypadku linii wysokich i najwyższych napięć (>=100 kV), nie ma więc ujemnych oddziaływań akustycznych.
23	Czy na linii Katowice-Ostrowa przewiduje jakieś przejścia/przejazdy czy tylko bezpieczne wiadukty i kładki?	Linia kolejowa KDP jest projektowana jako linia bezkolizyjna z układem dróg kołowych. Nie są projektowane żadne skrzyżowania w poziomie torów. Wszystkie skrzyżowania jak i przejścia pieszo-rowerowe będą bezkolizyjne.
24	Jakie rozwiązania infrastrukturalne są na obecnym etapie planowane na przecięciu trasy zielonej z ulicami Pszczyńską oraz Rybnicką w Gostyni i Wyrach tj. ulicami o znacznym natężeniu ruchu i będących jedynymi możliwościami dojazdu mieszkańców do innych miast aglomeracji?	Na obecnym etapie prac nad STEŚ planowane są rozwiązania przebudowy dróg wojewódzkich i powiatowych w przecięciu z linią kolejową. W tym przypadku wspomniane drogi będą krzyżować się górną nad linią kolejową i będą prowadzone na obiektach inżynierskich (wiadukty drogowe)
25	Czy są jakieś statystyki wyboru kolei jako środka transportu w kierunku granicy ?	Wykonawca prowadząc analizy na etapie II zebrał dane odnośnie przemieszczania pasażerów kolei w ruchu lokalnym regionalnym i ponadlokalnym w tym również transgranicznym. Pozyskane dane z macierzy biletowych, analiza przemieszczeń oraz generalne pomiary ruchu na drogach dają podstawę do wniosków odnośnie liczby mieszkańców i ich transportowych preferencji. Po zakończeniu analiz takie dane będą dostępne w Raportach Wykonawcy.
26	Czy są przewidziane odszkodowania dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych tras?	Tę kwestię reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porównawczej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze
27	Czy fundusze na wywłaszczenia oraz budowę kolei są zagwarantowane?	Spółka posiada zagwarantowane środki na ukończenie dokumentacji przedprojektowej. Uzyskano również dofinansowanie do tych prac ze środków unijnych w ramach Instrumentu CEF. Środki na pokrycie odszkodowań ujęte będą w kosztach projektu (Spółki).
28	Jakie jest zapotrzebowanie ludności śląskiej na szybkie połączenie z granicą?	Projekt linii Katowice - Ostrowa odpowiada nie tylko na zapotrzebowanie na szybkie połączenia z granicą, ale również przede wszystkim na potrzebę połączeń miast takich jak: Rybnik, Wodzisław Śląski, Żory, Jastrzębie-Zdrój z Katowicami. Prowadząc analizy na etapie II zebrano dane odnośnie przemieszczania pasażerów kolei w ruchu lokalnym regionalnym i ponadlokalnym w tym również transgranicznym. Pozyskane dane z macierzy biletowych, analiza przemieszczeń oraz generalne pomiary ruchu na drogach dają podstawę do wniosków odnośnie liczby mieszkańców i ich transportowych preferencji.
29	Jakie natężenie hałasu zakładają Państwo w związku z eksploatacją linii kolejowej?	Wykonawca STEŚ w Etapie II wykonuje przegląd terenów podlegających ochronie akustycznej na podstawie MPZP. Natomiast tam gdzie nie ma uchwalonego MPZP analizujemy aktualne, faktyczne zagospodarowanie terenu i wystąpiam do gminy z potwierdzeniem kwalifikacji akustycznej terenów nie posiadających MPZP. Na tej podstawie wyznaczamy zakres obszarowy terenów/działek, które potencjalnie mogą w przyszłości wymagać ochrony przed ponadnormatywnym działaniem akustycznym (np. ekrany). Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
30	czy uwzględnione są drogi także piesze oraz przejścia dla zwierząt i z jaką częstotliwością będą budowane ?	Tak, każda lokalizacja skrzyżowania nowoprojektowanej linii z istniejącym ciągiem komunikacyjnym dla pojazdów i pieszych, ciekim wodnym lub korytarzem ekologicznym (dla zwierząt) jest analizowana i przyjmowane są rozwiązania zgodne z lokalnymi potrzebami, powszechnymi przepisami (np. o ruchu drogowym) i zaleceniami.
31	Czy ograniczenia hałasu na poziomie 55 dB w porze dziennej i 45 dB w porze nocnej będą respektowane, co w sytuacji przekroczenia tych wartości po realizacji inwestycji mimo zapewnienia ich w projekcie?	W procesie projektowania i dalszego prowadzenia przedsięwzięcia nie dopuszcza się do sytuacji, gdzie są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu. Dla zabudowy jednorodzinnej w porze dziennej norma wynosi 61 dB a w porze nocnej 56 dB. Proces analiz przebiegów pod kątem ochrony akustycznej opisany jest w odpowiedzi na powyższe pytanie „Jakie natężenie hałasu zakładają Państwo w związku z eksploatacją linii kolejowej?”

32	Jak ta kolej będzie przecinać istniejącą infrastrukturę drogową? Planujecie państwo wykonać jakieś wiadukty czy wykonane zostaną tylko przejazdy kolejowe z rogatkami?	Linia kolejowa KDP jest projektowana jako linia bezkolizyjna z układem dróg kołowych. Nie są projektowane żadne skrzyżowania w poziomie torów. Wszystkie skrzyżowania są bezkolizyjne.
33	Czy planowane są rekompensaty dla wszystkich Mieszkańców, a także dla gminy za spadek dochodów, żeby mogła zabezpieczyć potrzeby Mieszkańców?	Każdy planowany fragment linii kolejowej jest szczegółowo analizowany pod kątem kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową i przemysłową. Badane są skrzyżowania z infrastrukturą komunalną, sieciami energetycznymi, układem drogowym, położenie względem zabytków itp. W przypadku konieczności przejęcia nieruchomości, na których zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, podmiotom tym przysługuje odszkodowanie. Jak zatem widać, wkładamy wiele wysiłku, by proponowane przebiegi w możliwie niewielkim stopniu wpływały negatywnie na funkcjonowanie społeczności. Budowa linii kolejowej będzie przy tym wspierać rozwój regionu.
34	Dlaczego nie przedstawiono pełnego uzasadnienia biznesowego, w tym m.in. harmonogramu związanego z powstawaniem kosztów i korzyści, wyliczeń finansowych spodziewanych korzyści oraz oszacowania korzyści utraconych?	Wykonawca realizuje STES i w jego ramach etap II, w trakcie którego pozyskiwane są wszystkie niezbędne dane do przeprowadzenia Analiz Wielokryterialnych, Analiz Ryzyka, Kosztów i Korzyści. Na etapie III te analizy zostaną przeprowadzone i ich wynikiem będzie wskazanie wariantu rekomendowanego przebiegu linii kolejowej. Wyniki wszystkich analiz będą umieszczone w Raporcie końcowym STEŚ.
35	Czy macie Państwo świadomość, że Wasze warianty żółty, pomarańczowy i zielony przechodzą przez środek hal logistycznych Panattoni, które właśnie powstają wzdłuż ulicy Pszczyńskiej?	Wykonawca dokonuje bieżącej identyfikacji przebiegu proponowanych wariantów w odniesieniu do istniejącego zagospodarowania terenu. Przebiegi wariantów są konsultowane z interesariuszami (właścicielami zabudowanych i nie zabudowanych działek). Wynik tych konsultacji zostanie uwzględniony w procesie analiz w zakresie trasowań, rozwiązań technicznych i kosztów realizacji poszczególnych wariantów.
36	Czy sporządzono dotychczas studium wykonalności dla całego Programu CPK, które określiłyby warunki jego realizacji niezbędne dla osiągnięcia zakładanych celów, oraz kompleksowego planu finansowego dla pełnego okresu inwestycji?	Wszystkie inwestycje CPK w zakresie planowanych linii kolejowych wymagają opracowania oddzielnych dokumentacji przedprojektowej – studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowych. Podobnie dla projektu budowy linii KDP Katowice - Ostrawa właśnie opracowywana jest dokumentacja, w ramach której organizowane są niniejsze konsultacje.
37	Czy prezentowany przebieg linii jest przebiegiem ostatecznym, czy zakładają Państwo ewentualne zmiany z jego lokalizacji?	Przebieg wariantów został określony. Ale STEŚ na tym etapie projektowania podlega iteracjom czyli uzasadnionym zmianom przebiegu jeżeli chodzi o trasowanie wariantów jak i techniczne uzasadnienia przebiegu. Zatem zmiany, mieszczące się w ramach założeń projektowych, są dopuszczalne po analizie danych i na podstawie rzeczowych, zasadnych argumentów, między innymi z etapu konsultacji.
38	Jak połączyć linie kolejowe, skoro mają być zasilane zupełnie różną technologią zasilania?	Ta sytuacja, kiedy są dwa napięcia jest częsta, jeśli chodzi kraje Europy. Do dyspozycji jest tabor dwusystemowy. Linia KDP będzie zasilana napięciem 2x 25 KV i te rozwiązania pozwalają na osiągnięcie bardzo dobrych parametrów zarówno przyspieszania jak i prędkości jazdy, ale one również powodują, że na połączeniu z liniami istniejącymi, które w Polsce są zasilane prądem stałym 3 KV wymagają specjalnych odcinków torowych, na których ta zmiana nastąpi.
39	Czy dobrze zrozumiałem, że łącznik z linią 169 będzie przeprowadzony powyżej linii projektowanej- na wiadukcie? jak w takim wypadku wygląda zabezpieczenie okolicy przed hałasem?	Planowane łącznice z liniami konwencjonalnymi są realizowane zarówno na estakadach jak i na gruncie. W jednym jak i drugim przypadku są wprowadzane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie akustyczne. Rozwiązania te zostaną szczegółowo określone na etapie decyzji środowiskowej.
40	Czy szacunek kosztów (w oparciu o poziom cen z 2017 r.) który został wykonany na podstawie szacowania kosztów wynikających ze studium wykonalności kolei dużych prędkości oraz benchmarku kosztów analogicznych budowli dworcowych, przy obecnej inflacji i wzroście kosztów pracy, a także cen materiałów budowlanych jest realny?	Zadaniem obecnie realizowanego Studium jest m.in. określenie wszystkich szacowanych kosztów związanych z realizacją planowanej inwestycji.
41	W jaki sposób, skąd dostarczana będzie energia zasilająca planowane linie?	Z uwagi na przyjęty system zasilania trakcji 2x 25 kV podstacje trakcyjne będą zasilane z rozdzielni systemowych Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A.
42	W jaki sposób oszacowano ryzyko poprowadzenia linii w miejscach, które historycznie były eksploatowane górnictwo, a dokumenty o ile są, nie są wiarygodne?	W czasie wykonywania Studium STEŚ wykorzystywano informacje na temat złóż i ich eksploatacji górniczej pozyskane z wiarygodnych źródeł, takich jak np. archiwów Wyższego Urzędu Górniczego, Państwowego Instytutu Geologicznego oraz spółek węglowych i innych, wiarygodnych instytucji jak np. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Unikano projektowania wariantów na terenach, na których urzędy wskazywały występowanie lub możliwość występowania wpływów górniczych. W ten sposób ograniczono do minimum ryzyko powstawania awarii przyszłej infrastruktury projektowanej linii kolejowej. Ponadto w ramach STEŚ wykonane zostaną badania geologiczne i geotechniczne, weryfikujące przyjęte założenia.
43	Czy wyłączenia planowane są w granicach maksymalnego buforu?	Granice planowanych wyłączeń określone zostaną dopiero w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, po uzyskanej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.
44	Czy można udostępnić przebiegi tras jakie są prezentowane w plikach klm(kmz) tak aby szło sobie zobaczyć w google earth w przebiegu np wysokości itd?	Tak. Planujemy takie udostępnienie za pośrednictwem strony internetowej CPK
45	Czy przeprowadzono rzetelną analizę kosztów i korzyści zarówno tych ekonomicznych, jak i społecznych, jakie ma przynieść budowa największego lotniska w naszym kraju. Szczególnie w sytuacji załamania na rynku lotów pasażerskich z powodu pandemii?	Prowadzony dialog społeczny nie dotyczy budowy lotniska.
46	Jak ta obsługa kolejowa dotyczy Gminy Wyry?	Wykonawca w toku konsultacji społecznych jest gotowy do rozpatrzenia lokalizacji dodatkowego przystanku osobowego na terenie gminy Wyry.
47	Gdzie w gminie wyry planowany jest przystanek kolejowy?	W chwili obecnej nie prezentujemy takiego przystanku natomiast, Wykonawca w toku konsultacji społecznych jest gotowy do rozpatrzenia lokalizacji dodatkowego przystanku osobowego na terenie gminy Wyry.
48	czy to linia także do celów CARGO?	Linia Kolejowa przewidziana jest również do prowadzenia ruchu pociągów tzw. intermodalnych (lekkich składów towarowych, kontenerowych). Na najbardziej obciążonych odcinkach pomiędzy Orzeszem a Katowicami obsługa ruchu towarowego nie jest przewidywana.
49	Dla ścisłości : proszę powiedzieć czy jest to spotkanie informacyjne czy informacyjno - konsultacyjne. Czy zamierzacie w ogóle Państwo wziąć pod uwagę zdanie samorządu i mieszkańców?	Spotkania zdalne (na platformie Teams i Youtube) są to spotkania informacyjne. Prezentujemy na nich warianty linii kolejowej, odpowiadamy na pytania zainteresowanych i zbieramy pytania osób zainteresowanych. Postaramy się również odpowiedzieć na wszystkie pytania. Planujemy również spotkania konsultacyjne na miejscu na terenie oddziaływania linii kolejowej.
50	Jak wyglądać będą odszkodowania dla właścicieli nieruchomości, którzy nie będą wyłączeni, a znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie; czyli- ich nieruchomości utracą na wartości	Tę kwestię reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porównawczej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze.
51	Czy Kolej Dużych Prędkości będą obsługiwały połączenia lokalne i regionalne?	Linia Kolejowa Katowice - Ostrawa jest planowana dla ruchu pociągów zarówno z prędkościami do 250 km/h ale również dla ruchu lokalnego i regionalnego. Planowana infrastruktura będzie dawała możliwość połączenia tych dwóch typów połączeń.

52	A dlaczego nie możemy wykorzystać istniejącej infrastruktury?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwi poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
53	Czy macie statystyki ile osób z Katowic podróżuje do Ostrawy?	Projekt linii Katowice – Ostrawa odpowiada nie tylko na zapotrzebowanie na szybkie połączenia z zagranicą, ale również przede wszystkim na potrzebę połączeń miast takich jak: Rybnik, Wodzisław Śląski, Żory, Jastrzębie-Zdrój z Katowicami. Prowadząc analizy na etapie II zebrano dane odnośnie przemieszczania pasażerów kolei w ruchu lokalnym regionalnym i ponadlokalnym w tym również transgranicznym. Pozyskane dane z macierzy biletowych, analiza przemieszczeń oraz generalne pomiary ruchu na drogach dają podstawę do wniosków odnośnie liczby mieszkańców i ich transportowych preferencji.
54	Czy słyszeliście Państwo o budowanej szybkiej kolei Centralnej Magistrali Kolejowej? Zbudowano kawałek i dalszego rozwoju nie ma. Dlaczego nie rozwija się tamtego projektu?	Tak, słyszeliśmy. Projekt realizowany przez innego Inwestora i podlega dalszemu rozwojowi.
55	Co zmieni dla mieszkańców etap drugi, skoro uwagi z etapu pierwszego nie zostały wzięte pod uwagę?	Prowadzona przez Spółkę kampania (spotkania, wieloetapowe konsultacje, dedykowane strony internetowe), polegająca na informowaniu społeczeństwa o pracach nad dokumentacją studialną i projektową od najwcześniejszych etapów procesu inwestycyjnego (tj. znacznie wcześniej niż jest to wymagane prawem) ma na celu zapoznanie z jej wynikami jak najszerszej grupy interesariuszy. Natomiast poziom szczegółowości i kanały dystrybucji materiałów odpowiadają obecnemu etapowi przygotowania inwestycji. W miarę postępu stopnia zaangażowania prac materiały będą doprecyzowywane, a sposób przekazywania informacji będzie migrował w kierunku bardziej spersonalizowanego doprecyzowywania. Dotychczasowa polityka informacyjna Spółki zapewnia zatem dostęp do najbardziej aktualnych i rzetelnych danych w czasie rzeczywistym szerokiemu gronu odbiorców.
56	To dlaczego odrzuca się wskazania wypracowane przez Powiat Mikołowski?	Wariant mikołowski nie podlega dalszemu rozpatrywaniu ze względu na poniższe: - Wariant przebiega przez dzielnicę Tych Wilkowyje - negatywna opinia samorządu Miasta Tychy; - Wariant przechodzi przez orientacyjną lokalizację zbiornika Gostyń; - Wariant przecina Lasy Kobiórskie, w których zlokalizowane są korytarze ekologiczne; wariant przebiega wzdłuż (wewnątrz) korytarzy; - Wariant przebiega z dala od miejscowości, w związku z czym nie ma dodatkowego potencjału przewozowego
57	Dlaczego nie modernizujecie aktualnych ciągów kolejowych?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwi poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
58	Jeśli to nie jest tylko dla szybkiej kolei, to jak połączycie techniczne zasilanie na jednej linii nową linią i równocześnie starymi liniami?	Ta sytuacja, kiedy są dwa napięcia jest częsta, jeśli chodzi kraje Europy. Do dyspozycji jest tabor dwusystemowy. Linia KDP będzie zasilana napięciem 2x 25 KV i te rozwiązania pozwalają na osiągnięcie bardzo dobrych parametrów zarówno przyspieszania jak i prędkościowych, ale one również powodują, że na połączeniu z liniami istniejącymi, które w Polsce są zasilane prądem stałym 3 KV wymagają specjalnych odcinków torowych, na których ta zmiana nastąpi.
59	Proszę PODAĆ NAJWAŻNIEJSZĄ INFORMACJĘ! jak krok po kroku, będzie wyglądało wysiedlenie właściciela budynku z jego WŁASNEGO DOMU? podkreślam krok po kroku, kiedy i ile i na jakiej podstawie wysła Państwo na konto kwotę odszkodowania i co planują Państwo zrobić z ludźmi co TRAFIĄ NA ULICĘ? bo nie zdążą wybudować nowego domu?!	Przed wszystkim należy zaznaczyć, że obecnie rozważane są różne warianty przebiegu inwestycji, z których do dalszych prac zostanie wybrany wyłącznie jeden, tzw. wariant inwestorski. W oparciu o wspomniany wariant inwestorski zostaną określone nieruchomości, których przejęcie będzie niezbędne do zrealizowania inwestycji. Spółka będzie dążyć nie tylko do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków przejęcia nieruchomości ale również jak najwcześniejszego poinformowania ich o planach w tym zakresie – z uwzględnieniem kompleksowego przedstawienia przebiegu całego procesu (wobec mieszkańców, których dotyczy). Niemniej, w sytuacji braku akceptacji propozycji i rozwiązań Spółki zastosowanie mają przepisy: a) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; b) ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; c) ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.
60	Jak oddziałuje przejeżdżający pociąg na budynki mieszkalne w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych linii? Jaki hałas generuje oraz czy wytwarza drgania?	Wykonawca STEŚ w Etapie II wykonuje przegląd terenów podlegających ochronie akustycznej na podstawie MPZP. Natomiast tam gdzie nie ma uchwalonego MPZP analizujemy aktualne, faktyczne zagospodarowanie terenu i wystąpimy do gminy z potwierdzeniem kwalifikacji akustycznej terenów nie posiadających MPZP. Na tej podstawie wyznaczamy zakres obszarowy terenów/działek, które potencjalnie mogą w przyszłości wymagać ochrony przed ponadnormatywnym działaniem akustycznym (np. ekrany). Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
61	Jakie są procedury w przypadku nieruchomości obciążonych hipoteką gdzie wartość odszkodowania jest taka sama lub mniejsza niż wartość kredytu do spłaty (częsta sytuacja w przypadku kredytów frankowych)?	Podstawowym pytaniem jest jaka zostanie określona wysokość odszkodowania. Odszkodowanie będzie określone na dzień wydania decyzji lokalizacyjnej, będzie odnosiło się do wartości rynkowej. Zakładamy, że wartość będzie równa lub wyższa wysokości kredytu. Sytuacja każdego kredytobiorcy jest bardzo indywidualna i nie da się odpowiedzieć bez szczegółowej analizy konkretnego przypadku. Należy założyć, że wszystkie tego typu sytuacje muszą być zaopiekowane przez Inwestora w zakresie różnych rozwiązań zabezpieczających interes społeczny.
62	Jak to zamierzenie inwestycyjne ma się do niedawno uchwalonego Planu Zagospodarowania miejscowości Gostyń, mając na uwadze to że Plan Zagospodarowania jest PRAWEM MIEJSCOWYM. Czy inwestor składał wnioski do tego planu na etapie jego opracowania?	Przygotowywana inwestycja wynika z ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, która jest aktem nadrzędnym w stosunku do Prawa Miejscowego.
63	Czy jeżeli zmieni się władza i polityczna decyzja określi, że realizujemy CPK wtedy wszystko się kończy?	Spółka Centralny Port Komunikacyjny nie czuje się adresatem przedmiotowego pytania.
64	Czy są przewidziane jakieś preferencje, Tarcze, dla osób, które będą wywłaszczane - ulgi budowlane, ulgi w spłacie kredytu?	Na obecnym etapie nie są znane regulacje prawne w tym zakresie.

65	Czy jest możliwość przesunięcia o pare metrów bufor ponieważ zabieramy kawałek działki?	Zarówno proponowane osie torów wariantów jak i maksymalne bufony inwestycyjne, mogą zmienić swój przebieg. W toku konsultacji zbierane dane wpływają na potencjalne zmiany tras. Dodatkowo Wykonawca po analizie uwag wszystkich interesariuszy wprowadza wariantowanie techniczne, czyli zastosowanie różnych rozwiązań inżynierskich które wpływają na zajętość terenu pod przyszłą linię kolejową. Dopiero na etapie decyzji lokalizacyjnej, gdy już będzie znany przebieg linii kolejowej zostaną zaprojektowane docelowe rozwiązania techniczne przebiegu trasy i wtedy będzie znana szerokość zajętości pod linię kolejową.
66	Co jeżeli ktoś nie zgodzi się dobrowolnie ani na wywłaszczenie związanego z inwestycją?	Przede wszystkim należy podkreślić, że Spółka będzie dążyć do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków, z uwzględnieniem sytuacji rynkowej. Niemniej, w sytuacji braku akceptacji propozycji i rozwiązań Spółki zastosowanie mają przepisy: d) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; e) ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; f) ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.
67	W jakim pasie od osi linii kolejowej konieczne są wyburzenia ?	Zabudowania mogą znajdować się w odległości 10 m od granicy pasa kolejowego. W tym przypadku granicą pasa będzie albo ogrodzenie albo z drugiej strony krawędź drogi, jeżeli to będzie krawędź wewnętrzna, tak stanowią przepisy.
68	A jakie są normy oddziaływania sieci zasilającej? Wpływ fal elektromagnetycznych?	Planowana trakcja pociągów w systemie 2x25kV (25 kilowoltów) prądu przemiennego (AC) jest w Polsce niestosowana dotychczas, ale jest używana dość powszechnie na świecie i w Europie od dziesiątek lat bez ujemny dla pasażerów pociągów i dla mieszkańców wzdłuż linii kolejowej. System ten jest używany przez koleje indyjskie, koleje rosyjskie, włoskie koleje dużych prędkości, brytyjskie szybkie linie kolejowe (większość głównych linii West Coast Main Line i Crossrail), przy czym niektóre części starszych linii są stopniowo przekształcane, Linie francuskie (linie TGV i kilka innych linii), większość hiszpańskich linii KDP, Amtrak (USA) oraz niektóre linie fińskie i węgierskie. Obecnie również Rail Baltica łącząca Polskę z krajami nadbałtyckimi, na północ od granicy polsko-litewskiej jest projektowana w tym systemie. Z punktu widzenia emisji pól elektromagnetycznych pole elektryczne w sąsiedztwie tej linii w miejscach dostępnych dla ludności (poza wygradzeniem linii kolejowej) jest porównywalne do pól występujących na liniach średniego napięcia (15 kV) stosowanych powszechnie w Polsce oraz do pól występujących przy linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN), które są powszechnie zainstalowane od lat '60 wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych na sieci PKP PLK. Moce przenoszone przez ten system linii zasilających są większe, choć porównywalne z mocami przenoszonymi przez linie zasilania trakcji konwencjonalnej (tzw. fidery i przewody powrotne), które od lat przebiegają wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych. Natomiast przewodność jest znacznie mniejszy prąd, dlatego natężenie pola magnetycznego jest również mniejsze. Podstacje trakcyjne nowego systemu będą zlokalizowane znacznie rzadziej niż w aktualnym systemie (co np. 80 km zamiast aktualnie ok. 15-20 km), dlatego liczba podstacji oraz linii najwyższych napięć zasilających te podstacje będzie mniejsza. Z tego powodu mniej będzie również linii, które są niezbędne do zasilania podstacji. Nie stwierdzono ujemnego wpływu na florę - pod liniami wysokiego napięcia często hodowane są świerki na choinki. Wpływ promieniowania na faunę i ludzi jest również ograniczony ze względu na fakt separacji (wygradzenia) pasa kolejowego od otoczenia. Natężenie promieniowania elektromagnetycznego bezpośrednio pod przewodami systemu zasilania 2x25 kV AC 50Hz nie przekracza poziomów dopuszczalnych dla ludności i pracowników w odległości kilku metrów od przewodu, (również na wysokości człowieka). Przy poziomie średniego napięcia 25 kV nie występuje zjawisko ulotu (słyszalnego hałasu) jak w przypadku linii wysokich i najwyższych napięć (>=100 kV), nie ma więc ujemnych oddziaływań akustycznych.
69	Ile czasu wcześniej otrzymamy informację jeżeli już zostanie zaakceptowana trasa kolei, na możliwość kupna nowego domu ?	Aktem określającym nieruchomości lub ich części, które zostaną przejęte na rzecz Skarbu Państwa pod budowę linii kolejowej będzie decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami prawa zawiadomienia dotyczące toczącego się postępowania (wszczęcie postępowania, zebranie dowodów, wydanie decyzji) będą przesyłane właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości na adres wskazany w katastrze nieruchomości tj. ewidencji gruntów i budynków prowadzonej przez starostę. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym strony zawiadamia się w formie publicznego obwieszczenia wywieszanego m.in. w urzędzie gminy właściwym ze względu na miejsce położenia nieruchomości oraz stronie BIP tego urzędu. Podkreślić należy, że z punktu widzenia opisanego procesu istotną sprawą jest zadbanie o aktualizację danych w ewidencji gruntów i budynków oraz o uregulowanie stanu prawnego nieruchomości.
70	Dlaczego bardziej brane są uwagi Kopalń, które kończą swoją działalność a nie mieszkańców, którzy będą żyć z tą "wartością dodaną" w postaci kolei?	Pytanie zawiera nieprawdziwą tezę, ponieważ: - nie wszystkie kopalnie w rozpatrywanym rejonie będą podlegały wygaszeniu (np JSW S.A.) - szkody górnicze są parametrem krytycznym ze względu na bezpieczeństwo nowoprojektowanej linii - opinie mieszkańców i samorządów będą również brane pod uwagę na etapie oceny wariantów
71	Kiedy ma zostać podjęta ostateczna, wiążąca decyzja co do wariantu trasy?	Wariant inwestorski będzie znany po zakończeniu analiz, co powinno nastąpić w III kwartale br.
72	Rozumiem, że po wpłacie odszkodowania do banku kredyt jest sptacony i zakończony. Co dalej ma zrobić taka osoba, która w tej chwili, przy tych stopach procentowych i przy polskiej walucie nie ma zdolności kredytowej aby zaciągnąć ponownie kredyt na zakup lub budowę domu ?	Określenie wysokości odszkodowania za przejętą nieruchomość zostanie określone na podstawie operatu szcunkowego na dzień wydania decyzji lokalizacyjnej - plan na 2024 r. Zakładamy, że wartość będzie równa lub wyższa wysokości kredytu. Należy także podkreślić że każdy taki przypadek będzie zatem poddany szczegółowej analizie i w jej efekcie rozpatrywany indywidualnie – z uwzględnieniem określonych przepisami form rekompensaty i wsparcia. Sytuacja każdego kredytobiorcy jest bardzo indywidualna i nie da się odpowiedzieć bez szczegółowej analizy konkretnego przypadku. Spółka będzie dążyć do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków przejęcia nieruchomości.
73	A kiedy zostanie ogłoszony wybrany wariant?	Wariant inwestorski będzie znany po zakończeniu analiz, co powinno nastąpić w III kwartale br.
74	Jak wykonacie przekop dla Kanalu Śląskiego pod nasypem kolei?	Konkretne rozwiązania dotyczące Kanalu Śląskiego zostaną zrealizowane w momencie, kiedy wykonawcy koncepcji Kanalu Śląskiego będą dysponować koncepcją, którą można funkcjonalnie połączyć z projektowaną linią kolejową.

75	Czy nie obawiacie się Państwo starych, niezynwentaryzowanych sztolni i chodników, których dużo pod gmina?	Wykonawca w ramach realizowanego STEŚ prowadzi między innymi badania geologiczne polegające na wykonaniu odwiertów w śladzie projektowanych wariantów i rozpoznaje warunki gruntowe do określonej głębokości. Analizujemy również dane historyczne i bazy danych Kopalń. Na tej podstawie zostały już zaproponowane trasowania wariantów. Jak również obecnie analizowane przebiegi planowane są z uwzględnieniem istniejących warunków gruntowych jak i obszarów tzw. dawnych płytkich wydobyć. Patrz odpowiedź powyżej na pytanie o „poprowadzenie linii w miejscach, które historycznie były eksploatowane górniczo”.
76	Czemu nie zmodernizować linii Ostrava-Rybnik-Katowice?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwi poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
77	Czy znany jest szacunkowy koszt linii Katowice-Ostrawa?	Szacunkowy koszt zostanie określony w ostatnim etapie Studium.
78	W jaki sposób na mapach CPK są zaznaczone drogi, które zostaną zamknięte dla ruchu drogowego oraz jak drogi, które zostaną przebudowane ale ruch będzie odbywał się normalnie?	Na obecnym etapie prac nad STEŚ planowane są rozwiązania przebudowy dróg wojewódzkich i powiatowych w przecięciu z linią kolejową. W tym przypadku wspomniane drogi będą krzyżować się górną nad linią kolejową i będą prowadzone na obiektach inżynierskich (wiadukty drogowy). W przypadku dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych planuje się je przebudować "w śladzie" to znaczy w miejscu w którym są obecnie, oczywiście w miarę uzasadnionych możliwości technicznych. Przebudowa pozostałych dróg zostanie zaproponowana w sposób najbardziej korzystny.
79	Dlaczego Spółka Egis nie chce wykorzystać istniejących linii kolejowych na których można poruszać się 120 km/h na odcinku Katowice Bochumina linia 140?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwi poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry, co nie gwarantuje konkurencyjności projektu względem innych środków transportu. Ponadto doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
80	uwolnienie zdolności przepustowej? w jakim celu, czy na istniejące linie przeniesiony zostanie ruch towarowy?	Chodzi o uwolnienie zdolności przepustowej na już istniejących liniach, co umożliwi realizację połączeń przede wszystkim lokalnych i regionalnych. Wysokie obciążenie istniejącej infrastruktury uniemożliwia stworzenie atrakcyjnej oferty dla mieszkańców. Dla ruchu towarowego przewidziany jest przede wszystkim ciąg przez Zembrzydowice.
81	Witam, jakie poziomy decybeli obowiązują w porze dziennej?	W procesie projektowania i dalszego prowadzenia przedsięwzięcia nie dopuszcza się do sytuacji, gdzie są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu. Dla zabudowy jednorodzinnej w porze dziennej norma wynosi 61 dB a w porze nocnej 56 dB. Proces analiz przebiegów pod kątem ochrony akustycznej opisany jest w odpowiedzi na powyższe pytanie „Jakie natężenie hałasu zakładają Państwo w związku z eksploatacją linii kolejowej?”
82	Czy była przeprowadzona analiza, ile osób dziennie będzie podróżowała tymi pociągami?	Wykonawca realizując STEŚ wykonuje analizy dostępności przystanków osobowych i analizy ruchu, prognozujemy przyszłe wykorzystanie linii w zakresie przewozów osobowych. Zaproponowany został potencjalny rozkład jazdy i został on uzgodniony i omówiony z aktualnymi przewoźnikami obecnymi na tym terenie. Na chwilę obecną wykonawca nie jest w stanie określić dokładnej liczby pasażerów korzystających z przyszłej linii kolejowej, możemy wskazać natomiast że ze stworzonego potencjalnego rozkładu jazdy wynika że w najbardziej obciążonym przewozami odcinku linii przewidziano się ok 36 par pociągów dalekobieżnych oraz ok 32 par pociągów regionalnych.
83	Dlaczego w innych miejscach może być połączenie z innymi liniami kolejowymi, a w Bełku, Palowicach i Szczekowicach trzeba przeprowadzać taką demolkę. Dlaczego nie modernizujecie już istniejących linii kolejowych dla tej inwestycji?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwi poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h, co gwarantuje odpowiednią konkurencyjność tego środka transportu. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
84	Dlaczego stacja jest w lesie?	Proponowana lokalizacja przystanków osobowych, zaproponowana przez Wykonawcę, podlega uzgodnieniom zarówno technicznym i pod kątem przyszłego zapotrzebowania (liczba mieszkańców mogących skorzystać z przyszłego przystanku). Wykonawca wnosi do konsultacji wskazane lokalizacje w celu znalezienia optymalnego miejsca z punktu widzenia Gminy i społeczności lokalnej.
85	Czy wariant żółty w rejonie Szczekowice Nowa Wieś, ul. Wiejska w okolicy obecnej stacji kolejowej jest prowadzony na nasypie czy w przekopie?	Ul. Wiejska idzie po terenie
86	Jaki może być skutek naszych pytań - ich uwzględnienie czyli korekty danego wariantu czy żaden?	Wykonawca konsultuje rozwiązania trasowań wariantów i rozwiązania techniczne dla poszczególnych wariantów. Uwagi zgłaszane na etapie konsultacji będą uwzględniane przez Wykonawcę na etapie przygotowania wyceny wariantów do Analiz porównawczej. Wnioski z konsultacji społecznych trafią do analiz ryzyka i analiz słabych i mocnych stron dla wszystkich wariantów.
87	Dlaczego przez sołectwo Palowice jest tak dużo nakładających się wariantów?	W Palowicach są cztery tory dlatego, że jest to odcinek, który łączy dwa połączenia z istniejącymi liniami kolejowymi i chcąc zapewnić połączenia z jedną i drugą linią jest konieczność, aby te odcinki włączenia do linii istniejących miały odpowiednie pochylenia i one muszą się rozciągać na dosyć dużej odległości. Z tego powodu zarówno z jednej i drugiej strony należy te tory wydłużyć. Cztery tory są po to, żeby wszystkie możliwe przebiegi pociągów wjeżdżających i zjeżdżających na istniejące linie kolejowe były możliwe, po to, żeby na tym fragmencie (okazano na mapie) przepustowość linii KDP była zapewniona. Linia KDP będzie zasilana napięciem 2x 25 KV i te rozwiązania pozwalają na osiągnięcie bardzo dobrych parametrów zarówno przyspieszenia jak i prędkościowych, ale one również powodują, że na połączeniu z liniami istniejącymi, które w Polsce są zasilane prądem stałym 3 KV wymagają specjalnych odcinków torowych, na których ta zmiana nastąpi. Z tego powodu w okolicach Palowic ze względu na połączenie z innymi liniami te dodatkowe tory muszą się znaleźć. Dalej wyjaśnia, że na tym fragmencie jest przewidziana stacja dla pociągów regionalnych. Założono, że pociąg regionalny zatrzyma się przy peronie, aby obsłużyć pasażerów, a inny pociąg na innej relacji, który się nie będzie zatrzymywał przy tej stacji będzie mógł go wyprzedzić. Jest świadomość tego, że w niektórych miejscach linia przebiega w pobliżu zabytków. W planach są spotkania z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, aby zasięgnąć opinii i przeanalizować te miejsca, w których linia zbliża się do obiektów zabytkowych. Planowane jest zwrócenie się do konserwatora zabytków o wskazanie takich miejsc, które będą musiały być w szczególności wzięte pod uwagę, jeżeli chodzi o obszary ochrony archeologicznej.
88	Proszę podać przynajmniej jeden przykład dotychczasowych Państwa zrealizowanych zadań w projektowaniu linii dużych prędkości - gdzie i kiedy?	STEŚ jest wykonywane przez Konsorcjum firm EGIS Poland, Egis Rail, JAF Geotechnika. Wykonawca Egis Rail projektuje w chwili obecnej ok 870 km Rail Baltica prędkość 249km/h. Studium Wykonalności dla KDP relacji Praga-Drezno, Zaprojektowana i oddana do użytku linia kolejowa KDP Kentira-Tangier ok 200 km linii kolejowej prędkość projektowana 320km/h, Linia KDP Wuhan-Canton itd.
89	Jak się ma ochrona zabytków o którym była mowa do tego że w Palowicach czerwony wariant został zaplanowany w bezpośrednim sąsiedztwie z zabytkowym kościołem?	Wykonawca analizuje wpływ trasowanych wariantów na zabytki nieruchome i ruchome. Analizowane warianty przebiegów linii kolejowych będą uzgodnione i skonsultowane również z właściwym miejscowo Konserwatorem Zabytków.
90	W przypadku wyboru wariantu czerwonego czy jest możliwość na tym etapie wprowadzenia skorygowania linii torów? Chodzi o przesunięcie całego buforu/ wariantu na obrzeża sołectwa tzn poza zamieszkałą część Palowic? Na ta chwilę przecięcie sołectwa na pół skutkuje całkowitym zdewastowaniem naszej wsi.	Wykonawca przyjmuje wszystkie uwagi strony społecznej odnośnie wariantów trasowań. Ewentualna korekta przebiegu poszczególnych wariantów jest możliwa w ograniczonym zakresie (ograniczonym przez bufony inwentaryzacji przyrodniczej), i musi być poparta szeregiem argumentów z analizowanego zakresu (dostępność linii/przystanków osobowych, ilości przejmowanych nieruchomości zabudowanych, analiza możliwości technicznych, tor na nasypie/estakadzie, kwestie środowiskowe).

91	Jakie stanowisko w sprawie proponowanej lokalizacji przedstawiła dyrekcja parku krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe?	Stanowisko ZPKWŚ było negatywne, z drugiej strony przejście inwestycji liniowych przez tereny parków krajobrazowych nie jest zabronione przez prawo.
92	Jakie opinie w sprawie lokalizacji wyraziła Dyrekcja Wód Polskich z/s w Gliwicach? Teren po którym ma być przeprowadzona inwestycja jest terenem wodonośnym i wiele cieków ma ujście do Bierawki, więc proszę mi powiedzieć w jaki sposób zabezpieczona zostanie retencja wody?	Utrzymujemy bieżący kontakt z Wodami Polskimi, rozwiązania szczegółowe dot retencji wód będą projektowane na następnych etapach prac projektowych.
93	Proszę o informacje, gdzie znajdziemy potwierdzenie Państwa kwalifikacji w projektowaniu i doświadczenia, przykłady wykonanych inwestycji?	STEŚ dla linii Katowice - Ostrawa jest wykonywany przez Konsorcjum firm EGIS Poland, Egis Rail, JAF Geotechnika. Wykonawca Egis Rail projektuje w chwili obecnej ok 870 km Rail Baltica prędkość 249km/h. Studium Wykonalności dla KDP relacji Praga-Drezno, Zaprojektowana i oddana do użytku linia kolejowa KDP Kentira-Tangier ok 200 km linii kolejowej prędkość projektowana 320km/h, Linia KDP Wuhan-Canton Chiny. EGIS POLAND obecnie projektuje przebudowy linii kolejowych dla PKP PLK w Polsce. LK 102 Gdynia Chylonia-Słupsk, Rail Baltica Elk - Trakiszki, Linia Kolejowa Piekietko Podłęże.
94	Czy można prosić o analizę przebiegu: przekopów, nasypów, estakad i ewentualnego przystanku dla krzyżujących się wariantów w Szczekowicach w dzielnicy Nowa Wieś?	Prosimy o bezpośredni kontakt (email) w sprawie uzyskania dostępu do materiałów prezentowanych na spotkaniach informacyjnych. Planujemy również udostępnienie tych materiałów na stronie internetowej CPK.
95	Pytanie z dzielnicy Kłokocin: czy jest możliwa jeszcze powtórna analiza trasy tak aby przebiegała za autostradą od strony Żor. Oszczędzony by w ten sposób domy w naszej dzielnicy i staw Papierok.	Wykonawca przeanalizuje głosy sprzeciwu wobec proponowanych wariantów i przedstawi wnioski na etapie wykonania analiz.
96	Czy któryś z wariantów jest w tej chwili wiodącym? od czego zależy wybór wariantów?	Na tym etapie realizacji STEŚ (II Etap) nie można wskazać wariantu preferowanego. Analizy (aspekty Techniczne, Ekonomiczne, Środowiskowe) wykonane przez Wykonawcę STEŚ w ramach III Etapu wskażą wariant inwestorski.
97	Jak do prezentowanych wariantów ma się propozycja Radnych Miasta Rybnik zakładająca przesunięcie zoltej linii na wschod autostrady A1 i kompletne ominiecie Rybnika?	Wykonawca przeanalizuje głosy sprzeciwu wobec proponowanych wariantów i przedstawi wnioski na etapie wykonania analiz.
98	Jakim prawem firma egis wchodzi na tereny prywatne bez zgody właścicieli w celu pomiarów?	Jednym z zadań Wykonawcy jest wykonanie profilu geotechnicznego gruntów dla planowanych wariantów, Wykonawca realizuje te pomary na podstawie prawa geologicznego, geodezyjnego i umowy z zamawiającym CPK.
99	Dlaczego kolory macie inne niż na reszcie mapek?	Kolory wariantu zostały te same jak na etapie I mogą wystąpić drobne różnice w kolorach na plikach może być to uzależnione od indywidualnej konfiguracji sprzętu komputerowego.
100	Jak szeroki będzie pas bezpieczeństwa?	Zarówno proponowane osie torów wariantów jak i maksymalne bufory inwestycyjne, mogą zmienić swój przebieg. W toku konsultacji zbierane dane wpływają na potencjalne zmiany tras. Dodatkowo Wykonawca po analizie uwag wszystkich interesariuszy wprowadza wariantowanie techniczne, czyli zastosowanie różnych rozwiązań inżynierskich które wpływają na zajętość terenu pod przyszłą linią kolejową. Dopiero na etapie decyzji lokalizacyjnej, gdy już będzie znany przebieg linii kolejowej zostaną zaprojektowane docelowe rozwiązania techniczne przebiegu trasy i wtedy będzie znana szerokość zajętości pod linią kolejową.
101	Kiedy mają zdecydować jaki wariant będzie wybrany?	Wykonawca przedstawi wariant rekomendowany w III kwartale 2022r.
102	Ile domów chcą państwo wyburzyć w Belku przy opcji wariantu żółtego i pomarańczowego?	Natym etapie nie jest jeszcze możliwe podanie dokładnej liczby wyburzeń, liczba ta będzie znana po zakończeniu bieżącego etapu prac.
103	Po wywłaszczeniu jaki będzie czas na opuszczenie nieruchomości oraz czy jest możliwość do wydłużenia tego czasu?	Objęcie nieruchomości w faktyczne władanie niezbędne będzie do rozpoczęcia robót budowlanych. Prace te można rozpocząć na postawie decyzji o pozwoleniu na budowę. Zgodnie z przyjętym harmonogramem wydanie ww. decyzji planowane jest na IV kw. 2025 r. / I kw. 2026 r. Zgodnie z dotychczasową praktyką, możliwe jest korzystanie z nieruchomości przejętej pod budowę linii kolejowej do czasu wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.
104	Mówi Pan o korzyściach powiedzmy dla dwóch lub 3 miejscowości w których te przystanki będą. A co z tymi wszystkimi miejscowościami pomiędzy którym CPK przyniesie tylko szkody, wywłaszczenia, zniszczenie środowiska, hałas dla całej wioski? Jakie korzyści mają mieć z tej kolei np. Palowice w których ja widzie tylko szkody i straty. Nikt już tu nie kupi działki bo stracą całkowicie swoją atrakcyjność!!!! Poza tym puszczacie kolej pod samym kościołem zabytkowym wiec jak się ma mowa o ochronie zabytków???	Korzyściami, poza kwestią budowy nowej linii kolejowej, jej dostępności dla ruchu regionalnego, bardzo dobrej komunikacji z dostępem do szybkiej kolei z połączeniem całego kraju, jest szereg możliwych rozwiązań w zakresie dróg, przejść pieszo-rowerowych, parkingów, infrastruktury odnowieniowej, kanalizacyjnej, sanitarnej, ścieżek rowerowych. Szczegóły będą omawiane dla wariantu inwestorskiego na etapie opracowania Koncepcji Programowo Przestrzennej oraz procedowania Decyzji o Uwarunkowaniach Środowiskowych. Ponadto Gmina nie poniesie strat związanych z budową linii. Każdy planowany fragment linii kolejowej jest szczegółowo analizowany pod kątem kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową i przemysłową. Badane są skrzyżowania z infrastrukturą komunalną, sieciami energetycznymi, układem drogowym, położenie względem zabytków itp. W przypadku konieczności przejścia nieruchomości, na których zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, podmiotom tym przysługuje odszkodowanie. Jak zatem widać, wkładamy wiele wysiłku, by proponowane przebiegi w możliwie niewielkim stopniu wpływały negatywnie na funkcjonowanie społeczności. Budowa linii kolejowej będzie przy tym wspierać rozwój regionu – co szerzej opisano w kolejnym punkcie.
105	Część mieszkańców Belku mieszka już w bliskiej odległości od kolei relacji Rybnik - Katowice, teraz gdyby został wybrany jeden z wariantów pomarańczowy lub żółty będziemy mieć z dwóch stron tor . Hałas i drgania jakie wynikają z dotychczasowego sąsiedztwa kolei nasili się jeszcze bardziej i mieszkanie tutaj stanie się niemożliwe lub w bardzo dużym stopniu uciążliwe . Co z tymi mieszkańcami ?	Kwestia odszkodowań dla mieszkańców sąsiadujących z eksploatowaną linią kolejową reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porównawczej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze.
106	Co z liniami, które staną się nierentowne po wybudowaniu linii 170? Np. Ostrava-Chałupki-Wodzisław. Czy mieszkańcy korzystający z kolei, która obecnie przebiega przez centra ich miast (Rybnik, Czerwionka, Wodzisław) nie stracą obecnych połączeń dlatego, że obrzeżami ich miasta będzie szła konkurencyjna linia?	Powstanie linii Katowice - Ostrawa spowoduje uwolnienie potrzebnej przepustowości na okolicznych liniach, co umożliwi kształtowanie lepszego rozkładu jazdy niż ma to miejsce obecnie. Ponadto przewidywany jest znaczny udział ruchu mieszanego realizowanego jednocześnie po istniejących liniach i linii KDP, co spowoduje poprawę jakości i liczby połączeń z takich miast jak Rybnik, Żory czy Wodzisław Śląski. Nowoprojektowana linia nie będzie więc konkurencyjna a komplementarna wobec istniejącej sieci.

107	Dlaczego CPK nie dołączy do rozbudowy szybkiej kolej na trasie Zebrzydowice granica państwa która jest częściowo finansowana ze środków UE i ma być zakończona do 2026r?	Jest to inne zadanie inwestycyjne. Linia ta ma znacznie dłuższy przebieg, co nie gwarantuje odpowiedniej konkurencyjności w porównaniu z transportem drogowym, ponadto linia ta będzie wykorzystywana w znacznej mierze dla rozwoju wymiany towarowej pomiędzy Polską a południem Europy i Czechami. Tymczasem linia Katowice - Ostrawa będzie pełnić funkcję przede wszystkim w transporcie pasażerskim.
108	W poprzednim etapie zrezygnowano z wariantu, który według wielu opinii w najmniejszym stopniu ingerował w zabudowania. Kto decyduje o tym czy np. ogród botaniczny jest ważniejszy niż kilkadziesiąt/kilkaset domów mieszkalnych?	Kluczowe w tym przypadku było stanowisko władz i mieszkańców Mikołowa oraz ograniczenia prawne tj. prawna ochrona tego typu terenów.
109	Czy w procesie wyłonienia optymalnej trasy przebiegu „linii 170” są Państwo w porozumieniu z PKP PLK SA. Czy przeprowadzono konsultacje z Inwestorem Zastępczym zajmującym się realizacją programu „kolej+”. Jeżeli tak to jakie ustalono warunki współpracy na odcinku Orzesze-Zory-Jastrzębie?	Jesteśmy w bieżącym kontakcie z najważniejszymi interesariuszami projektu w tym z PKP PLK. Ustalenie koordynacji z programem Kolej+ będzie możliwe po dalszym uszczegółowieniu założeń inwestycji realizowanych w ramach tego programu.
110	Ile przystanków pomiędzy Ostrawą a Katowicami jest planowane dla KDP? Jaki dystans jest potrzebny żeby rozpedzić pociąg do 250km/h? I w jakim procencie na tej trasie taka prędkość będzie uzyskiwana skoro cała linia ma około 80km?	Dla pociągów KDP zakładana jest możliwość zatrzymania na stacji Mszana lub Zory/Rybnik (nazwa rozbocza). Dystans potrzebny na rozpędzenie pociągu do $v=250\text{km/h}$ zależy od typu użytkowanego taboru. Cały przebieg głównej trasy jest projektowany dla tej prędkości, nie dotyczy to łącznic z okolicznymi miastami.
111	Obecnie pospieszny z Ostrawy przez Rybnik do Katowic jedzie 91 minut. Czy analizowali Państwo ile można skrócić ten czas poprzez modernizację tej linii i ile finansowo można na tym zaoszczędzić w porównaniu do KDP? Czy analizowano obłożenie tych pociągów w porównaniu z linią 170 która omija centra miast?	Budowa nowej linii wynika z założeń strategicznych realizowanych na szczeblu rządowym i międzynarodowym, w tym ogólnoeuropejskim. Analizy dotyczące możliwości modernizacji istniejącej infrastruktury nie są prowadzone w ramach Studium będącego przedmiotem projektu. Były one już wykonywane w ramach działań PKP PLK.
112	Czy wjazd pociągów regionalnych z Jastrzębia oznaczać będzie konieczność zakupu przez marszałka składów dwustystemowych? Jakiej jest planowane napięcie sieci trakcyjnej?	Na linii zakładane jest napięcie 2x25 kV AC.
113	Co z mieszkańcami, którzy budują domy na kredyt - po otrzymaniu "odszkodowania" w pierwszej kolejności zostaną zaspokojone roszczenia banku, czyli spłata kredytu. Biorąc pod uwagę zmianę stóp procentowych itd w większości przypadków mieszkańcy nie będą mieli możliwości ponownego zaciągnięcia kredytu. Co w takiej sytuacji?	Podstawowym pytaniem jest jaka zostanie określona wysokość odszkodowania. Odszkodowanie będzie określone na dzień wydania decyzji lokalizacyjnej, będzie odnosiło się do wartości rynkowej. Zakładamy, że wartość będzie równa lub wyższa wysokości kredytu. Sytuacja każdego kredytobiorcy jest bardzo indywidualna i nie da się odpowiedzieć bez szczegółowej analizy konkretnego przypadku. Należy założyć, że wszystkie tego typu sytuacje muszą być zaopiekowane przez Inwestora w zakresie różnych rozwiązań zabezpieczających interes społeczny.
114	Działka siedliskowa ma wartość jako całość. Co w sytuacji, gdy linia kolejowa będzie położona w części zabudowanej. Jak wówczas będzie wyceniana?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
115	W poprzednim etapie zrezygnowano z wariantu, który według wielu opinii w najmniejszym stopniu ingerował w zabudowania m.in. omijał tereny mieszkalne Palowic, Belku, Orzesza, Łążisk, Mikołowa i południowych dzielnic Katowic. Kto decyduje o tym czy np. ogród botaniczny jest ważniejszy niż kilkadziesiąt/kilkaset domów mieszkalnych?	Kluczowe w tym przypadku było stanowisko władz i mieszkańców Mikołowa oraz ograniczenia prawne tj. prawna ochrona tego typu terenów.
116	Czy zdaniem ekonomistów z CPK potencjalne zyski z tej inwestycji są dostatecznym uzasadnieniem inwestycji, której koszty szacowane są na połowę budżetu Polski za 2020r.?	Opłacalność ekonomiczna i finansowa planowanej inwestycji (linii Katowice Ostrawa) będzie opracowana na etapie III, zgodnie z metodyką UE.

117	W jaki sposób dokonano analizy wyrobisk po nieczynnych kopalniach?	W czasie wykonywania Studium STEŚ wykorzystywano informacje na temat złóż i ich eksploatacji górniczej pozyskane z wiarygodnych źródeł, takich jak np. archiwów Wyższego Urzędu Górniczego, Państwowego Instytutu Geologicznego oraz spółek węglowych i innych, wiarygodnych instytucji jak np. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Unikano projektowania wariantów na terenach, na których urzędy wskazywały występowanie lub możliwość występowania wpływów górniczych. W ten sposób ograniczono do minimum ryzyko powstawania awarii przyszłej infrastruktury projektowanej linii kolejowej. Ponadto w ramach STEŚ wykonane zostaną badania geologiczne i geotechniczne, weryfikujące przyjęte założenia.
118	Czy koszt budowy aż 4 torów linii czerwonej nie jest największy? I jakie jest jego uzasadnienie?	Opłacalność ekonomiczna i finansowa planowanej inwestycji (linii Katowice Ostrawa) będzie opracowana na etapie III, zgodnie z metodyką UE.
119	Czy bierze Państwo pod uwagę możliwość, że ten projekt nie dojdzie do skutku? Co musiałyby się stać by ten pomysł rządowy nie wypalił ?	Teoretycznie jest możliwe iż studium wykonalności zakończone zostanie negatywną rekomendacją dotyczącą realizacji projektu.
120	Jakie niby korzyści wynikają dla gminy Czerwionka - Leszczyny i jej mieszkańców?	Korzyściami, poza kwestią budowy nowej linii kolejowej, poprawą dostępności do przewozów regionalnych dzięki budowie stacji w nowych lokalizacjach, bardzo dobrej komunikacji z dostępem do szybkiej kolei z połączeniem całego kraju, jest szereg możliwych rozwiązań w zakresie dróg, przejść pieszo-rowerowych, parkingów, infrastruktury odnowieniowej, kanalizacyjnej, sanitarnej, ścieżek rowerowych. Szczegóły będą omawiane dla wariantu inwestorskiego na etapie opracowania Koncepcji Programowo Przestrzennej oraz procedowania DUŚ. Na kolejnych etapach przygotowania dokumentacji i pozyskiwanych decyzji administracyjnych Inwestor będzie podejmował rozmowy z Przedstawicielami JST i organizacji pozarządowych w celu określenia potrzeb społecznych i wymaganych uwarunkowań realizacji inwestycji w wariantcie inwestycyjnym.
121	Co będzie jeżeli okaże się , że ta inwestycja jest nietrafiona , przynosi straty Ludzie będą pozbawieni domów a pociągami i tak nikt nie będzie jeździł?	Proces studium wykonalności służy do tego aby uwzględnić wszelkie okoliczności w ten sposób aby takie sytuacje nie miały miejsca.
122	Ciągle zastanawia mnie po co ta inwestycja skoro jest połączenie Ostrawa- Katowice?	Istniejące połączenie nie spełnia wymogów efektywności ani konkurencyjności względem innych środków transportu.
123	W jaki sposób będzie finansowana inwestycja?	Aktualnie Spółka korzysta z dofinansowania ze środków instrumentu CEF zarządzanego przez Unię Europejską na wykonanie prac przedprojektowych. CPK będzie się również starało o uzyskanie dotacji na prace budowlane. Pozostała część środków będzie pochodziła z budżetu państwa.
124	Proszę o odpowiedź na pytanie na jakiej podstawie są wyliczane kwoty należne właścicielowi za wywłaszczenie nieruchomości? O ile cena jest większa od wartości rynkowej?	Cena będzie zawsze odnosiła się do wartości rynkowej na dzień wydania decyzji lokalizacyjnej. Wycena będzie opracowana przez niezależnego rzeczoznawcę na podstawie operatu szacunkowego. Szczegóły określa Ustawa z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
125	W którym momencie odbędzie się wysiedlenia?	Dokonanie wyboru wariantu inwestorskiego jest przewidziane do końca 2022 r. Oznacza to, że po uzyskaniu niezbędnych decyzji oraz uzgodnień tj. w I kw. 2024 r. będzie potwierdzone miejsce realizacji linii kolejowej. Można zatem przyjąć, iż ostateczne określenie terenu, który zostanie przejęty pod inwestycję nastąpi w I kw. 2025 r. Objęcie nieruchomości w faktyczne władanie niezbędne będzie do rozpoczęcia robót budowlanych. Prace te można rozpocząć na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę. Zgodnie z przyjętym harmonogramem wydanie ww. decyzji planowane jest na IV kw. 2025 r. / I kw. 2026 r. Zgodnie z dotychczasową praktyką, możliwe jest korzystanie z nieruchomości przejętej pod budowę linii kolejowej do czasu wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.
126	Czy wyliczone są dane, ile domów wyburzycie?	Dysponujemy takimi szacunkami, jednak ze względu na niezakończenie tej fazy prac nie możemy ich udostępnić.
127	Na jakim odcinku REALNIE te pociągi będą uzyskiwały duże prędkości?	Dla większości wariantów wykonawca planuje prędkość projektową na poziomie 250km/h miejscowo ograniczamy predkosć do 200km/h. Na odcinkach łącznie z liniami konwencjonalnymi prędkości projektowane są niższe dopasowane do parametrów łącznic (łuki pionowe, nachylenie).
128	Czy zanim przystąpi się do prac nie powinno się zbadać środowiska kulturowego oraz środowiska naturalnego?	Przed rozpoczęciem prac nad ŚTES zlecono inwentaryzację przyrodniczą, która służy zbadaniu uwarunkowań przyrodniczych na obszarze projektu. Ponadto Wykonawca realizując steś analizuje wpływ wariantów linii kolejowych na środowisko naturalne i środowisko kulturowe, opis przedmiotu zamówienia wyraźnie wskazuje kryteria oceny wpływu wariantów na środowisko Wykonawca w analizie wielokryterialnej dokona pdsurowania tych kryteriów i między innymi na tej podstawie wskaże wariant rekomendowany Zamawiającemu CPK.
129	Jak szerokie będą pasy buforowe? Czy również będą się wiązać z wyburzeniami?	Zarówno proponowane osie torów wariantów jak i maksymalne bufory inwestycyjne, mogą zmienić swój przebieg. W toku konsultacji zbierane dane wpływają na potencjalne zmiany tras. Dodatkowo Wykonawca po analizie uwag wszystkich interesariuszy wprowadza wariantowanie techniczne, czyli zastosowanie różnych rozwiązań inżynierskich które wpływają na zajętość terenu pod przyszłą linię kolejową. Dopiero na etapie decyzji lokalizacyjnej, gdy już będzie znany przebieg linii kolejowej zostaną zaprojektowane docelowe rozwiązania techniczne przebiegu trasy i wtedy będzie znana szerokość zajętości pod linię kolejową. Ilość i zakres potencjalnych wyburzeń będzie uzależniony od ostatecznego kształtu projektu budowlanego.
130	Czy strefy buforowe widniejące na aktualnych mapach są tymi ostatecznymi? Czy może się zdarzyć że ostatecznie będą szersze?	Zarówno proponowane osie torów wariantów jak i maksymalne bufory inwestycyjne, mogą zmienić swój przebieg. W toku konsultacji zbierane dane wpływają na potencjalne zmiany tras. Dodatkowo Wykonawca po analizie uwag wszystkich interesariuszy wprowadza wariantowanie techniczne, czyli zastosowanie różnych rozwiązań inżynierskich które wpływają na zajętość terenu pod przyszłą linię kolejową. Dopiero na etapie decyzji lokalizacyjnej, gdy już będzie znany przebieg linii kolejowej zostaną zaprojektowane docelowe rozwiązania techniczne przebiegu trasy i wtedy będzie znana szerokość zajętości pod linię kolejową. Większa zajętość terenu może być znana na etapie projektu budowlanego i być uzależniona od ostatecznej skali i wielkości przebudów układu drogowego towarzyszącego przyszłej linii.
131	Czy będą istotne zmiany na odcinku od stacji Katowice Piotrowice do Katowice Dworzec główny? Jakie będą przebudowy na tym odcinku?	Przedmiotowa inwestycja nie uwzględnia odcinka od st. Katowice Piotrowice do st. Katowice (Główne). Ten odcinek jest realizowany przez PKP PLK.
132	Jak będzie z przejazdem drogowym ul. Owsianą od ul. Kościuszki do ul. Panewnickiej?	Na skrzyżowaniu projektowanej linii z ul. Owsianą planowane jest skrzyżowanie dwupoziomowe.
133	Kto będzie pokrywał koszty przebudowy dróg ? Czy będzie to obciążało samorząd?	Koszty przebudowy dróg pokrywa Inwestor.

134	Jaka liczba domów w strefie 63 i 64 będzie w strefie do wyburzenia? Jaki wpływ będzie miała taka kolej na sąsiadujące budynki (uszkodzenia)?	Dysponujemy takimi szacunkami, jednak ze względu na niezakończenie tej fazy prac nie możemy ich udostępnić. Zawsze jest badany hałas wytwarzany przez przejeżdżające pociągi na liniach kolejowych na podstawie ich masy, parametrów, prędkości oraz typu i jakości nawierzchni torowej, w zależności od częstotliwości pociągów na dobę określa się uciążliwość akustyczną. Dla każdego przebiegu inwentaryzowana jest na terenie gminy i gmin ościennych zabudowa zarówno na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, czyli klasyfikacji kwartałów i dzielnic, a nawet poszczególnych posesji. Dokonuje się kwalifikacji akustycznej, czyli określa się maksymalny poziom natężenia hałasu, który jest dopuszczalny w tych miejscach. Obecnie nie ma jeszcze danych dotyczących umieszczenia torów nad ziemią albo w wykopie, w związku z tym trudno dokonać modelowania, ale takie modelowania zawsze jest wykonywane na etapie analizy środowiskowej. Podkreśla, że podchodzi się do tego rzetelnie i wszystko jest dokładnie obliczane. Jeżeli jest dużo pociągów, to zdarza się, że poziom hałasu zostaje przekroczony. Wówczas stosuje się wiele różnych technik min. podkładki pomiędzy szyną a podkładem, które hamują drgania, jak też podkłady specjalnej konstrukcji, jak i samą konstrukcję, żeby eliminować ilość hałasu emitowanego przez wózki szczególnie przez koła, jeśli chodzi o kolej klasyczną. Natomiast przy KDP trzeba również rozpatrywać dźwięki powodowane przez skrzynię elektrycznego zespołu trakcyjnego, które się przemieszczają. Szum ten jest minimalizowany za pomocą ekranów akustycznych. Istnieją przepisy prawa, które stoją na straży zdrowia i komfortu mieszkańców i użytkowników kolei, jak i przepisy związane z BHP dla pracowników kolei każą stosować takie techniki, które ograniczą hałas do dopuszczalnych poziomów. Podobnie z drganiami, tutaj wiadomo, że teren jest dość wrażliwy z powodu szkód górniczych i na pewno przy każdym przebiegu będą przeprowadzone badania geologiczne, inżynierskie i górnicze ekspertyzy, które zabezpieczą zarówno przed emisją i propagacją drgań zapewnienie bezpieczeństwa, żeby konstrukcja się nie zdegradowała.
135	Czyli cała ulica Hortensji do wyburzenia?	Z uwagi na rozbudowę układu torowego w obrębie PO Katowice Podlesie ulica Hortensji będzie wymagała przebudowy. Optymalizujemy obecnie zajętość i zakres przebudowy w tym rejonie.
136	Proszę o informację, czy w granicach Katowic planowane jest "przecięcie" któregoś z przebiegów istniejących lokalnych dróg bez zapewnienia jej ciągłości. Czyli - czy któreś z połączeń zostanie przerwane? Dodatkowo proszę o informację, co będzie się działo z linią w wariantcie biegnącym na południe (63) na odcinku od stacji Piotrowice do początku Państwa projektu.	Przecięcie linią kolejową dróg lokalnych odbywa się skrzyżowaniem bezkolizyjnym. Jeżeli warunki nie są korzystne (np. kąt skrzyżowania zbyt ostry) to wówczas droga zostaje przebudowywana. Przez PKP PLK jest planowana rozbudowa LK139 do 4 torów. Linia KDP będąca przedmiotem naszego projektu będzie rozpoczynała swój bieg od PO Katowice Podlesie.
137	Czy LK 170 to będzie to jednotorowa linia kolejowa? jeżeli padło hasło walki z wykluczeniem komunikacyjnym to jaka będzie oferta przewozowa dla nowej stacji Katowice Podlesie w związku z budową LK 170?	Wykonawca na obecnym etapie prac zakłada model linii LK170 jako linie dwutorowa. Wykonawca realizując STEŚ wykonuje analizy dostępności przystanków osobowych i analizy ruchu, prognozujemy przyszłe wykorzystanie linii w zakresie przewozów osobowych. Zaproponowany został potencjalny rozkład jazdy i został uzgodniony i omówiony z aktualnymi przewoźnikami obecnymi na tym terenie. Na chwilę obecną nie jesteśmy w stanie określić dokładnej liczby pasażerów korzystających z przyszłej linii kolejowej ze względu na niezakończenie prognoz ruchu, możemy wskazać natomiast, iż ze stworzonego potencjalnego rozkładu jazdy wynika, że w najbardziej obciążonym przewozami odcinku linii będzie kursowało ok 36 par pociągów dalekobieżnych oraz ok 32 pary pociągów regionalnych.
138	Czy w miejscu planowanego zamknięcia przejazdu na ulicy Słonecznikowej jest planowane stworzenie przejścia dla pieszych gdzieś w okolicy?	W wariantcie 63 przejazd pod torami zostanie utrzymany. W wariantcie 64 przejście będzie ulicą Uniczowską.
139	Jaka będzie wysokość wiaduktów nad drogami lokalnymi? Jak wysoki będzie ekran dźwiękoszczelny licząc od torów ułożonych na nasypie? Czy ekran będzie przezroczysty?	Wysokość wiaduktów będzie uzależniona od tzw. skrajni, jaka obowiązuje na danej drodze, czyli wysokość jakiej potrzebują poruszające się na niej pojazdy zgodnie z klasą drogi, tak aby nie ograniczać funkcjonalności drogi po budowie linii kolejowej. Wysokość ekranów zostanie ustalona na etapie Raportu Oddziaływania na Środowisko.
140	Przy takiej szerokości pasa zajętego pod inwestycje co ile kilometrów planowane są przejścia i przejazdy umożliwiające przemieszczenie się na drugą stronę linii kolejowej?	Wykonawca wykonując steś planuje przebudowę układów drogowych w taki sposób aby zachować funkcjonalność układu drogowego. Drogi klasy krajowej wojewódzkiej powiatowej będą przebudowywane w tzw śladzie (w miejscu skrzyżowania na obiekcie dwupoziomowym) dla pozostałych dróg przewiduje się, przebudowę skrzyżowań z wykorzystaniem sroń równoległych i skrzyżowań dwupoziomowych, odległość skrzyżowań będzie znana na etapie projektu budowlanego lecz nie powinno być to rzadziej niż 3 km.
141	Jakimi specjalistami Państwo dysponujecie przy badaniu analizy?	Na tak zadane pytanie mogę odpowiedzieć z czystym sumieniem że najlepszymi.
142	Kiedy dowiem się, który wariant jest rekomendowany?	W III kwartale 2022 r.
143	Z czego wynika różna szerokość buforów inwestycyjnych np. dlaczego w okolicach ulicy Kaskady: - wariant „zielony” jest szerszy od pozostałych wariantów? - wariant „pomarańczowy” jest szerszy od „żółtego” chociaż tory biegną w tym samym śladzie?	Bufor zależy od wysokości nasypu w danym miejscu. Wariant zielony jest w tej lokalizacji prowadzony najwyżej, a dodatkowo rozstaw torów jest w wariantcie zielonym szerszy w tej lokalizacji. Różnice w szerokościach dla wariantu żółtego i pomarańczowego wynika z różnic pomiędzy wariantami w zakresie wysokości, na jakiej prowadzony jest tor. We wszystkich wariantach skrzyżowanie z ul. Kaskady będzie dwupoziomowe.
144	Czy będzie jakaś zmiana dla ul. Sarmackiej w Katowicach?	Nie. Zupełnie poza zakresem projektu.
145	Czy będą jakieś prowadzone przebudowy ul. Owsianej i ul. Panewnickiej w jakich miejscach?	Na skrzyżowaniu projektowanej linii z ul. Owsianą planowane jest skrzyżowanie dwupoziomowe.
146	Jak Państwo możecie szacować koszt budowy, jeśli warianty są poprowadzone na nieaktualnych mapach. Na samej krótkiej prezentacji Pana Huberta nie było kilkunastu nowych domów?	Na ten moment nie można precyzyjnie określić kosztów, nastąpi to w etapie III STEŚ, który precyzyjnie określi koszt poszczególnych wariantów z uwzględnieniem kosztów wyłączeń. Podkłady Google są używane wyłącznie w celach prezentacyjnych ze względu na łatwość ich użycia. Prace nad STEŚ odbywają się na najbardziej aktualnych mapach pozyskanych m.in. z powiatowych ośrodków geodezyjnych.
147	Jaki wpływ będzie mieć na zdrowie mieszkańców linia zasilająca KDP (2x25kV)?	Planowana trakcja pociągów w systemie 2x25kV (25 kilowoltów) prądu przemiennego (AC) jest w Polsce niestosowana dotychczas, ale jest używana dość powszechnie na świecie i w Europie od dziesiątek lat bez ujemny dla pasażerów pociągów i dla mieszkańców wzdłuż linii kolejowej. System ten jest używany przez koleje indyjskie, koleje rosyjskie, włoskie koleje dużych prędkości, brytyjskie szybkie linie kolejowe (większość głównych linii West Coast Main Line i Crossrail), przy czym niektóre części starszych linii są stopniowo przekształcane, Linie francuskie (linie TGV i kilka innych linii), większość hiszpańskich linii KDP, Amtrak (USA) oraz niektóre linie fińskie i węgierskie. Obecnie również Rail Baltica łącząca Polskę z krajami nadbałtyckimi, na północ od granicy polsko-litewskiej jest projektowana w tym systemie. Z punktu widzenia emisji pól elektromagnetycznych pole elektryczne w sąsiedztwie tej linii w miejscach dostępnych dla ludności (poza wygrozdem linii kolejowej) jest porównywalne do pól występujących na liniach średniego napięcia (15 kV) stosowanych powszechnie w Polsce oraz do pól występujących przy linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN), które są powszechnie zainstalowane od lat '60 wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych na sieci PKP PLK. Moce przenoszone przez ten system linii zasilających są większe, choć porównywalne z mocami przenoszonymi przez linie zasilania trakcji konwencjonalnej (tzw. fider i przewody powrotne), które od lat przebiegają wzdłuż zelektryfikowanych linii kolejowych. Natomiast przewodzony jest znacznie mniejszy prąd, dlatego natężenie pola magnetycznego jest również mniejsze. Podstacje trakcyjne nowego systemu będą zlokalizowane znacznie rzadziej niż w aktualnym systemie (co np. 80 km zamiast aktualnie ok. 15-20 km), dlatego liczba podstacji oraz linii najwyższych napięć zasilających te podstacje będzie mniejsza. Z tego powodu mniej będzie również linii, które są niezbędne do zasilania podstacji. Nie stwierdzono ujemnego wpływu na florę - pod liniami wysokiego napięcia często hodowane są świerki na choinki. Wpływ promieniowania na faunę i ludzi jest również ograniczony ze względu na fakt separacji (wygrozdem) pasa kolejowego od otoczenia. Natężenie promieniowania elektromagnetycznego bezpośrednio pod przewodami systemu zasilania 2x25 kV AC 50Hz nie przekracza poziomów dopuszczalnych dla ludności i pracowników w odległości kilku metrów od przewodu, (również na wysokości człowieka). Przy poziomie średniego napięcia 25 kV nie występuje zjawisko ulotu (słyszalnego hałasu) jak w przypadku linii wysokich i najwyższych napięć (>=100 kV), nie ma więc ujemnych oddziaływań akustycznych.
148	Czy jest jakiś plan wyburzeń i przebudowy przy ul. Uniczowskiej, w których miejscach?	Ul. Uniczowska zostanie przebudowana od wiaduktu kolejowego do skrzyżowania z ulicą Grota Roweckiego.

149	Budowę zaczęłam na ul. Słonecznikowej trzy lata temu. Po co w takim razie miasto wydawało zgodę na budowę domu? Ceny działek przez ostatnie dwa lata wzrosły już o 100%. Już nie wspomnieć o materiałach budowlanych. Ten nasyp przechodzi przez róg mojego domu, a sąsiada przez pół domu. Chodzi również o to, że taka kolej obniża wartość domów, które nie są do wyburzenia. Ja szczegółowo sprawdzałam przed wyborem działki wszelakie projekty.	Przed wszystkim należy zaznaczyć, że obecnie rozważane są różne warianty przebiegu inwestycji, z których do dalszych prac zostanie wybrany wyłącznie jeden, tzw. wariant inwestorski. W oparciu o wspomniany wariant inwestorski zostaną określone nieruchomości, których przejęcie będzie niezbędne do zrealizowania inwestycji. Na obecnym etapie przygotowania inwestycji, j.s.t. nie mają żadnych ograniczeń w zakresie wydawania warunków zabudowy, czy pozwoleń na budowę. Dopiero na etapie procedury uzyskania decyzji lokalizacji linii kolejowej, wskazany w niej obszar zostanie ograniczony do wydawania WZ czy PnB.
150	Na ilu stacjach w Katowicach będzie się zatrzymywał ten pociąg?	Szybkie pociągi zatrzymują się w Katowicach i dodatkowo na jednej ze stacji na trasie (Mszana lub Żory). Linia KDP nie jest stworzona tylko dla szybkich pociągów, to jest linia o hybrydowym sposobie użytkowania i umożliwiała komunikację regionalną. Pociąg kategorii regionalnej będzie się zatrzymywał na większej liczbie stacji. Dwa rodzaje ruchu będą się zatrzymywały na różnych przystankach. Pociąg regionalny pomiędzy Jastrzębiem Zdrojem a Katowicami zatrzyma się kilka razy, pociąg międzynarodowy zatrzyma się raz. Wszystko zależy od założeń przewoźników kolejowych.
151	Mam pytanie czy są planowane „fizyczne” konsultacje poza tymi online?	Tak. Są planowane spotkania stacjonarne. Odbędą się na przełomie marca/kwietnia.
152	Proszę podać przynajmniej jeden przykład dotychczasowych Państwa zrealizowanych zadań w projektowaniu linii dużych prędkości - gdzie i kiedy?	SW Polsce nie została zrealizowana żadna linia dużych prędkości (za wyjątkiem budowy CMK w latach 70.) Czy to oznacza, że nie mamy w ogóle budować takich linii? Firma wykonawcza jest firmą z ogromnym doświadczeniem w tej kwestii na całym świecie. Oto przykłady projektowanych w ostatnich latach przez Wykonawcę Linii Kolejowych Dużych Prędkości: i. Linia Kolejowa Dużych Prędkości "SEA" we Francji na odcinku Tours - Bordeaux, ii. Linia Kolejowa Dużych Prędkości "BPL" Bretagne - Pays de la Loire we Francji na odcinku Le Mans - Rennes.
153	Czyli wariant czerwony jest uważany przez Państwo jak najbardziej korzystny? Można prosić o potwierdzenie?	Na tym etapie wszystkie warianty traktujemy identycznie. Każdy z nich ma swoje wady i zalety. Wariant inwestorski powinien być znany latem br.
154	Planowane warianty przecinają korytarze migracyjne zwierząt. Ile przejść dla zwierząt powstanie na trasie inwestycji?	Jest prowadzona inwentaryzacja przyrodnicza, przede wszystkim korytarzy migracyjnych zwierząt poszczególnych gatunków. Bada się ich obyczaje i siedliska, określane są ich miejsca przemieszczania się do wodopoju, do miejsc, gdzie żerują. Są prowadzone bardzo szczegółowe analizy, ale na następnym etapie przygotowując się do decyzji środowiskowej. Kolejnym etapem jest planowanie przejść dla tych zwierząt. Starania są takie, aby nasyp linii kolejowej przypominał sito, czyli był przezroczysty dla zwierząt w miejscach, których potrzebują do migracji. Znane są korytarze w skali krajowej i międzynarodowej, natomiast lokalne trzeba znaleźć i określić, gdzie one są. To jest główny wskaźnik, gdzie budować i jakie przejścia. Zasadą jest, że dla małych zwierząt, gadów i ptaków buduje się od jednego do kilku przejść w szeregu co 50-100 m w zależności od warunków terenowych i od potrzeb gatunku, który tam występuje. Dla dużych zwierząt w strefie korytarza planuje się duże przejścia pod linią, nad linią jest to niemożliwe z uwagi na wysokość oprzyrządowania elektrycznego, dlatego będą to wiadukty kolejowe z funkcją przejścia dla zwierząt. Wygrodenia są bardzo ważnym elementem bezpieczeństwa zarówno dla zwierząt i ludzi jaki i dla przewożonych pasażerów. To jest wymagane przepisami prawa.
155	Proszę o potwierdzenie do ilu metrów od strefy buforowej będą również decyzje wywłaszczeniowe. Ludzie patrząc na plany myślą, że są "bezpieczni" nie będąc w strefie.	Szerokość strefy buforowej będzie doprecyzowana na następnych etapach projektu. Zgodnie z prawem zabudowania mogą znajdować się w odległości 10 m od granicy pasa (obszaru) kolejowego lub 20 m. od osi skrajnego toru.
156	W takim razie co jeśli linia przecina rozlewisko? Linia zielona i czerwona przechodzi przez środek pojezierza palowickiego. Jak w takim wypadku wygląda kompensacja?	Kompensacje i rekompensaty środowiskowe będą przedmiotem rozważań na etapie raportu oceny oddziaływania na środowisko i decyzji środowiskowej. Na obecnym wstępnym etapie projektowym STEŚ Wykonawca może np. rozważyć zaprojektowanie w tym miejscu długiej estakady, aby uniknąć wycinek lasu i niszczenia obszaru zbiorników wodnych.
157	A jak będzie wyglądała sytuacja jeśli zajdzie konieczność przejścia z infrastrukturą mediów, ciepłownictwo, wodociągów, czy będą zgody dla projektantów przejścia przez takie nasypy pod szczególnymi warunkami? Nie wszystkie opcje można przewidzieć 10 lat do przodu.	Wykonawca identyfikuje kolizje w przyjętym buforze inwestycyjnym dla aktualnego stanu infrastruktury. Zakłada koszty przebudów dla stanu istniejącego i dla wydanych pozwoleń na budowę. Aktualizacja rozwiązań będzie dokonana na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę i decyzji administracyjnej.
158	Czy Państwo znacie koszty budowy poszczególnych wariantów? Czy jest zrobiona inwentaryzacja terenów, budynków mieszkalnych, usługowych, przemysłowych dla poszczególnych wariantów?	Jest prowadzona. Przybliżone koszty każdego z wariantów będziemy znali w przeciągu następnych kilku miesięcy. Przed nami analiza wielokryterialna oraz analiza kosztów i korzyści. Inwentaryzacja wszelkich kolizji z istniejącą infrastrukturą (sieciami, drogami i budynkami) jest aktualnie prowadzona. Materiał ten posłuży nam do porównania wariantów.
159	Proszę o info jakie są obecnie prędkości KDP w Europie?	W Europie do 320 km/h.
160	Co jeśli linia przecina rozlewisko? Linia zielona i czerwona przechodzi przez środek pojezierza palowickiego. Jak w takim wypadku wygląda kompensacja? Czy pojezierze zostanie odtworzone w miejscu wskazanym przez samorząd?	Kompensacje i rekompensaty środowiskowe będą przedmiotem rozważań na etapie raportu oceny oddziaływania na środowisko i decyzji środowiskowej. Na obecnym wstępnym etapie projektowym STEŚ Wykonawca może np. rozważyć zaprojektowanie w tym miejscu długiej estakady, aby uniknąć wycinek lasu i niszczenia obszaru zbiorników wodnych.
161	Do jakiej głębokości będą badania dla wybranej linii?	Jeżeli chodzi o planowane i przeprowadzane badania geotechniczne głębokość otworów jest zmienna i uzależniona od sposobu realizacji konstrukcji nasypu przekopu, estakad, wiaduktów i mostów kolejowych i drogowych. Głębokość otworów zatem waha się od 6 do 20m.
162	Proszę podać konkretną informację czy odszkodowanie pokryje koszt zakupu nowej działki i budowy domu! proste tak lub nie.	Cena będzie zawsze odnosiła się do wartości rynkowej na dzień wydania decyzji lokalizacyjnej. Wycena będzie opracowana przez niezależnego rzeczoznawcę na podstawie operatu szacunkowego. Szczegóły określa Ustawa z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
163	Czy rzeczoznawca wyceniający nieruchomości może być wybierany przez niezależny organ (nie CPK)?	Tak, rzeczoznawcę wskazuje Wojewoda.
164	Ceny rynkowe za m2 mieszkań nie obejmują ich wyposażenia ani wykończenia. Jak odszkodowanie ma zrehabilitować utratę mienia?	Proces wyceny jest prowadzony przez niezależnego Rzeczoznawcę majątkowego. Do określenia wysokości odszkodowania sporządzane są operaty szacunkowe na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami oraz Rozporządzenia Rady ministrów z dnia 20 września 2004 roku w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego. Operat szacunkowy jest wynikiem przeprowadzonego procesu wyceny i powinien co do zasady uwzględniać całość uwarunkowań i czynników mających wpływ na wartość nieruchomości. Przyjęta metoda szacowania należy do wyłącznych kompetencji rzeczoznawców majątkowych, przy czym działają oni w oparciu o przepisy prawa.
165	Co z odszkodowaniami za dobrze utrzymane ogrody - drzewa, krzewy itp.?	W skład odszkodowania wchodzi wszelkie nanesienia i zagospodarowania.
166	Jak się ma wypłata odszkodowań do działek przyległych? Ich wartość spadnie, a uciążliwość wzrośnie.	Wywłaszczeniom i odszkodowaniu podlegają tylko niezbędne nieruchomości dla realizacji inwestycji. Kwestia odszkodowań dla mieszkańców sąsiadujących z eksploatowaną linią kolejową reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze.

167	W jaki sposób rekompensowana będzie strata dochodów w wyniku utraty działalności gospodarczej znajdującej się na wywłaszczanej posiadłości?	Przed wszystkim należy podkreślić, że Spółka będzie dążyć do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków, z uwzględnieniem sytuacji rynkowej. Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Niemniej, w sytuacji braku akceptacji propozycji i rozwiązań Spółki zastosowanie mają przepisy: d) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; e) ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; f) ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.
168	Jeżeli moja działka np. warta jest teraz 300zł, a docelowo będzie znajdować się przy ogrodzeniu CPK i już teraz wiadomo, że projekt CPK spowoduje obniżenie tej ceny to wojewoda za cenę rynkową przyjmie cenę obniżoną - czy mam rację?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Co do zasady postawą szacowania jest podejście porównawcze. To znaczy, że podstawą wyceny są transakcje rynkowe dotyczące sprzedaży nieruchomości podobnych do wycenianej. W przypadku braku możliwości zastosowania podejścia porównawczego, z uwagi np. na brak transakcji bądź szczególny charakter nieruchomości szacowanej albo jeśli jest to uzasadnione, stosowane jest podejście kosztowe, tj. wycena na podstawie kosztu budowy z uwzględnieniem zużycia.
169	Kiedy zostaną wypłacone pieniądze? w jakim terminie od wydania decyzji?	Wypłata odszkodowania za przejęte nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości nastąpi na zasadach i w terminach określonych w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
170	O ile się skróci czas przejazdu z Katowic do Ostrawy w porównaniu do obecnej trasy?	Zakładany czas przejazdu wynosi ok 40 minut. Zatem zyska czasowy wynosi ok 50 minut.
171	Czyli jeśli okaże się że nie ma realnej potrzeby takiej inwestycji na danym terenie inwestycja nie powstanie?	Można sobie wyobrazić taką sytuację ale jest to bardzo mało prawdopodobne.
172	Chce nam Pan powiedzieć, że zostaną wydane nasze pieniądze i potem się okaże, że lini się nie opłaca budować?	Tak samo jak w przypadku każdej innej inwestycji - to właśnie Studium Wykonalności jest dokumentem, w którym przeprowadza się analizy dotyczące wykonalności, opłacalności i formy inwestycji. Nie jest to nic niezwykłego.
173	Czy Państwo bierzecie pod uwagę rozbudowę linii E65 i dodanie do niej linii dużych prędkości?	Jest to inny projekt, komplementarny wobec naszego.
174	A ile teraz kolej przewozi na tej trasie pasażerów a ile jest w planach? Są na ten temat jakieś badania? Ale to porty lotnicze lokalne upadną? I firmy kooperacyjne z portami lotniczymi?	W CPK sporządzamy szczegółowe prognozy ruchu dla każdej inwestycji. Obecnie liczba pasażerów nie jest znaczna, ale to dlatego że oferta (liczba pociągów i czas przejazdu) jest bardzo słaba. Obszar jest natomiast gęsto zaludniony, więc nie należy się obawiać o liczbę pasażerów, zwłaszcza przy zapewnieniu dostępności dla transportu lokalnego i regionalnego (pociągi osobowe).
175	Jako przyszedł mieszkaniec Podlesia, a dokładniej ul. Konwalii, która jest w odległości około 1,5-2km od linii kolejowej i jest na wzniesieniu. Hałas emitowany od obecnego ruchu kolejowego (stukot kół, jak i trąbienie przed każdym przejazdem niestrzeżonym). Jaki jest pomysł na ograniczenie emisji hałasu od projektowanej linii. Ekran akustyczne mogą nie być wystarczające dla ochrony przed hałasem.	Tor bezstykowy nie generuje stukotu kół, a obowiązkowe skrzyżowania bezkolizyjne i wygrodenie linii powodują że nie ma potrzeby używania sygnałów dźwiękowych. Ponadto poza ekranami akustycznymi istnieją dodatkowe metody ograniczania hałasu i wibracji. Będą one szczegółowo określone na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnego wariantu.
176	Co z liniami, które staną się nierentowne po wybudowaniu linii 170? Np. Ostrava-Chatupki-Wodzisław. Czy mieszkańcy korzystający z kolei, która obecnie przebiega przez centra ich miast (Rybnik, Czerwionka, Wodzisław) nie stracą obecnych połączeń dlatego, że obrzeżami ich miasta będzie szła inna linia?	Nie zakładamy możliwości utraty rentowności istniejących linii, wręcz przeciwnie pojawiają się nowe możliwości ich wykorzystywania w postaci relacji łączonych (KDP + istniejąca infrastruktura).
177	Kiedy i gdzie będą dostępne wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej dla poszczególnych wariantów?	Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej otrzymamy ok czerwca br. Wszystkie dokumenty będą dostępne w trybie dostępu do informacji publicznej.
178	Czy zakładacie tylko rekompensatę finansową za nieruchomość czy jest możliwe otrzymanie jest tzw. działki za działkę?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
179	Czy w związku z większym oddziaływaniem społecznym w Katowicach, można liczyć na podniesienie wagi czynnika środowiskowego w sposobie wyboru wariantu?	Kwestie społeczne ze względu na ich wrażliwość, ale także możliwość subiektywnej oceny, są ujęte jako policalne składowe w kryteriach ekologicznych i ekonomicznych. Inwestor będzie dokładał wszelkich starań, aby nowobudowana linia kolejowa była w jak największym stopniu akceptowana społecznie.
180	Pytanie: inwestycja znacząco pogorszy stan dróg lokalnych. Proszę o informację jak podjedzie do tego tematu inwestor – CPK?	Inwestycja nie pogorszy stanu dróg lokalnych. Wszelkie naprawy odbędą się na koszt inwestora.
181	Jaka jest odległość od toru do końca strefy buforowej? Ile m od strefy buforowej może być działka budowlana?	Odległość bufora od toru zależy od wysokości nasypu / głębokości przekopu, w jakim prowadzona jest linia kolejowa, a także czy w danym miejscu linia przebiega na estakadzie. Na obecnym etapie odległość bufora od torów to maksymalnie 50 m. Granica bufora będzie docelowo granicą terenu kolejowego. Z terenem kolejowym może graniczyć działka budowlana, jednakże odległość budynku od terenu kolejowego musi wynosić min. 10 m.
182	Kiedy będzie sporządzona ocena oddziaływania na środowisko i przez kogo?	Raport oddziaływania na środowisko zostanie opracowany przez zewnętrznego wykonawcę a następnie jest weryfikowany przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska. Natąpi to w przyszłym roku.
183	Czy można zapytać/przypomnieć wykształcenie i doświadczenie zawodowe sz. p. Kazimierza Peryta z CPK?	Nie. Ochrona RODO.
184	Czy zostały przeprowadzone badania na temat skutków jakie wywołają wysiedlenia znacznej liczby osób na lokalnym rynku nieruchomości?	Badania rynku nieruchomości nie znajdują się w zakresie STES. Przygotowanie inwestycji infrastrukturalnej jest zadaniem trudnym i złożonym nie tylko od strony technicznej. Mamy również świadomość, że całkowite uniknięcie wywłaszczeń przy projekcie w tej skali nie jest możliwe. Staramy się jednak, by proces ten przebiegał w skupieniu nad indywidualnymi potrzebami każdego z Mieszkańców dotkniętych realizacją inwestycji. Dlatego wkładamy wiele wysiłku w działania komunikacyjne i konsultacje z Mieszkańcami.
185	Czy nie uważają Panowie, że te konsultacje powinny się odbyć conajmniej 2 lata wcześniej? Mnóstwo pieniędzy można by w ten sposób zaoszczędzić, bo już wydano sporo na coś czego ludzie nie akceptują.	Zgodnie z obowiązującymi standardami prowadzenia procesu inwestycyjnego (w Polsce, czy na Świecie), obecny I etap inwestycji (Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe – STREŚ), to działania przedprojektowe - przygotowawcze, w ramach którego określa się warianty możliwych rozwiązań projektowych dla zrealizowania budowy linii kolejowej o określonych parametrach techniczno-eksploatacyjnych. W ramach tych działań wybierzemy wariant inwestorski. Projekt rozpoczęliśmy od lipca 2021 r. Na kolejnych etapach przygotowania dokumentacji i pozyskiwanych decyzji administracyjnych Inwestor będzie podejmował rozmowy, konsultacje z Przedstawicielami JST i organizacji pozarządowych w celu określenia potrzeb społecznych i wymaganych uwarunkowań realizacji inwestycji w wariantcie inwestycyjnym.
186	Czy Panowie są świadomi tego jak absurdalne trasy wyznaczyli? Domy i gminy przedzielone na pół.	Przy realizacji inwestycji liniowej takiej jak linia dużej prędkości nie jest możliwe pełne dostosowanie projektowanego przebiegu do istniejącej zabudowy. Studium wykonalności jest etapem, na którym analizowane są różne możliwości w celu wyboru najkorzystniejszego z nich.

187	<p>Mówicie tu cytując „ Jesteśmy skoncentrowani, żeby wsłuchiwać się w głos mieszkańców i w miarę możliwości wprowadzać w życie zgłoszone propozycje” czy ta deklaracja jest aby prawdziwa? skoro przedstawiciele mieszkańców – radni wójtowie i burmistrzowie oraz podpisani pod wspólnym stanowiskiem władze Powiatu i wszystkich gmin Powiatu Mikołowskiego przedstawili spójne konstruktywne dla projektu stanowisko, zgodnie z uwzględniając nasilający się sprzeciw społeczny i protesty wyrażane przez coraz większą liczbę mieszkańców. Zaproponowali oni rozwiązanie kompromisowe w pisemnym stanowisku z dnia 4.02.2022r. tzw. wariant mikołowski omijający zabudowę mieszkaniową i kosztowne w realizacji warianty. Dlaczego pomimo Waszych deklaracji nie jest on brany pod uwagę? To że z 11 wariantów wybrano 4 takie, które w wyniku poinformowania mieszkańców okazały się zupełnie nieakceptowalne nie może oznaczać, że na obecnym etapie chcecie tylko się wsłuchiwać ale ta druga deklaracja czyli wprowadzanie w życie zgłoszonych propozycji już nie jest prawdziwa.</p>	<p>Przykro nam że odnosi Pani/Pan takie wrażenie. Przyjeliśmy do dalszych rozważań warianty które były wykonalne. Nie jest możliwe przyjęcie wariantu który nie kolidowałby z zabudową mieszkaniową czy z innymi obiektami. Podejmujemy jednak starania aby takich sytuacji było w miarę możliwości jak najmniej. Wariant proponowany przez powiat mikołowski wcale nie jest akceptowanym przez wszystkich rozwiązaniem. Nie akceptują go władze Tychów, powoduje utrudnienia środowiskowe i przyrodnicze oraz wydłuża czas przejazdu.</p>
188	<p>Jaki ostatecznie planowana przez łąziska kolej ma mieć charakter? - Dużych prędkości? – trasa ta jest powyginana, jakby miała to być kolej lokalna a ostatnio pojawiają się nowe propozycje częstych przystanków np. w lesie w Palowicach i inne również temu zaprzeczają. - Czy może osobowo - towarowy o czym wcześniej nie było mowy – transport intermodalny – tu również planowane są miejsca przeładunkowe świadczy o tym ankietą. - Czy może to jak coraz częściej wynika z domysłów mieszkańców jest to po prostu projekt militarny, ponieważ 2 wyżej wymienione cele są całkowicie pozbawione sensu na Śląsku z punktu widzenia potrzeb mieszkańców a uzasadnienia na siłę są szukane w ankietach.</p>	<p>Projektowana linia ma charakter linii o ruchu mieszanym pasażersko-towarowym. Ruch towarowy planowany jest wyłącznie dla lekkich pociągów kontenerowych wykorzystywanych w transporcie multimodalnym i wyłącznie na odcinku od granicy państwa do linii 169. W ruchu pasażerskim będzie obsługa ruchu regionalnego (np. wspomniane przez Pana Palowice) oraz dalekobieżnego.</p>
189	<p>Proszę określić, jaka konkretna liczba budynków mieszkalnych, podmiotów gospodarczych i gospodarstw rolnych jest przeznaczona do wyłączenia na trasie żółtej a jaka na trasie niebieskiej na terenie łązisk Górnych. Jaka jest powierzchnia zajmowanego buforu w m2 na jednej i drugiej trasie? Proszę podanie o konkretnych liczb.</p>	<p>Jest to etap studium, na którym planowana jest zajętość pasa. Konkretnie rozwiązania pojawiają się po uzyskaniu decyzji środowiskowej i w trakcie decyzji lokalizacyjnej, gdzie projektanci będą szczegółowo ten projekt realizować i pojawią się inne rozwiązania, które określa zajętość terenu pod decyzję lokalizacyjną. Ten bufor, który zaznaczono jest buforem maksymalnym. Może się zdarzyć, że przyjęte rozwiązania techniczne zmniejszą jego szerokość.</p>
190	<p>Czy projektant uwzględni fakt, że na trasie żółtej od wielu lat mieszkańcy zgłaszają osiadanie i pękanie budynków spowodowane wibracjami przenoszonymi przez podmokły grunt i hałas pracujących instalacji zakładów? Głównie chodzi tu o instalację odpylającą Huty i urządzenia wibrujące w niej zastosowane.</p>	<p>Wykonawca analizuje warunki gruntowe, poziom wód gruntowych i sposób zagospodarowania i wykorzystania terenów sąsiadujących dla inwestycji. Dokonuje wyboru środków technicznych, które mają zapewnić bezpieczne funkcjonowanie linii kolejowej. Wszystkie te działania mają na celu zebranie kosztów dla każdego wariantu. Koszty dla wszystkich wariantów zostaną porównane w analizie wielokryterialnej co jest celem STEŚ.</p>
191	<p>W tak małych łąziskach Górnych są już 2 linie kolejowe i co najmniej trzy obsługujące duże zakłady, jak również cała sieć podziemnych tras 600 m pod ziemią. Projekt z założenia ma coś poprawić, jednak czy aby więcej ludzi nie pogorszy swojego losu. Wiele osób straci dorobek całego życia. Patrząc na trasy możemy już nawet mówić o konkretnych osobach - wiele osób przepłaci to pewnie zdrowiem a może nawet życiem w wyniku problemów i zmartwień. Czy Państwa zdaniem taka cena, cena poświęcenia konkretnych ludzi dla nieokreślonych na tym etapie beneficjentów nie jest aby niewspółmiernie za wysoka?</p>	<p>Nie jest możliwe przyjęcie wariantu który nie kolidowałby z zabudową mieszkaniową czy z innymi obiektami. Podejmujemy jednak starania aby takich sytuacji było w miarę możliwości jak najmniej.</p>
192	<p>Mówi pan o kolei dużych prędkości, aby szybciej przemieszczać się na odległych trasach. W kolejnym zdaniu mówi Pan o tym, że planowana linia kolejowa ma usprawnić ruch regionalny pomiędzy małymi miejscowościami - czyli wg. tego pociąg powinien zatrzymywać się na wielu stacjach. W jaki sposób planujecie Państwo połączyć te dwie - wykluczające się opcje: szybko-wolno?</p>	<p>Ta linia jest projektowana jako kregosłup tego co istnieje, planowane są połączenia z liniami które funkcjonują, tak aby na linii dużych prędkości głównym potokiem były pociągi pasażerskie dalekobieżne, pociągi regionalne. Pogodzenie różnych rodzajów ruchu nie jest problemem przy zastosowaniu nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym i odpowiednio zaprojektowanej infrastruktury.</p>
193	<p>Jakie korzyści dla mieszkańców łązisk przyniosłaby planowana linia kolejowa?</p>	<p>W skali regionu inwestycja wiąże się z bardzo znaczącą poprawą komunikacji dla Rybnika, Wodzisławia Śląskiego, Jastrzębia Zdroju i Żor. Spowoduje odciążenie ruchu drogowego tranzytowego, także przez łąziska. Korzyściami, poza kwestią budowy nowej linii kolejowej, poprawą dostępności do przewozów regionalnych dzięki budowie stacji w nowych lokalizacjach, bardzo dobrej komunikacji z dostępem do szybkiej kolei z połączeniem całego kraju, jest szereg możliwych rozwiązań w zakresie dróg, przejść pieszo-rowerowych, parkingów, infrastruktury odnowieniowej, kanalizacyjnej, sanitarnej, ścieżek rowerowych. Szczegóły będą omawiane dla wariantu inwestorskiego na etapie opracowania Koncepcji Programowo Przestrzennej oraz procedowania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</p>
194	<p>Jeżeli dobrze zrozumiałem początkowo było 11 wariantów. Ile wariantów jest branych pod uwagę teraz, ile będzie poddanych szczegółowej analizie?</p>	<p>Obecnie rozważane są cztery warianty i trzy podwarianty. Spośród nich zostanie wybrany i poddany dalszej analizie wariant inwestorski.</p>
195	<p>Czy jest już oficjalna informacja do kiedy musi zapadła decyzja, który z wariantów został wybrany?</p>	<p>Będzie to III kwartał br.</p>
196	<p>Jak planowane trasy pokrywają się z planowaną budową autostrady A4bis?</p>	<p>trwają uzgodnienia w celu skoordynowania obydwu inwestycji.</p>
197	<p>W wszystkich Państwa koncepcjach trasa CPK przecina drogę krajową nr 81 akurat w łąziskach Górnych. Czy analizowali Państwo możliwość zabudowy przystanku w tej lokalizacji? Z uwagi na gęstość zabudowy województwa Śląskiego mogłoby to mieć ekonomiczne uzasadnienie.</p>	<p>Na ten moment przy łąziskach Górnych nie ma zaplanowanego przystanku, teren można jednak zagospodarować. Jesteśmy otwarci na tego typu zapotrzebowanie.</p>
198	<p>Co będzie decydowało o ostatecznym wyborze wariantu? czy koszty społeczne? ekonomiczne? ekologiczne? Pewnie wszystkie po trochu ale czy mieszkańcy protestując mają w ogóle jakiś wpływ na te decyzje?</p>	<p>Opinie mieszkańców mają określony wpływ na wybór wariantów, chociaż nie są jedynym czynnikiem, jaki musimy uwzględnić w czasie projektowania tak dużej inwestycji.</p>
199	<p>Gdzie są planowane stacje kolejowe?</p>	<p>Mapa uwzględniająca planowane lokalizacje stacji i przystanków osobowych znajduje się na stronie www.cpk.pl w zakładce "dla mieszkańców" i podstronie "konsultacje społeczne".</p>

200	Ile dokładnie będzie wynosił koszt budowy CPK i całej inwestycji wg aktualnych warunków rynkowych uwzględniając wzrost kosztów materiałów i robocizny (rozbudowy linii kolejowych, koszty odszkodowań itd)? Jak będzie finansowanie tej ogromnej inwestycji - mówi się o finansowaniu dłużnym, skąd pewność że się znajdzie? Jaki zatem będzie okres zwrotu tej inwestycji? Czy jest sporządzona analiza kosztów vs korzyści?	Nasze konsultacje dotyczą wyłącznie projektu budowy linii kolejowej Katowice - Ostrawa. Dla tej linii w ramach STEŚ oczywiście będzie przeprowadzona analiza kosztów i korzyści według metodyki zgodnej ze standardami UE.
201	Jakie konkretne czynności, analizy wykonały firmy tworzące warianty tras przez Łaziska zanim naniósł je na mapę w takim konkretnie kształcie? Czy dokumentacja mająca wpływ na kształt przebiegu tras jest ogólnie dostępna? Jeśli nie to proszę o udostępnienie jej Gminie Łaziska do wglądu mieszkańcom.	Metodyka Studium Wykonalności dla linii Katowice - Ostrawa nie różni się od standardowego postępowania w przypadku innych inwestycji liniowych o podobnym charakterze.
202	Jeśli Państwo biorą pod uwagę głos mieszkańców - o czym wspominał Pan Peryt i Bobrowski, to czy mogą Państwo skomentować - patrząc na trasę pomarańczową i żółtą, jaka będzie sytuacja osób i domów, które pozostaną na tym terenie pomiędzy 2 trasami kolejowymi: istniejącą już linią w odległości ok. 100m i nowymi kolejami szybkich prędkości?	Obecnie rozważane są różne warianty przebiegu inwestycji, z których do dalszych prac zostanie wybrany wyłącznie jeden, tzw. wariant inwestorski. W oparciu o wspomniany wariant inwestorski zostaną określone nieruchomości, których przejęcie będzie niezbędne do zrealizowania inwestycji. Mamy również świadomość, że całkowite uniknięcie wywłaszczeń przy projekcie w tej skali nie jest możliwe. Staramy się jednak, by proces ten przebiegał w skupieniu nad indywidualnymi potrzebami każdego z Mieszkańców dotkniętych realizacją inwestycji. Dlatego wkładamy wiele wysiłku w działania komunikacyjne i konsultacje z Mieszkańcami. Nasz proces projektowy oparty jest o wielokrotne gromadzenie uwag do różnych wariantów przebiegu inwestycji, które są analizowane i brane pod uwagę w kolejnych etapach procesu projektowego. Kładziemy nacisk na poszanowanie praw Mieszkańców, oraz tam, gdzie wywłaszczeń uniknąć się nie da, na uczciwy, transparentny i zgodny z prawem proces odszkodowawczy.
203	Czy którykolwiek z projektantów był tutaj na miejscu w Łaziskach Górnych, by na własne oczy zobaczyć miejsca, którymi przechodzą projektowane linie?	Tak, zespoły projektowe wykonywały inwentaryzacje w terenie.
204	Dlaczego nie można wykorzystać obecnych linii kolejowych biegnących od granicy do Katowic?	Podstawowymi ograniczeniami wykorzystania istniejących linii konwencjonalnych do prowadzenia ruchu pociągów kolei dużych prędkości (KDP) to: a. geometria istniejących linii - głównie o charakterze lokalnym (niemagistralnych) – ogranicza możliwości uzyskania wymaganych, projektowanych prędkości dla KDP 200 – 250 km/h (istniejące linie mają promienie łuków znacznie poniżej niezbędnych wartości 3000 - 4000 m.). Konieczność przebudowy wielu kilometrów istniejącej linii w celu jej „wyprostowania” spowodowałoby wielokrotnie więcej wyburzeń zabudowy mieszkaniowej, b. efektem zmiany charakterystyki istniejących linii z lokalnej na KDP byłyby znaczące ograniczenia w ruchu pociągów regionalnych obsługujących istniejące przystanki osobowe (analogia trasy szybkiego ruchu, autostrady vs. drogi lokalne), c. wiele odcinków linii konwencjonalnych (lk. nr 140, 148, 169, 159) leży na obszarach szkód górniczych, m.in. z tego powodu oferta przewozowa na tych liniach nie spełnia współczesnych wymagań komunikacyjnych – czas jazdy i liczba pociągów. Brak możliwości podniesienia parametrów technicznych linii.
205	Dlaczego na Waszej stronie nie ma dokładnych map przebiegu tras ?	Mapy z dokładnym przebiegiem tras wariantów naniesionych na ortofotomapę z aktualnym podziałem na działki i numery działek są zamieszczone na stronie www.cpk.pl .
206	Jakie jest oddziaływanie eksploatowanej nowej linii kolejowej na otoczenie, tzn. na pozostałe budynki, chodzi o emisję drgań i hałasu (ich zasięg)?	Zawsze jest badany hałas wytwarzany przez przejeżdżające pociągi na liniach kolejowych na podstawie ich masy, parametrów, prędkości oraz typu i jakości nawierzchni torowej, w zależności od częstotliwości pociągów na dobę określa się uciążliwość akustyczną. Dla każdego przebiegu inwentaryzowana jest na terenie gminy i gmin ościennych zabudowa zarówno na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, czyli klasyfikacji kwartałów i dzielnic, a nawet poszczególnych posesji. Dokonuje się kwalifikacja akustycznej, czyli określa się maksymalny poziom natężenia hałasu, który jest dopuszczalny w tych miejscach. Obecnie nie ma jeszcze danych dotyczących umieszczenia torów nad ziemią albo w wykopie, w związku z tym trudno dokonać modelowania, ale takie modelowania zawsze jest wykonywane na etapie analizy środowiskowej. Podkreśla, że podchodzi się do tego rzetelnie i wszystko jest dokładnie obliczane. Jeżeli jest dużo pociągów, to zdarza się, że poziom hałasu zostaje przekroczony. Wówczas stosuje się wiele różnych technik min. podkładki pomiędzy szyną a podkładem, które hamują drgania, jak też podkłady specjalnej konstrukcji, jak i samą konstrukcję, żeby eliminować ilość hałasu emitowanego przez wózki szczególnie przez koła, jeśli chodzi o kolej klasyczną. Natomiast przy KDP trzeba również rozpatrywać dźwięki powodowane przez skrzynię elektrycznego zespołu trakcyjnego, które się przemieszczają. Szum ten jest minimalizowany za pomocą ekranów akustycznych. Istnieją przepisy prawa, które stoją na straży zdrowia i komfortu mieszkańców i użytkowników kolei, jak i przepisy związane z BHP dla pracowników kolei każą stosować takie techniki, które ograniczą hałas do dopuszczalnych poziomów. Podobnie z drganiami, tutaj wiadomo, że teren jest dosyć wrażliwy z powodu szkód górniczych i na pewno przy każdym przebiegu będą przeprowadzone badania geologiczne, inżynierskie i górnicze ekspertyzy, które zabezpieczą zarówno przed emisją i propagacją drgań zapewnienie bezpieczeństwa, żeby konstrukcja się nie zdegradowała.
207	Co z liniami, które staną się nierentowne po wybudowaniu linii 170? Np. Ostrava-Chałupki-Wodzisław. Czy mieszkańcy korzystający z kolei, która obecnie przebiega przez centra ich miast (Rybnik, Czerwionka, Wodzisław) nie stracą obecnych połączeń dlatego, że obrzeżami ich miasta będzie szła inna linia?	Powstanie linii Katowice - Ostrawa spowoduje uwolnienie potrzebnej przepustowości na okolicznych liniach, co umożliwi kształtowanie lepszego rozkładu jazdy niż ma to miejsce obecnie. Ponadto przewidywany jest znaczny udział ruchu mieszanego realizowanego jednocześnie po istniejących liniach i linii KDP, co spowoduje poprawę jakości i liczby połączeń z takich miast jak Rybnik, Zory czy Wodzisław Śląski. Nowoprojektowana linia nie będzie więc konkurencyjna a komplementarna wobec istniejącej sieci.
208	Pytałam, gdzie planowane są stacje kolejowe? i czy kolej dużych prędkości zatrzyma się w Łaziskach?	Mapa uwzględniająca planowane lokalizacje stacji i przystanków osobowych znajduje się na stronie WWW.CPK.PL . Ze względu na bliskość Katowic i Mikołowa w Łaziskach nie przewidziano stacji KDP.
209	Dlaczego w Łaziskach nie planuje się utworzenia stacji w celu realizacji szybkich połączeń?	Ze względu na bliskość Katowic i Mikołowa w Łaziskach nie przewidziano stacji KDP.
210	W jakiej odległości od torów jest mierzony ten hałas?	Wykonawca STEŚ w Etapie II wykonuje przegląd terenów podlegających ochronie akustycznej na podstawie MPZP. Natomiast tam gdzie nie ma uchwalonego MPZP analizujemy aktualne, faktyczne zagospodarowanie terenu i wystąpimy do gminy z potwierdzeniem kwalifikacji akustycznej terenów nie posiadających MPZP. Na tej podstawie wyznaczamy zakres obszarowy terenów/działek, które potencjalnie mogą w przyszłości wymagać ochrony przed ponadnormatywnym działaniem akustycznym (np. ekrany). Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
211	Czy państwo posiadają adres mail na który mieszkańcy mogą wysłać swoje zapytania, i w jakim terminie Państwo odpowiadają na pytania przesłane za pośrednictwem czatu.	Adres e-mail: konsultacje.stes@egis-poland.com
212	Czy istnieje możliwość przeprojektowania wariantu czy przebieg jest ostateczny?	Ograniczone korekty są jak najbardziej możliwe na tym etapie. Rozwiązania techniczne są obecnie doprecyzowywane.

213	W którym momencie zaawansowania prac będą Państwo przeprowadzać analizy dot. hałasu, drgań? Czy ewentualne np. ekrany dźwiękochłonne są uwzględniane w kosztorysie, budżecie inwestycyjnym?	W zakresie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego wykonujemy jedynie analizy wrażliwości akustycznej otoczenia, o których była mowa, czyli przeprowadzamy kwalifikację obszarów otaczających pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu. Przygotowanie konkretnych rozwiązań technicznych opracowane jest zazwyczaj na późniejszym etapie, konkretne rozwiązania techniczne są określane przeważnie na etapie Projektu Budowlanego.
214	Czyli mieszkańcy Łazisk nie mają bezpośredniego wpływu na wybór wariantu?	Cały proces spotkań informacyjnych i konsultacji społecznych jest podporządkowany jak najszerszemu udziałowi społeczeństwa w procesie przygotowania optymalnego rozwiązania inwestycyjnego. Z jednej strony spełniającego założenia i uwarunkowania projektowo-eksploatacyjne planowanej linii kolejowej, z drugiej zaś strony, jak największym korzyściom społecznym.
215	Czy decyzje środowiskowe i lokalizacyjne będą wydane dla wszystkich 4 wariantów?	Te działania dotyczą tylko wariantu inwestorskiego.
216	Czy złyty i pomarańczowy wariant był badany pod kątem szkód górniczych?	Warianty te jak i pozostałe są badane pod kątem występowania szkód górniczych. Szczegółowych odpowiedzi na te kwestie udzielił badania geotechniczne wykonywane w terenie.
217	Jak będą Państwo przeprowadzać analizę wrażliwości akustycznej dla obszarów i budynków umieszczonych między obecną linią kolejową a planowanymi ekranami akustycznymi?	Wykonawca STEŚ w Etapie II wykonuje przegląd terenów podlegających ochronie akustycznej na podstawie MPZP. Natomiast tam gdzie nie ma uchwalonego MPZP analizujemy aktualne, faktyczne zagospodarowanie terenu i wystąpimy do gminy z potwierdzeniem kwalifikacji akustycznej terenów nie posiadających MPZP. Na tej podstawie wyznaczamy zakres obszarowy terenów/działek, które potencjalnie mogą w przyszłości wymagać ochrony przed ponadnormatywnym działaniem akustycznym (np. ekrany). Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
218	Jaką ochronę mają państwo w planach dla ulic Gajowa i Lasoki, maty, ekrany?	Wykonawca STEŚ w Etapie II wykonuje przegląd terenów podlegających ochronie akustycznej na podstawie MPZP. Natomiast tam gdzie nie ma uchwalonego MPZP analizujemy aktualne, faktyczne zagospodarowanie terenu i wystąpimy do gminy z potwierdzeniem kwalifikacji akustycznej terenów nie posiadających MPZP. Na tej podstawie wyznaczamy zakres obszarowy terenów/działek, które potencjalnie mogą w przyszłości wymagać ochrony przed ponadnormatywnym działaniem akustycznym (np. ekrany). Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
219	Czas dojazdu z Katowic do Ostrawy?	Czas ten jest przewidywany na poziomie ok. 40 min
220	GDZIE SĄ PRZEWIDZIANE PRYZYSTANKI?	Mapa uwzględniająca planowane lokalizacje stacji i przystanków osobowych znajduje się na stronie www.cpk.pl w zakładce "dla mieszkańców" i podstronie "konsultacje społeczne".
221	Jaki ruch na projektowanej linii będzie miał pierwszeństwo? Lokalny, czy dalekobieżny?	Projektowana infrastruktura kolejowa jest przewidziana zarówno dla ruchu dalekobieżnego jak i lokalnego. Rozkłady jazdy będą tak budowane aby w czasie zatrzymań pociągów regionalnych wolniejszych trasować pociągi KDP. Takie założenie umożliwia pełne wykorzystanie możliwości dwutorowej linii KDP dla ruchu dalekobieżnego i lokalnego.
222	Czy Państwo rzetelnie informujecie opinię publiczną o stosowanych podstawach prawnych i zasadach wyłączenia. Na jakiej podstawie prawnej opierać się będą wyłączenia?	Tak. Proces uzyskania decyzji lokalizacyjnej, wyłączeń, określenia wysokości odszkodowania ujęty jest w ustawach: ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami i Ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym z dnia 10 maja 2018 r.
223	Jak cpk ma obsługiwać ruch regionalny (i który) skoro są zupełnie odmienne systemy zasilania lokomotyw (3 kV i 2x25 kV / stały-zmienny)?	Do obsługi tego typu połączeń będzie potrzebny tabor dwusystemowy.
226	Z którymi konkretnie kopalniami były rozmowy?	Rozmowy były prowadzone z Polską Grupą Górniczą oraz Jastrzębską Spółką Węglową.
227	Czy kop. pogodziły się z bezpowrotnej utraty zysków?	Planowane warianty nie powodują utraty zysków kopalń.
228	Czy można udostępnić mapę eksploatacji z zaznaczeniem tras?	CPK nie może udostępnić dokumentacji pozyskanej od stron trzecich.
229	Jakie są opinie poszczególnych kopalni?	Kopalnie nie wnoszą zastrzeżeń do prezentowanych obecnie wariantów.
230	Czy ta nowa linia wiąże się z zamknięciem i których kopalni?	Linia nie wiąże się z koniecznością zamknięcia jakiegokolwiek kopalni.
231	Czy Spółka CPK lub inna - zgodnie z kompetencją wykonała tzw. biznes plan przedsięwzięcia - konkretne wyliczenia finansowe spodziewanych korzyści - zwłaszcza dla subregionu? Jeśli tak, to kiedy analiza została wykonana, kto ją wykonał i gdzie są dostępne jej wyniki?	Analiza Wielokryterialna oraz Analiza Kosztów i Korzyści będą wykonywane na następnym etapie prac, tak aby móc wybrać optymalny wariant spośród zaprezentowanych.
232	Czy Panowie uczestniczący w spotkaniu, a reprezentujący stronę CPK byli osobiście w Łaziskach i posiadają wiedzę nt. istniejącej u nas infrastruktury drogowej i kolejowej?	Byli.
233	Obecnie pospieszny z Ostrawy przez Rybnik do Katowic jedzie 91 minut. Czy analizowali Państwo ile można skrócić ten czas poprzez modernizację tej linii i ile finansowo można na tym zaoszczędzić? Czy analizowano obciążenie tych pociągów w porównaniu z linią 170 która omija centra miast?	Zadaniem CPK nie jest modernizacja istniejących linii kolejowych. Doświadczenia wskazują, że zaawansowana modernizacja istniejącej infrastruktury nie zawsze jest tańsza niż budowa nowej, natomiast mniejsze są korzyści. Nasza inwestycja umożliwi prowadzenie ruchu z centrów miast za pośrednictwem istniejącej infrastruktury i dalej linii KDP.
234	Czy CPK z chwilą wyboru wariantu docelowego będzie wnioskowała do wojewody o plan rezerwacji obszaru inwestycji?	Na tym etapie nie jest rozważane takie wystąpienie.
235	Czy mogliby Państwo tak ogólnie wytłumaczyć nam zasadność budowy tych kolei w kontekście istniejącej infrastruktury? Mamy całkiem dobre połączenia kolejowe z Katowic do wszystkich ważnych miejsc w Polsce, do Wiednia, do Ostrawy i Chorwacji! Mamy dość dobrze rozbudowaną sieć dróg, bliskość DK 81, 44, łatwy dojazd do autostrady A1, A4. Łatwy dojazd do lotniska w Pyrzowicach i Balicach, a nawet Wrocławia. W zasadzie mamy stosunkowo komfortową sytuację pod względem rozwiązań komunikacyjnych. Proszę o odniesienie do tych kwestii.	Łaziska Górne rzeczywiście mają dobre połączenia różnymi środkami transportu, ponieważ położone są w pobliżu centrum konurbacji śląskiej. Niestety sytuacja miejscowości położonych na południe od Łazisk jest znacznie trudniejsza.
236	Jak Państwo wyobrażacie sobie kwestię wysiedleń mieszkańców i odszkodowań w związku z tym?	Przed wszystkim należy zaznaczyć, że obecnie rozważane są różne warianty przebiegu inwestycji, z których do dalszych prac zostanie wybrany wyłącznie jeden, tzw. wariant inwestorski. W oparciu o wspomniany wariant inwestorski zostaną określone nieruchomości, których przejęcie będzie niezbędne do zrealizowania inwestycji. Spółka będzie dążyć nie tylko do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków przejęcia nieruchomości ale również jak najwcześniejszego poinformowania ich o planach w tym zakresie – z uwzględnieniem kompleksowego przedstawienia przebiegu całego procesu (wobec mieszkańców, których dotyczy). Niemniej, w sytuacji braku akceptacji propozycji i rozwiązań Spółki zastosowanie mają przepisy: a) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; b) Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego; c) Ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

237	Jakie Państwo zgłaszacie propozycje dla osób, które zamieszkują w sąsiedztwie planowej budowy szyn? Jak Państwo planujecie odszkodowania w związku ze spadkiem cen nieruchomości? Jak chcecie Państwo minimalizować starty związane z spadkiem atrakcyjności miasta pod względem turystycznym, czy inwestycyjnym? Co proponujecie mieszkańcom, którzy stracą miejsca pracy, czy źródło utrzymania?	Kwestia odszkodowań dla mieszkańców sąsiadujących z eksploatowaną linią kolejową reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Jeżeli z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaganej przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, albo z analizy porównawczej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji, m.in. trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W ramach powyższego wprowadzane są środki odszkodowawcze. Na kolejnych etapach przygotowania dokumentacji i pozyskiwanych decyzji administracyjnych Inwestor będzie podejmował rozmowy z Przedstawicielami JST i organizacji pozarządowych w celu określenia potrzeb społecznych i wymaganych uwarunkowań realizacji inwestycji w wariantach inwestycyjnych.
238	Z tego co państwo chcą nam przekazać rozumiem że tu będą same towarowe składy i czasem jeden osobowy. IC i CARGO już wystarczy i nie potrzeba dodatkowych.	Linia kolejowa będzie dostępna dla pociągów pasażerskich różnych kategorii, będą nią mogły poruszać się pociągi kwalifikowane KDP, oraz regionalne czy interregio. Kwestia zatrzymania na przystankach osobowych i stacjach zależy od konkretnych przewoźników, natomiast My projektując linię kolejową stwarzamy możliwości dla takiego ruchu. Dodatkowo na części odcinka linii zakładamy możliwość jazdy lekkich pociągów intermodalnych (tylko na odcinku od granicy państwa do linii 169).
239	Ile dokładnie będzie kosztować?	Jesteśmy na etapie Studium Wykonalności. Jest to dokumentacja przedprojektowa, która zawiera właśnie szacunek kosztów. Będziemy je znali za kilka miesięcy. Do lata będzie wykonana analiza kosztów i korzyści i będziemy znali te wartości.
240	Czy wysokość odszkodowania, ustalona na dzień decyzji lokalizacyjnej nie podlega waloryzacji na dzień jego zapłaty?	Wysokość odszkodowania podlega waloryzacji.
242	Czy CPK sfinansuje Koleją Śląskimi składami pociągów o zasilaniu dwutrakcyjnym, które miałyby jeździć po projektowanej linii?	Przedmiotem projektu jest wyłącznie budowa nowej infrastruktury kolejowej
243	W jaki sposób zrekomensowane zostaną miastu straty w terenach inwestycyjnych?	Gmina nie poniesie strat związanych z budową linii. Każdy planowany fragment linii kolejowej jest szczegółowo analizowany pod kątem kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową i przemysłową. Badane są skrzyżowania z infrastrukturą komunalną, sieciami energetycznymi, układem drogowym, położenie względem zabytków itp. W przypadku konieczności przejęcia nieruchomości, na których zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, podmiotom tym przysługuje odszkodowanie. Jak zatem widać, wkładamy wiele wysiłku, by proponowane przebiegi w możliwie niewielkim stopniu wpływały negatywnie na funkcjonowanie społeczności.
244	Czy Panowie mogliby wyjaśnić jaki był powód rezygnacji z powyższego wariantu? Wariant ciągle jest dostępny na stronie https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl/k07 .	W tym miejscu tzn. pomiędzy Łaziskami a Orzeszem występują szkody górnicze związane z działalnością kopalni Bolesław Śmiały w związku z tym konieczna była korekta trasy.
245	Co z częścią działki, którą nie obejmuje zajętość terenu?	Jeżeli została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, Inwestor nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.
246	Ile czasu mieszkańiec będzie miał do wyprowadzki od wydania decyzji o wywłaszczeniu?	Dokonanie wyboru wariantu inwestorskiego jest przewidziane do końca 2022 r. Oznacza to, że po uzyskaniu niezbędnych decyzji oraz uzgodnień tj. w I kw. 2024 r. będzie potwierdzone miejsce realizacji linii kolejowej. Można zatem przyjąć, iż ostateczne określenie terenu, który zostanie przejęty pod inwestycję nastąpi w I kw. 2025 r. Objęcie nieruchomości w faktyczne władanie niezbędne będzie do rozpoczęcia robót budowlanych. Prace te można rozpocząć na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę. Zgodnie z przyjętym harmonogramem wydanie ww. decyzji planowane jest na IV kw. 2025 r. / I kw. 2026 r. Zgodnie z dotychczasową praktyką, możliwe jest korzystanie z nieruchomości przejętej pod budowę linii kolejowej do czasu wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.
247	W którym momencie zostanie wypłacone odszkodowanie. Czy mieszkańiec będzie miał środki do tego aby się przeprowadzić?	Wypłata odszkodowania za przejęte nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości nastąpi na zasadach i w terminach określonych w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
248	Czy są planowane prace w ustawie w zakresie uczciwej wyceny nieruchomości z zabudowaniami oraz dodatkowo forma zadośćuczynienia chociażby ze względu zmiany pracy, szkoły itp.?	Wycena nieruchomości na cele określenia wysokości odszkodowania za przejęte nieruchomości lub ich części będzie dokonywana w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (m.in. art. 9y) oraz przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
249	Po co nam nowa linia skoro można wykorzystać i zmodernizować istniejące linie kolejowe?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwia poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.
250	Czy Projektant ma wiedzę, gdzie będzie łączący się odcinek po stronie Czech a Polski?	Tak, są to dwa miejsca przejść zgodnie z przedstawionymi wariantami. Obecnie miejsca są już ustalone i wstępnie uzgodnione w planie i w profilu przez obie strony.
251	A gdzie planujecie stacje w gminie Godów?	Mapy uwzględniające dokładne lokalizacje stacji zostały umieszczone na stronie Inwestora.
252	Hałas analizujecie tak jak analizowano hałas z autostrady?	Precyzyjna analiza emisji hałasu będzie przeprowadzona na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej i na tym etapie Organ wyda stosowne zalecenia odnośnie ekranów akustycznych i innych urządzeń eliminujących emisję hałasu do otoczenia.
253	Czy to nagranie będzie gdzieś dostępne?	Dzień Dobry, nagranie będzie dostępne na kanale Youtube: https://youtu.be/UvX7NlWvD8k . Są tam dostępne nagrania ze wszystkich spotkań informacyjnych.
254	Czy byli państwo w Skrzyszowie? Widzieliście, że już jesteśmy podzieleni?	Tak, przeprowadzona została wizja terenowa.
255	Dlaczego nie przekażecie mieszkańcom przebiegu linii w wersji KLM czy KMZ jakiego wykorzystujecie np w Google Earth Pro - lepszy szłoby się zorientować w mapach oraz płynnie przechodzić.	Proszę skierować prośbę do Urzędu Gminy, który skieruje prośbę o udostępnienie bezpośrednio do Wykonawcy STEŚ.
256	Linia czerwona i zielona to przejście przy autostradzie. Na mapach można dostrzec zmianę zjazdu z autostrady, wyburzenie stacji Uniwar oraz MacDonald. Czy linie zostaną przesunięte by uniknąć wyburzenia stacji oraz zmianę zjazdu z autostrady?	Wspólne przebiegi z autostradą są szeroko konsultowane z interesariuszami. Celem konsultacji jest znalezienie optymalnych przebiegów wariantów. Rozpatrujemy zarówno przebudowę węzła, likwidację stacji i restauracji, jak również korektę trasowania w celu pozostawienia tej infrastruktury.
257	Dlaczego nie zmodernizujecie linii Wodzisław-Chałupki?	Geometria planowanej linii kolejowej umożliwia poruszanie się pociągów z prędkościami do 250 km/h. Istniejące linie kolejowe mają dużo niższe parametry. Doprowadzenie tych istniejących linii kolejowych do podobnych parametrów wiązało by się również z procesem przeprojektowania tych linii i dużo większych zajętości terenu niż dotychczasowa zajętość terenów pod istniejące linie kolejowe.

258	Jaka jest minimalna odległość domu do kolei bez montowania ekranów akustycznych?	Analiza akustyczna która będzie przygotowywana na etapie raportu środowiskowego i pozyskania decyzji środowiskowej będzie zawierała w sobie bardzo szczegółową analizę zagadnień akustycznych. W zależności od wariantu inwestorskiego i od tego czy będzie na estakadzie czy w wykopie i jaki będzie docelowy ruch pociągów, to te zakresy ponadnormatywnego hałasu będą się zupełnie inaczej rozchodzić w terenie, każdorazowo to jest indywidualna sytuacja. Modele akustyczne, które wyciągają zasięgi ponadnormatywnego hałasu będą jednoznacznie pokazywać jakie to są odległości. Na tej podstawie specjaliści, którzy będą ten raport środowiskowy przygotowywać będą już dawać konkretne zalecenia co do lokalizacji ekranów akustycznych, ich wysokości i jakiego typu, tak aby te normy hałasowe były dotrzymane. Organ wydający decyzję środowiskową nie wyda pozytywnej decyzji, jeżeli te normy akustyczne nie będą zachowane.
259	Jaki jest szacowany koszt 1 km nowej linii kolejowej?	Szacowany średni koszt 1 km. linii to 40 do 60 mln PLN.
260	Który z wariantów jest najbardziej prawdopodobny?	Na tym etapie wszystkie warianty wraz z podwariantami są analizowane równolegle i są traktowane równorzędnie i nie ma preferowanego wariantu.
261	Jaki hałas generuje pociąg przy prędkości 230 km/h?	Hałas kolejowy z natury rzeczy jest krótkotrwały; pojawia się w chwili przejazdu pociągu, po czym następuje dłuższy okres ciszy. Intensywność hałasu jest najwyższa przy źródle i rozprzestrzenia się malejąc wraz z odległością od źródła. Pociąg jest źródłem hałasu złożonego, na który, co do natury, składają się m.in.: hałas toczenia wózków i kół po szynach, hałas silników, hałas ślizgacza pantografu o drut jezdny i szum aerodynamiczny wynikający z przemieszczania bryły pociągu rozcinającej powietrze. Każde z tych źródeł ma inne cechy i wartości, zależne od wielu czynników (zużycie szyn, prędkości itp.). Wobec powyższego nie ma jednej wartości, którą można podać, bo różne elementy pociągu są źródłem różnego typu hałasu przy różnych parametrach i w różnych odległościach od linii kolejowej wytwarzają różne poziomy hałasu. Dlatego w celu zabezpieczenia komfortu akustycznego mieszkańców stosuje się metody pomiarów i symulacji dla różnych scenariuszy i w przypadku podejrzeń o możliwość przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych Rozporządzeniem (Dz.U. 2014 poz. 112) - Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku) dobiera się takie zabezpieczenia (np. ekrany akustyczne), które zapewnią spełnienie dopuszczalnych poziomów hałasu. Co więcej, w razie najmniejszych wątpliwości organ wydający Decyzję o Środowiskowych Uwarunkowaniach może nałożyć monitoring powykonawczy w celu sprawdzenia, czy zabezpieczenia działają poprawnie i ew. zażądać ich zwiększenia.
262	Jak może pozytywnie wpłynąć wykopanie rowu do powstania linii kolejowej i obniżenie tego źródła wody o np 10metrow?To spowoduje obniżenie nawadniania pól oraz obniżenie poziomu wody gruntowej.Prosze o wyjaśnienie.	W ramach realizacji STEŚ prowadzono rozmowy z Wodami Polskimi, na których pokazano wszystkie propozycje przebiegów ze względu na ukształtowanie terenu i cieków wodnych, wydawane są pierwsze opinie. Inwestor na bazie tych opinii próbuje dopracować propozycje. Po uwzględnieniu uwag mieszkańców składanych przed analizą kosztów i korzyści, ponownie przedkłada się materiał do interesariuszy i oni wskazują, czy te rozwiązania są bezpieczne czy krytyczne. To jest podstawowa rzecz, która musi być spełniona, aby chronić gospodarkę wodną wzdłuż całej inwestycji. Dodatkowo wzdłuż linii zostanie wybudowany układ odwodnienia linii. To się wiąże z elementami, które mogą być włączone w układ, który będzie w sposób efektywny działał zabezpieczając na te elementy. Wszystkie elementy drogowe, które będą wybudowane, czy zbiorniki retencyjne, elementy przepompowni, to wszystko będzie służyło do uporządkowania wzdłuż realizacji CPK.
263	Czy planowana jest przebudowa wjazdu na autostradę w Łaziskach i w jakiej formie? Pale, estakada czy wjazd na autostradę w innej formie?	Jeżeli chodzi o sposób przejścia, to będzie przejście kolei nad autostradą. Jeżeli chodzi o wysokość, to jest różnica do 15 m i to jest taka wysokość, która na tym etapie nie pozwala jednoznacznie odpowiedzieć czy to będzie nasyp, czy estakada. Warianty są cały czas rozwijane, prace nad nimi rozpoczęły się późnym latem zeszłego roku.
264	Dlaczego wariant 63 (*zielony) ma łącznicę tak długą z kierunku Ostrava do Jastrzębia? Czy łącznica Ostrava-Jastrzębie jest konieczna i jeśli tak to co tam będzie jeździło z Ostrawy do Jastrzębia?	Dla wariantu 63 (zielony) nie przewidziano osobnej łącznicy Ostrawa - Jastrzębie-Zdrój.
265	dla czego wariant 63 nie ma połączenia z Katowic do stacji kolejowej w Wodzisławiu, skoro można spodziewać się ruchu Wodzisław-Katowice oraz towarowego z LK158?	Wariant zielony nie przewiduje bezpośredniego zjazdu z kierunku Wodzisławia do Katowic. Przewiduje się że połączenia z Katowicami będą realizowane przez Rybnik i dalej linią KDP.
266	Przystanek ma być w lesie?Lepiej trzeba rozwałać strefę uniwar i węzeł?Można przenieść lub zlikwidować przystanek Łaziska ale zrobić tunel bo profil od rzeki Leśnica do Olza jest idealny na tunel?	Zaprojektowano 4 lokalizacje przystanków na obszarze gminy jako obsługę przewozów regionalnych. Dalej tłumaczy, że są tam mniejsze wymagania co do parametrów technicznych linii, na których mogą być ulokowane tego typu przystanki osobowe. Co do stacji granicznych KDP, to tu są znacznie wyższe wymagania, a przede wszystkim ograniczenia, musi być to prosty i kilkukilometrowy odcinek przy zachowaniu równi stacyjnej. Umożliwi to zaprojektowanie układu stacyjnego pozwalającego na wymiennosc przebiegu pociągów. To są ograniczenia, które narzuciły projektantom pewne rozwiązania. Co do rozwiązań tunelowych, to takie spotkania z mieszkańcami służą temu, żeby zbierać od nich spostrzeżenia i uwagi, które będą podlegały analizom na etapie drugim tego projektu. W zależności jakie będą wyniki poszczególnych analiz i propozycje mieszkańców co do lokalizacji przystanków, tak one zostaną ulokowane. Do tego dochodzi prognoza potoków oraz jakie obszary i jak powinny być skomunikowane, aby potencjał był na tyle wysoki, żeby dawał sensowność lokowania tych przystanków.
267	Dlaczego nie zostaliśmy poinformowani w sprawie badania gruntu przez firmę geodezyjną?	Zarówno badania geodezyjne jak i geotechniczne są prowadzone przez firmy, które są informowane o zasadach. Oświadcza, że problem już jest zidentyfikowany. Informuje, że odbędzie się spotkanie robocze po to, aby przypomnieć i zobligować te firmy do właściwego sposobu prowadzenia tych prac i o komunikacji z właścicielami terenu odnośnie do możliwości wejścia na teren i przeprowadzenia badań geotechnicznych czy pomiarów geodezyjnych.