Żory, dnia 03.03.2020r.

MIESZKAŃCY ŻOR

(zgodnie z popisaną listą poparcia)

 **Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.**

 Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa

**Szanowny Panie Prezesie Centralnego Portu Komunikacyjnego.**

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi do dokumentu pn. "Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego", zakładającego m.in. budowę linii kolejowej przez Miasto Żory niniejszym **zgłaszamy sprzeciw budowie linii kolejowej nr 170 (w ciągu nr 7),** zgodnie z przedstawionymi wariantami tras przebiegającymi przez Miasto Żory. Jednocześnie chcemy zaznaczyć, że sama idea powstania Centralnego Punktu Komunikacyjnego wraz z budową związanych z nim połączeń drogowych i kolejowych jest zasadna i może w przyszłości przynieść wymierne korzyści dla Polski i Polaków. Jednakże nie może to odbywać się kosztem aż tak dużej liczby mieszkańców, jak ma to miejsce w przypadku Żor.

Wszystkie trzy proponowane warianty przebiegu linii nr 170 przez Żory wiążą się z negatywnymi skutkami społeczno-gospodarczymi dla miasta Żory i jego mieszkańców:

*WARIANT POMARAŃCZOWY:*

Wiąże się ze znaczną ingerencją w zabudowę mieszkaniową w obszarze Miasta Żory – spowoduje degradację terenów mieszkalnych dzielnic Baranowice oraz Kleszczów, będących w chwili obecnej jednymi z najbardziej prężnie rozwijających się przestrzeni do życia w Żorach. W strefach tych powstają ośrodki osiedli domków jednorodzinnych o znacznym stopniu zainwestowania przez prywatnych inwestorów/mieszkańców. W śladzie pomarańczowej linii kolejowej znajdują się tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkalne zgodnie z obowiązującym aktualnie Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Żory.

Pozwalam sobie załączyć do niniejszego pisma grafikę przedstawiającą trasę linii kolejowych na podkładzie aktualnego MPZP.

Budowa linii kolejowej zgodnie z wariantem pomarańczowym spowoduje degradację dwóch dzielnic Miasta Żory. Pragnę zauważyć, że proponowana trasa przecina wymienione wyżej dzielnice przez środek obszarów oznaczonych w MPZP i w istocie rzeczy doprowadzi do dysfunkcji tej części miasta, wyludnienia dzielnic i pogorszenia warunków do życia ludzi.

Drugim argumentem przeciwko budowie linii kolejowej wg wariantu pomarańczowego jest ingerencja w środowisko naturalne. Wariant ten zakłada największą ingerencję w tereny zielone spośród wszystkich wersji tras linii kolejowych. Trasa pomarańczowa przecina na pół „Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Wpływ na środowisko naturalne jest nieunikniony. Zdajemy sobie sprawę, że analiza wpływu na ochronę środowiska będzie kolejnym etapem w ramach uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, jednak bez szczegółowej analizy w postaci Raportu odziaływania na środowisko można stwierdzić, że rozwój linii kolejowej wpłynie negatywnie na ekosystem leśny oraz wodny. Proszę zauważyć, że linia Kolei Dużych Prędkości będzie generatorem hałasu pogarszającym tło akustyczne terenów zielonych, a urządzenia typu ekrany akustyczne stanowić będą znikomą ochronę.

*WARIANT NIEBIESKI*

Wariant ingerujący w istniejące i powstające ośrodki mieszkalne niosący negatywne skutki, analogiczne jak dla wariantu pomarańczowego. Ponadto linia prowadzi przez obszar Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Wariant ten rodzi podobne konsekwencje jak wariant pomarańczowy pod kątem ingerencji w zabudowę mieszkaniową dzielnicy Baranowice.

*WARIANT ZIELONY*

Wariant ingeruje w istniejące i powstające ośrodki mieszkalne i obszary wyznaczone w MPZP pod zabudowę mieszkaniową. Wariant rodzi podobne konsekwencje jak wariant pomarańczowy i niebieski pod kątem ingerencji w zabudowę mieszkaniową dzielnic miasta Żory

Pragniemy zauważyć, że wszystkie trzy warianty wiążą się z konsekwencjami społecznymi i ekonomicznymi dla całego Miasta Żory, a w największym stopniu dotkną one mieszkańców dzielnic przez które prowadzone są proponowane trasy. Mieszkańców, którzy zdecydowali się osiedlić w Żorach, inwestować w nieruchomości, płacić podatki.

Podsumowanie:

W minionych dniach przeanalizowaliśmy przebieg linii kolejowych zaproponowanych na mapach dostępnych w Arkuszu nr 1 z 2 oraz Arkuszu nr 2 z 2. W związku z tym, w ramach prowadzonych konsultacji społecznych proponujemy całkowite wykreślenie wariantu oznaczonego na przedstawionych arkuszach kolorem zielonym. Patrząc przez pryzmat nie tylko Żor, ale całego Województwa Śląskiego, uważamy ten wariant za najbardziej szkodliwy z punktu widzenia poniesionych kosztów związanych z jego realizacją oraz niosący za sobą największe negatywne skutki społeczne (wywłaszczenia oraz ingerencja w istniejący układ komunikacyjny).

Wariant niebieski jest do zaakceptowania przez mieszkańców pod warunkiem, że jego trasa prowadziłaby w całości w ciągu linii kolejowej nr 159 od Pawłowic aż do Żor. Nie wiemy jednak, czy takie rozwiązanie jest możliwe z uwagi na uwarunkowania techniczne z tym związane. Poza tym w Studium nie zostały określone m.in. tak istotne z punktu widzenia opiniowania proponowanych linii kolejowych dane jak m.in. szerokość pasa bezpieczeństwa wokół Kolei Dużych Prędkości. W przyjętym wariancie prowadzonym po istniejącej linii nr 159 trasa KDP przebiegałaby w bezpośrednim sąsiedztwie Specjalnej Katowickiem Strefy Ekonomicznej.

Wariant pomarańczowy uważamy za wariant, który niesie ze sobą podobne konsekwencje jak wariant zielony, w związku z tym proponujemy znaczną modyfikację jego przebiegu zgodnie z tym, co przedstawiliśmy na załączniku do niniejszego pisma.

W rejonie Pawłowic projektowana linia kolejowa nr 170 zamiast zmieniać swój bieg w kierunku północnym, w stronę Żor, powinna być prowadzona zgodnie z jej wcześniejszym kierunkiem (na wschód). Po minięciu od południa Mizerowa linia powinna zmienić kierunek na północny i biec w stronę Katowic w zdecydowanej części swojego przebiegu przez obszary leśne i pola i dalej w dwóch proponowanych wariantach:

**Wariant 1:**

Wariant 1 przebiegałby przez tereny leśne pomiędzy Suszcem a Pszczyną i Kobiórem, następnie na szerokości geograficznej orzeskiego sołectwa Zgoń linia zmieniłaby kierunek swojego przebiegu na północno – zachodni i przez w dużej mierze tereny leśne mijałaby od północnego –wschodu Orzesze. Dalej linia ta prowadziłaby przez tereny mikołowskich sołectw: Bujaków, Mokre i Śmiłowice w najmniejszym możliwym stopniu ingerując w istniejącą zabudowę. Na północ od Śmiłowic trasa projektowanej linii zmieniłaby bieg na północno – wschodni oraz wschodni i przez tereny leśne Rudy Śląskiej i Katowic prowadziłaby do Katowic.

**Wariant 2:**

Wariant 2 przebiegałby podobnie jak wariant 1, z tym że pomiędzy Kobiórem a sołectwem Zgoń prowadziłby dalej na północ, przez obszary leśne, w stronę Tych. Tam, jeśli to możliwe z uwagi na uwarunkowania techniczne Kolej Dużych Prędkości prowadziłaby w kierunku Katowic w pasie lub bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej linii kolejowej nr 142.

Proponowane warianty linii kolejowej nr 170 mijałyby duże skupiska domów nie ingerując w istniejącą oraz planowaną zabudowę jednorodzinną lub robiąc to w stopniu minimalnym. Warto nadmienić, że proponowane w Studium warianty przebiegają przez liczne obszary górnicze, co ograniczy eksploatację kopalin (konieczność zachowania filarów ochronnych) oraz podwyższy koszty budowy. Ponadto proponowane warianty przebiegają przez złoża surowców naturalnych ujętych w Bilansie Kopalin Państwowego Instytutu Geologicznego. Przyjęcie któregoś z proponowanych wariantów ograniczy do minimum ingerencję w bezpieczeństwo surowcowe naszego kraju.

Warto podkreślić, że przyjęte w Studium rozwiązania przebiegu linii kolejowej nr 170 ( w każdym z wariantów) są przedmiotem dużego sprzeciwu lokalnej społeczności oraz władz samorządowych w każdym mieście, przez które przebiegają projektowane warianty. W związku z tym rozważenie przyjęcia proponowanego wariantu przebiegu linii kolejowej zgodnie z załącznikiem wydają się jak najbardziej zasadne.

Załączniki:

1. Warianty tras planowanej linii kolejowej Ciągu 7, linii kolejowej nr 170 przebiegającej przez miasto Żory opracowany na podkładzie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
2. Warianty alternatywnego przebiegu ciągu 7 linii kolejowej nr 170 – Wariant nr 1
3. Warianty alternatywnego przebiegu ciągu 7 linii kolejowej nr 170 – Wariant nr 2
4. Warianty alternatywnego przebiegu ciągu 7 linii kolejowej nr 170 na podkładzie mapowym CPK
5. Lista poparcia mieszkańców

 Z poważaniem

 Mieszkańcy Żor zgodnie z listą poparcia