

**UCHWAŁA NR LXVII/681/2023
RADY MIEJSKIEJ MIKOŁOWA**

z dnia 25 kwietnia 2023 r.

**w sprawie skierowania pytań do Zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. w związku
z przedstawionymi wariantami trasy linii kolejowych w ramach inwestycji Centralnego Portu
Komunikacyjnego w tym wybranego wariantu inwestorskiego W 72**

Na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r., poz. 40) oraz §32 lit. a Statutu Miasta Mikołowa, stanowiącego Załącznik do Uchwały Nr XII/276/2015 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 29 września 2015 r. w sprawie Statutu Miasta Mikołowa (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2015 r., poz. 5139 z późn. zm.)

**Rada Miejska Mikołowa
postanawia:**

§ 1. Wystąpić do Zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. z następującymi pytaniami:

- Jakie dokumenty i opracowania wchodzi w skład wielokryterialnej oceny dla opracowywanej linii 170 KDP i jakie parametry wpłynęły na wybór wariantu inwestorskiego W72? Prosimy o przedstawienie szczegółowej analizy wszystkich wariantów?
- Dlaczego do analizy wielokryterialnej nie została włączona, obecnie modernizowana ze środków unijnych CEF - linia E65, która wielokrotnie była wskazywana, jako alternatywa połączenia kolejowego Katowice - Ostrawa?
- Jaki dokument prawny pozwala na przedstawianie przez Spółkę CPK i Pełnomocnika Rządu ds. CPK informacji o tym, że na przełomie lat 2023/24 zostanie uruchomiony „Kolejowy Program Dobrowolnych Nabyć” dla właścicieli nieruchomości pozostających na terenie wskazanym przebiegiem wariantu inwestorskiego?
- Jaki jest dalszy harmonogram działań spółki CPK odnośnie projektowanej linii 170 KDP? Prosimy o podanie terminów kolejnych etapów prac.
- Jakie są prognozowane potoki pasażerskie na projektowanej linii 170 KDP?
- Jaki jest przewidywany koszt inwestycji projektowanej linii 170 KDP?

§ 2. Uchwałę Rady Miejskiej Mikołowa należy przekazać Prezesowi Rady Ministrów, Pełnomocnikowi Rządu ds. CPK oraz Zarządowi Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.

§ 3. Wykonanie Uchwały powierza się Przewodniczącej Rady Miejskiej Mikołowa.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miejskiej Mikołowa

Katarzyna Syryjczyk-Słomska

Uzasadnienie do uchwały Nr LXVII/681/2023

Rady Miejskiej Mikołowa

z dnia 25 kwietnia 2023 r.

Rada Miejska Mikołowa w trosce o dobro miasta, w szczególności jego mieszkańców, w związku z wyborem wariantu inwestorskiego W72 linii KDP w ramach Rządowej Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), chcąc przedstawiać mieszkańcom naszego miasta rzetelne informacje i zapobiegać dezinformacji prosi o odpowiedzi na pytania zawarte w treści uchwały.

Wspólnie z mieszkańcami jesteśmy zaniepokojeni tą inwestycją, która spowoduje niepowetowane starty dla naszego miasta. Swój sprzeciw wobec przebiegu linii 170 KDP wyrażaliśmy wielokrotnie w uchwałach.

Wybrany wariant inwestorski W72 przecina teren Miasta, dzieląc go na dwie części. Powoduje to dewastację infrastruktury miejskiej oraz wprowadza chaos przestrzenny. Inwestycja ta nie przynosi żadnych korzyści dla Miasta, a jedynie niesie niedogodności i ogromne straty związane z podziałem miasta na 2 części poprzez rozcięcie istniejącego, podstawowego układu komunikacyjnego w centrum miasta (ul. Fabryczna oraz ul. Kościuszki), wywłaszczeniem mieszkańców, spadkiem wartości nieruchomości, utrudnieniami w prowadzeniu działalności gospodarczej zarówno w skali mikro i makro przedsiębiorstw, trudnościami i obciążeniami finansowymi w momencie rozpoczęcia budowy (wyłączenia z ruchu części traktów komunikacyjnych, wzrost zanieczyszczenia środowiska, zwiększenie eksploatacji nawierzchni dróg itp.). Przeprowadzenie prac inwestycyjnych w centrum miasta oceniamy jako praktycznie niemożliwe, z uwagi na brak miejsc odkładczych, montażowych, magazynowych jak również baz sprzętowych oraz zaplecza budowlanego. Wszystko to sparaliżuje całkowicie miasto oraz jego funkcjonalność.

Dołożenie kolejnych torów do i tak już poszerzanej o drugi tor trasy w programie "Kolej+", spowoduje znaczne poszerzenie torowiska biegnącego przez zurbanizowaną, ciasną tkankę miejską.

Trasowanie zastępczego układu komunikacyjnego odbędzie się kosztem wyburzeń kilkunastu budynków i proponowanie go w miejscach nieprzystosowanych do przejęcia ruchu zbiorczego wąskich uliczek dojazdowych: ulica Sienkiewicza, ulica Cicha, ulica Cienista, ulica Torowa, ulica Dolna, etc. Nie uwzględniono również wiaduktów na przebiegu projektowanego podstawowego układu komunikacyjnego: 1KDZ tzw. "Nowa Reta", ulica Waryńskiego, oraz innych: ciąg pieszo-rowerowy: Hubera-Papiernia, etc.

Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”

KRI.42.1013.2023.01.DM

Warszawa, dn. 15 maja 2023 r.

**Gmina Mikołów
43-190 Mikołów
Rynek 16**

Dotyczy: Projektu „Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa” – odpowiedź na pytania zawarte w uchwale nr LXVII/681/2023 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 25 kwietnia 2023 r.

Pisma związane:

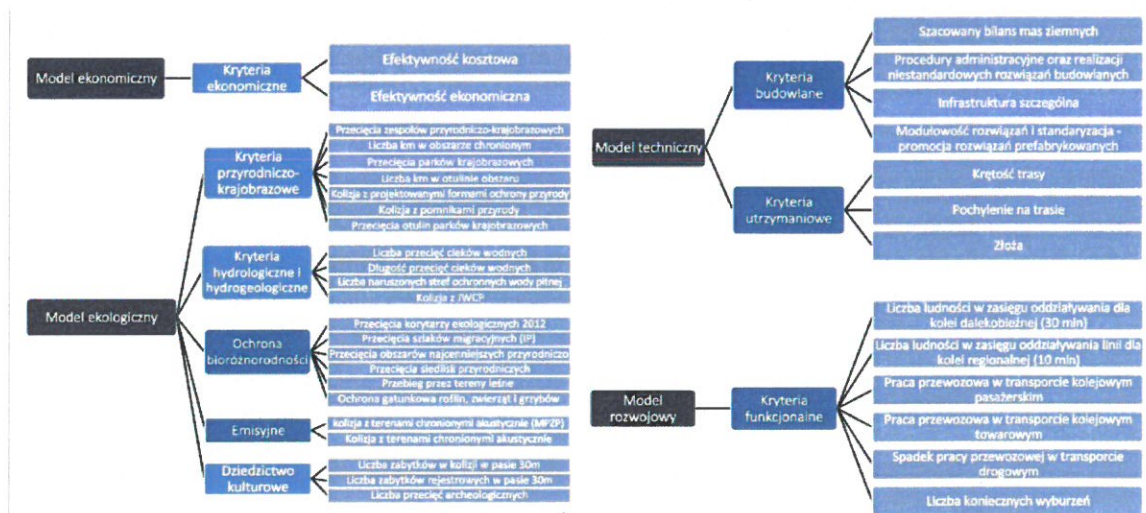
[1] Pismo Nr SER.0004.13.2023/3 z dnia 27.04.2023 r.

Szanowni Państwo,

Uprzejmie dziękujemy za przesłaną korespondencję. W nawiązaniu do Państwa prośby wyrażone w piśmie [1] poniżej udzielamy wyjaśnień na zadane pytania:

Ad. 1. Jakie dokumenty i opracowania wchodzą w skład wielokryterialnej oceny dla opracowywanej linii 170 KDP i jakie parametry wpłynęły na wybór wariantu inwestorskiego W72? Prosimy o przedstawienie szczegółowej analizy wszystkich wariantów?

Poszczególne komponenty analizy wielokryterialnej zawiera rys. 1:



Rysunek 1. Schemat analizy wielokryterialnej

Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap II)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”

Przedstawienie „szczegółowej analizy wszystkich wariantów” jest celem całego procesu STEŚ, nie jest więc możliwe jego przygotowanie na potrzeby niniejszej odpowiedzi. Podsumowanie wyników wielokryterialnej w rozbiciu na poszczególne modele przedstawia ilustracja nr 2:

Model:	W71	W72	W73	W74
Rozwojowy	8,18	9,13	8,87	8,97
Techniczny	7,41	8,76	8,83	8,59
Ekonomiczny	7,77	8,83	9,01	8,83
Ekologiczny	7,48	8,85	8,55	8,77
Średnia	7,71	8,89	8,82	8,79

Rysunek 2. Podsumowanie analizy wielokryterialnej

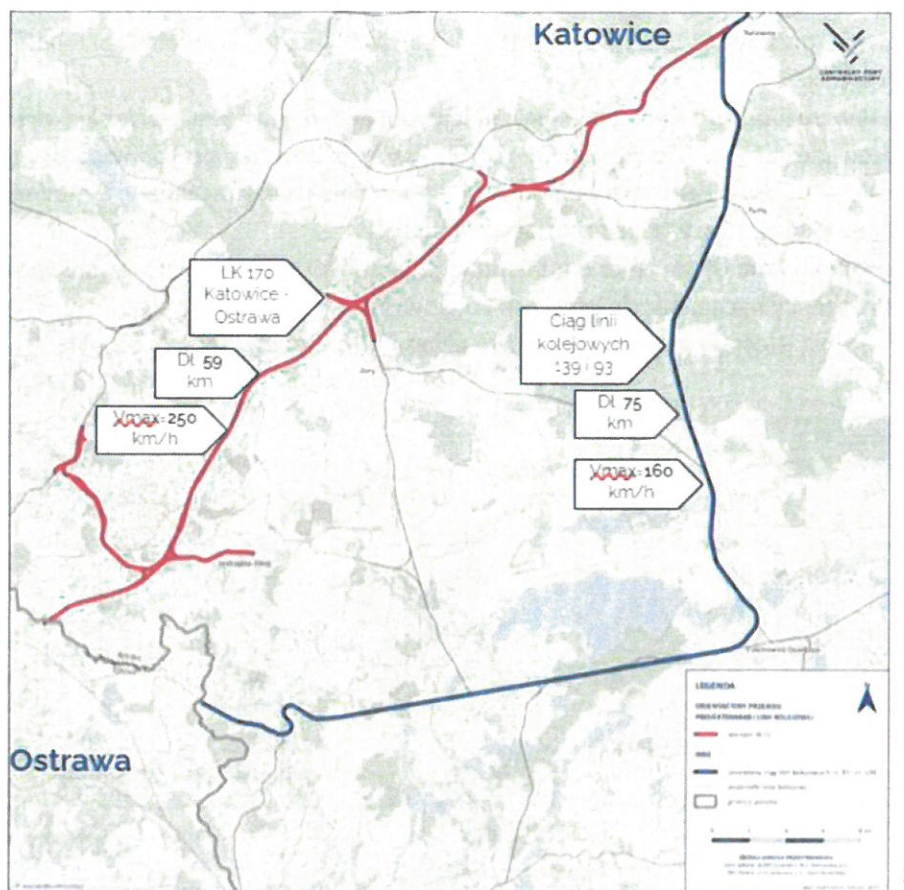
W skład opracowania wchodzi m.in.:

- Analizy wstępne
- Analizy środowiskowe oparte na materiałach pozyskanych, analizach własnych i pełnej, rocznej inwentaryzacji przyrodniczej na całym przebiegu wariantów
- Prognozy ruchu oparte na Pasażerskim Modelu Transportowym (PMT) CPK, wiodącym narzędziu analitycznym udostępnianym przez CPK innym inwestorom i wykonawcom.
- Analizy eksploatacyjne (analizy w modelu mikrosymulacyjnym)
- Analizy ekonomiczne w tym Analiza Kosztów i Korzyści
- Analiza Wielokryterialna
- Analizy techniczne
- Pełne opracowanie wielobranżowe (branże torowa, sanitarna, drogowa, mostowa, kubaturowa, hydrotechniczna, teletechniczna i inne) dla czterech wariantów
- Szacunki kosztowe
- Geodezja
- Geologia.

Ad. 2. Dlaczego do analizy wielokryterialnej nie została włączona, obecnie modernizowana ze środków unijnych CEF - linia E65, która wielokrotnie była wskazywana, jako alternatywa połączenia kolejowego Katowice - Ostrawa?

Przekonanie, że linia E65 mogłaby w pełni zastąpić bezpośrednią linię Katowice – Ostrawa jest mitem. Wystarczy spojrzeć na mapę (rys.3) i porównać przebieg obu linii:

Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”



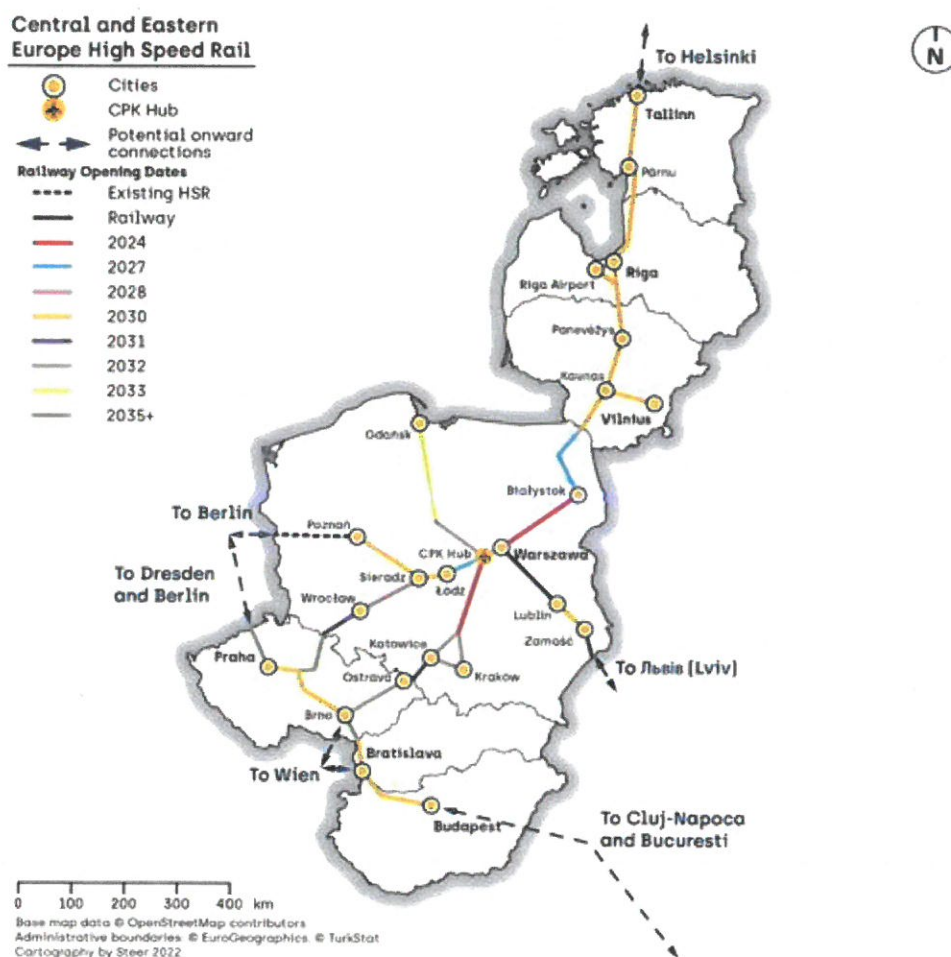
Rysunek 3. Linia Katowice - Ostrawa i linia E65

Ponadto:

- Zgodnie z wariantem inwestorskim W72 czas przejazdu Katowice – Ostrava hl. n. wynosi 40 minut.
- Przy wykorzystaniu istniejącego korytarza E 65 (Katowice – Pszczyna – Zebrzydowice – Ostrava hl. n.), możliwy do uzyskania czas przejazdu dla pociągu jadącego z V 160 km/h wynosi 71 minut.
- Różnica czasu przejazdu po nowej linii względem istniejącego ciągu wynosi 31 minut.
- Nowa linia nr 170 jest konieczna dla uzyskania znaczącego skrócenia czasu przejazdu pociągów międzynarodowych co wynika z wyższej prędkości pociągów oraz skrócenia trasy przejazdu
- Nowa linia jest konieczna dla uzyskania satysfakcjonujących (tj. konkurencyjnych dla transportu drogowego i autostrady A1) czasów przejazdów z Rybnika, Żor, Wodzisławia Śląskiego i Jastrzębia-Zdroju do Katowic czy Warszawy
- Znaczenie Czech w wymianie handlowej Polski rośnie (np. w 2022 r. 2 miejsce w eksporcie z PL w Europie) nowa linia uwolni przepustowość dla transportu towarów na już istniejącej infrastrukturze, a przecież przez Czechy do Polski docierają też ładunki z innych krajów południowej i zachodniej Europy.

Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”

- Istniejąca linia kolejowa przeznaczona jest dla wszystkich pociągów w tym ciężkich towarowych masowych. Budowa nowej linii kolejowej pozwoli uwolnić przepustowość na istniejącej linii.
- Potencjalna rozbudowa istniejącej linii kolejowej E65, z uwagi na przebieg przez tereny zurbanizowane jak np. Goczałkowice - Zdrój, Pszczyna również powodować będzie bardzo znaczącą ingerencję w istniejącą zabudowę. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż modernizacja tej linii kolejowej już jest w trakcie robót budowlanych.
- Polityka klimatyczna UE na rzecz ograniczania połączeń lotniczych na krótszych dystansach na rzecz konkurencyjnych czasowo połączeń kolejowych
- Nowa linia jest istotnym elementem całego układu KDP w naszej części Europy:



Rysunek 4. Układ linii KDP w Europie Środkowej

Ad. 3. Jaki dokument prawny pozwala na przedstawianie przez Spółkę CPK i Pełnomocnika Rządu ds. CPK informacji o tym, że na przełomie lat 2023/24 zostanie uruchomiony „Kolejowy Program

Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”

Dobrowolnych Nabyć” dla właścicieli nieruchomości pozostających na terenie wskazanym przebiegiem wariantu inwestorskiego?

Warunki wdrożenia Programu Dobrowolnych Nabyć (PDN) określa USTAWA z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym ze zmianami od 2 października 2022 r. (Dz.U. 2018 poz. 1089) w zakresie art. 29b, art. 120m, art. 120n.

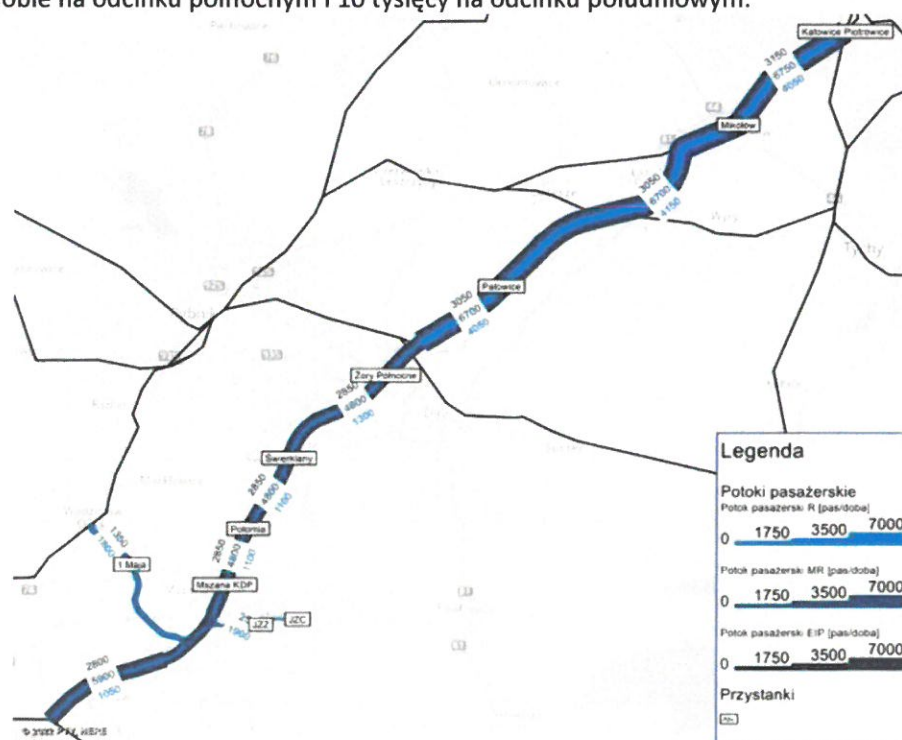
Podstawowym warunkiem możliwości wdrożenia przez Spółkę PDN jest uzyskanie przez Inwestora decyzji uwarunkowań środowiskowych realizacji przedsięwzięcia (DŚU) i dokonanie rezerwacji terenu. Rezerwacji obszaru inwestycji dokonuje wojewoda w planie rezerwacji, wydawanym w formie zarządzenia stanowiącego akt prawa miejscowego, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia wpływu wniosku, o którym mowa w ust. 1. Przepis art. 3 § 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi stosuje się. Planowany termin uzyskanie DŚU III/IV kw. 2024.

Ad. 4. Jaki jest dalszy harmonogram działań spółki CPK odnośnie projektowanej linii 170 KDP? Prosimy o podanie terminów kolejnych etapów prac.

W latach 2023/2029 planowane jest uzyskanie decyzji środowiskowej, wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej, projektu budowlanego, uzyskanie decyzji lokalizacyjnej i rozpoczęcie robót budowlanych. Oddanie do użytku od 2034.

Ad. 5. Jakie są prognozowane potoki pasażerskie na projektowanej linii 170 KDP?

Wyniki prognoz ruchu są obiecujące. Przykładowo na rok 2040 przewiduje się 14 000 pasażerów w dobie na odcinku północnym i 10 tysięcy na odcinku południowym.



Projekt pn. „Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice - Ostrawa sieci kompleksowej TEN-T (Etap I)” jest dofinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”

Ad. 6. Jaki jest przewidywany koszt inwestycji projektowanej linii 170 KDP?

Z uwagi na toczące się i przewidywane do ogłoszenia w przyszłości postępowania przetargowe nie możemy udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Z poważaniem

Dariusz
Mańkowski

Elektronicznie
podpisany przez
Dariusz Mańkowski
Data: 2023.05.15
.....15:42:22.±02'00'

Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (CPK)
02-305 Warszawa
Al. Jerozolimskie 142B

Warszawa, 2023-05-16

KRI.42.1013.2023.JS

URZĄD MIASTA MIKOŁÓW
43-190 Mikołów
Rynek 16

ODP NA PISMO NR SER.0004.13.2023/3 Z DNIA 27.04.2023 R.

Wysłano z EZD PUW

Szanowni Państwo,

W załączeniu przekazuję odpowiedź na Państwa pismo Nr SER.0004.13.2023/3 z dnia 27.04.2023 r.,

z poważaniem
Justyna Szuchnik

Załączniki:

1. Odpowiedź na pismo - dot. uchwały Rady Miejskiej.pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy
użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Data złożenia podpisu: 2023-05-16T07:08:03.593Z

Podpis elektroniczny

