

Abyśmy w sposób skuteczny mogli wywierać



STANISŁAW PIECHULA,
burmistrz Mikołowa

Szanowni Mieszkańcy Mikołowa!

W ostatnich tygodniach odbyliśmy cykl spotkań z mieszkańcami, których działki i domy położone są na zaplanowanym przebiegu Kolei Dużych Prędkości (KDP) w związku z rządowym projektem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) lub w jego najbliższym sąsiedztwie. Przedstawiciele CPK nie poczuwają się do obowiązku, by wszystko wyjaśnić i odpowiedzieć na Państwa pytania na otwartych spotkaniach, dlatego postanowiliśmy podzielić się z mieszkańcami takimi informacjami, które sami posiadamy w obecnej chwili.

Chcę też jasno powiedzieć, że przebieg linii 170 przez Mikołów wcale nie jest przesądzony i abyśmy w sposób skuteczny mogli wywierać presję na CPK, musimy działać wspólnie. Ze strony urzędu miasta zapewnimy mieszkańcom wszelką pomoc polegającą na przygotowywaniu i składaniu skarg, petycji, protestów i wszelkich wniosków związanych z CPK i KDP, a mających na celu zablokowanie tej inwestycji. Jeżeli nas Państwo poinformują o Waszych bezpośrednich kontaktach z CPK, możemy też wziąć udział w indywidualnych rozmowach czy spotkaniach, które CPK proponuje Państwu.

Od czerwca w Urzędzie Miasta działa specjalnie wyznaczony do tego celu zespół pracowników, który będzie przyjmował wszystkie Państwa uwagi i opinie, a następnie przedstawiał je spółce CPK i przekazywał uzyskane informacje.

Oto numery telefonów, pod które można do nas dzwonić: 32 324 85 50, 32 324 85 51, 32 324 85 52. Jeśli są mieszkańcy, którzy dla swoich potencjalnie zagrożonych posesji mają jakieś konkretne rozwiązania, chętnie je zbierzemy i także prześlemy do CPK, choć mogą też to Państwo zrobić samodzielnie. Swój numer udostępniła również Przewodnicząca Komisji ds. KDP CPK działająca w ramach Rady Miejskiej Mikołowa, Ewa Chmielorz: kom. 605 560 637. Mogą się także Państwo kontaktować bezpośrednio z reprezentującym Centralny Port Komunikacyjny panem Kazimierzem Perytem: 608 285 979.

Od początku tematu CPK w naszym mieście jestem za tym, aby sprawa ta była jak najbardziej transparentna, dlatego też wszelkie informacje są zamieszczane i na bieżąco aktualizowane na stronie

mikolow.eu/koleje-cpk/, a wcześniej zamieszczane wpisy nie są korygowane, by stanowiły dokumentację i rzetelną historię tego, co dotychczas miało miejsce.

Powstała również grupa dyskusyjna na Facebooku pod adresem: www.facebook.com/groups/MikolowKolejeCPK

A teraz przechodząc do informacji jakie posiadamy i podkreślając, że są to tylko te informacje, które są nam dostępne, chciałbym przedstawić sytuację w jakiej znalazło się nasze miasto po wyborze przez spółkę CPK tzw. przebiegu inwestorskiego linii 170 KDP, biegnącego wzdłuż obecnego połączenia kolejowego przez Mikołów. Proszę mieć na uwadze, że podawane tu informacje i wyjaśnienia są aktualne i dostępne na tę chwilę i tylko w takim zakresie, który jest weryfikowalny w oparciu o dostępne nam fakty. Sytuacja jest dynamiczna, a w przestrzeni medialnej rozpowszechnianych jest wiele plotek i dezinformacji, które nie służą przekazowi rzetelnej informacji. Z tego właśnie powodu wielu mieszkańców w bezpośrednim sąsiedztwie torów i planowanej ich rozbudowy czuje się zagrożonymi wysiedleniami.

I Tak, więc:

1. Od kiedy w 2020 roku przez Mikołów i środek naszego Śląskiego Ogrodu Botanicznego zaproponowano – wtedy jedyny – przebieg kolei dużych prędkości, pomysł ten spotkał się z naszą zdecydowaną reakcją. Od samego początku podjęliśmy walkę z tym projektem. Nie chcieliśmy wtedy i nie chcemy nadal żadnej linii CPK w Mikołowie! Każdy rozważany przez spółkę CPK przebieg dotknie którąś z grup mieszkańców. Czy to bezpośrednio przechodząc przez ich domy, czy też w sąsiedztwie zakłócając spokój. Dla Mikołowa ten przebieg nie tyl-



ko był szkodliwy, ale też nie miał żadnych korzyści.

2. Na samym początku, gdy przedstawiony przebieg prowadził przez tereny Śląskiego Ogrodu Botanicznego spotykaliśmy się z mieszkańcami Mokrego i Bujakowa. Podjęliśmy akcję pisania pism i protestów. Poszukiwaliśmy wszelkich argumentów, by nie doszło do zniszczenia domów, naszej wizytówki jaką jest ogród botaniczny i okolicznych zielonych terenów o bezcennych walorach przyrodniczych dla naszego miasta.

3. Aby ustrzec Mikołów przed przecinającym miasto przebiegiem, w toku rozmów proponowaliśmy alternatywy, które omijały Mikołów lub byłyby dla Mikołowa mniej szkodliwe.

4. W ostatecznej propozycji CPK musiały się więc pojawić alternatywne przebiegi. Obok omawianej linii przez Mokre, Bujaków i Ogród Botaniczny (linia czerwona) pojawiły się jeszcze cztery - dwie dodatkowe linie poza Mikołowem przez Wyrę i dalej (linie żółta i zielona) oraz dwie dodatkowe przez Mikołów. Jedna z nich przebiegająca przez centrum, wzdłuż dotychczasowego jednego toru oraz druga przez Mokre w okolicach ulicy Łącznej (odpowiednio linie granatowa i błękitna).

5. Żadna z tych linii w prezentowanych przez CPK parametrach nie spotkała się z naszą akceptacją, jak i nie zaakceptowały żadnej z tych propozycji pozostałe gminy powiatu mikołowskiego, o czym świadczą pisma i protesty w tej sprawie.

6. Jednak musieliśmy się także przygotować na czarny scenariusz, w którym to obecny rząd PiS i rządowa spółka CPK mogłyby doprowadzić do budowy linii kolei dużych prędkości w Mikołowie. Na tamtym etapie byliśmy zobowiązani ocenić rzetelnie wszystkie przedstawione przebiegi pod każdym względem.

Linie biegnące poza Mikołowem były dla nas najkorzystniejsze, natomiast analizując te przez Mikołów, musimy zauważyć, że:

6a. Linia czerwona przez Retę Śmiłowicką, Mokre, Bujaków przecina, niszczy oraz zajmuje tereny zielone w najszerzym możliwym pasie ok. 100 m. Nisz-



presję na CPK, MUSIMY DZIAŁAĆ WSPÓLNIE.

czy zabudowania lub w ich pobliżu zakłóca spójność mieszkańców. Jadące tą linią pociągi osobowe nigdzie się nie zatrzymają, więc na terenie Mikołowa nikt z nich nie skorzysta. Marginalną korzyścią dla miasta przy tym przebiegu mogłaby być ewentualna możliwość wykorzystania dróg technicznych wzdłuż linii pod drogi miejskie i ścieżki pieszo-rowerowe.

6b. Linia błękitna planowana wzdłuż obecnej linii kolejowej, ale omijająca centrum miasta przez Mokre, podobnie jak linia czerwona także powoduje znaczące zniszczenia na swoim przebiegu oraz pociągi nią podążające nie zatrzymywałyby się w Mikołowie. Podobnie jedynym ewentualnym i niewielkim plusem mogłaby być możliwość wykorzystania dróg technicznych wzdłuż tej linii pod drogi miejskie i ścieżki pieszo-rowerowe.

6c. Linia granatowa, czyli wybrana ostatecznie przez CPK, planowana w całości wzdłuż obecnej linii kolejowej w pierwszej wersji radykalnie ingerowała w tkankę miejską, w tym mieszkaniową i społeczną jak powyższe linie. Pomimo tego, że została przez nas oceniona jednoznacznie negatywnie z uwagi na swoją szkodliwość dla okolicznych mieszkańców, podobnie jak pozostałe, to korzystając z obecnie dostępnych informacji należy wskazać jej inne szczegóły. Zauważam, że niedoprecyzowanie przez spółkę CPK w momencie wyboru tej linii wszystkich detali było głównym powodem niepokoju wśród władz miasta i mieszkańców. Na chwilę obecną CPK informuje, że:

6c1. Wszystkie obecnie funkcjonujące przejazdy przez torowiska (na ul. Kościuszki na Kamionce, na ul. Waryńskiego na Recie i ul. Fabrycznej w sąsiedztwie osiedla Mickiewicza), na których obecnie auta i piesi muszą się zatrzymywać przy szlabanach czekając aż pociągi przejadą, staną się bezkolizyjne. Jest to o tyle znaczące, że docelowo linią tą będzie jeździć więcej pociągów (KDP co godzinę i podmiejskich nawet co 30 minut w dwie strony), a więc zwykle przejazdy ze szlabanami musiałyby być zamykane nawet częściej niż co 15 minut.

6c2. Cała linia kolejowa w okolicy zabudowań ma zostać osłonięta ekranami dźwiękochłonnymi. Ekranę będą naturalnie chronić przed hałasem generowanym nie tylko przez kolej dużych prędkości, ale także pociągi podmiejskie,

6c3. Według deklaracji CPK tym przebiegiem mają jeździć tylko pociągi osobowe, z wyłączeniem taboru towarowego,

6c4. Według tych samych deklaracji dworzec kolejowy ma zostać wyremontowany i zapewnić poczekalnię oraz pełną infrastrukturę dworcową,

6c5. CPK zapewnia, że na końcu ul. Żwirki i Wigury ma powstać połączenie drogowe z ul. Rybnicką, które przejęłoby ruch ciężarowy, odciążając tym samym ul. Fabryczną,

6c6. Przy budowie bezkolizyjnego przejazdu na Recie (dzisiejszy przejazd Dzieńdziela – Waryńskiego) jest szansa na wykonanie połączenia drogowego do węzła przy Katowickiej - DK81,

6c7. Wzdłuż linii mają powstać nowe drogi i ścieżki pieszo-rowerowe.

Trzeba wziąć poprawkę na to, że powyższe informacje to jedynie deklaracje CPK i bez poparcia tych planów wiążącymi dokumentami, należy do nich podchodzić z rozsądną rezerwą.

7. Jako, że każdy przebieg linii CPK jest niekorzystny nie tylko dla Mikołowa, ale także dla sąsiednich gmin, solidarnie z mieszkańcami żyjącymi wokół tych linii i sąsiednimi gminami sprzeciwiliśmy się i nadal sprzeciwiamy się temu, aby żaden z nich nie powstał w naszym mieście i powiecie. Podejmiemy wszelkie starania przeciwko tej inwestycji. Trzeba jednak się przygotować na to, że pomimo naszych protestów i sprzeciwu społecznego, rząd PiS jednak zdecyduje się na poprowadzenie kolei dużych prędkości w naszych miastach. Dlatego też w interesie mieszkańców, działających tu firm oraz ogólnie pojętego interesu miasta, jesteśmy zobowiązani do prowadzenia rozmów z CPK o szczegółach ewentualnej budowy, by jak najbardziej zminimalizować ewentualne negatywne skutki,

8. Ważną kwestią, którą należy rozumieć i brać pod uwagę jest fakt, że poza jesiennymi wyborami parlamentarnymi, najważniejszą możliwością przeciwdziałania powstaniu linii CPK, będzie w przyszłym roku składanie uwag do tzw. decyzji środowiskowej, która będzie procedowana przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Katowicach. Należy jednak zauważyć, że RDOŚ będzie analizował nie tylko



wybrany przez CPK ostateczny wariant, ale także wszystkie inne przedstawione wcześniej przez CPK. W zależności od tego jak bardzo uda się nam wszystkim udowodnić, że wskazany jako docelowy przebieg został wybrany nieprawidłowo, może dojść do przedłużania procedury lub RDOŚ może także wskazać jeden z wcześniejszych i pozostałych wariantów, jako ten, którym należy poprowadzić kolej CPK. Należy mieć nadzieję, że nasze argumenty sprawią, że nie zostanie wybrany żaden wariant albo wrócimy do rozmów na temat wariantu omijającego Mikołów. O szczegółach tej procedury będą Państwa na bieżąco informować.

PODSUMOWUJĄC
opisane tu fakty uważam,
że nie ma obecnie innego
wyjścia jak:

A – podejmowanie starań w celu przeciwdziałania poprowadzenia jakiegokolwiek wariantu linii CPK przez nasze miasto,

B – analizowanie szczegółów i przygotowywanie się do sytuacji, w której to wariant przez centrum doszedłby niestety do realizacji. W takim wypadku należy zadbać o to, aby jego przebieg wiązał się z jak najmniejszą szkodliwością dla mieszkańców Mikołowa.

Ad A. Odnośnie ewentualności A – podejmujemy działania wraz ze wszystkimi gminami leżącymi na przebiegu linii KDP pod kierunkiem Komisji Sejmiku Województwa i Marszałka Województwa Śląskiego. Ponadto przygotowujemy dla wszystkich zainteresowanych odwołania od decyzji środowiskowej, które będą składane do RDOŚ (prawdopodobnie może to nastąpić na początku przyszłego roku).

Ad B. Odnośnie ewentualności B – analizujemy wszelkie szczegóły dotyczące projektowanego przebiegu linii CPK przez centrum Mikołowa, prowadzimy dialog z CPK odnośnie wszystkich udostępnianych nam szczegółów tego projektu oraz wyjaśniamy wszelkie pytania i obawy mieszkańców oraz przedsiębiorców. Podajemy je do publicznej wiadomości. Pierwsze takie szczegółowe spotkanie z przedstawicielami CPK miało miejsce 20 kwietnia 2023 r. i zgodnie z uzyskanymi informacjami na stronie <https://mikolow.eu/koleje-cpk/> przekazują najważniejsze szczegóły.

B1. Żadne budynki wielorodzinne w Mikołowie nie leżą w zakresie wyłączenia planowanego przez CPK. Oznacza to, że żaden blok nie będzie podlegał wyburzeniu, ani na os. Mickiewicza, ani na ul. Stolarskiej czy na ul. Żwirki i Wigury,

B2. Na ul. Fabrycznej będzie zachowane przejście dla pieszych i będą dołożone wszelkie starania, by mogły tamteży przejeżdżać samochody osobowe do wysokości karetek, a dla samochodów ciężarowych zostanie wykonane połączenie drogowe z końca ul. Żwirki i Wigury do ul. Rybnickiej,

B3. Na ul. Kościuszki (Kamionka) musi być przejezdna.

Bardzo dziękuję za zaangażowanie wszystkim tym, którzy włączają się w działania i protesty przeciwko tej rządowej inwestycji. Liczę, że zebrane tu informacje pomogą nam uniknąć plotek i niepotrzebnego zamieszania i że będziemy poruszać się w sferze faktów. Wierzę, że konsekwencja i merytoryczne przeciwstawienie się władz miasta, radnych i przede wszystkim mieszkańców, uchroni Mikołów przed szkodliwą inwestycją, a w najgorszym wypadku zminimalizuje jej skutki.

