

**Projekt**

z dnia 10 sierpnia 2020 r.

Zatwierdzony przez .....

**UCHWAŁA NR .....  
RADY POWIATU PSZCZYŃSKIEGO**

z dnia 19 sierpnia 2020 r.

**w sprawie wyrażenia stanowiska wobec planów spółki Centralny Port Komunikacyjny sp.z o.o. w zakresie inwestycji kolejowych na terenie Powiatu Pszczyńskiego dotyczących nowych linii kolei dużych prędkości**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz.920)

**Rada Powiatu  
uchwała:**

§ 1. 1. Wyrazić stanowczy protest przeciwko budowie nowych linii kolei dużych prędkości przez tereny cenne przyrodniczo Powiatu Pszczyńskiego, tj. tereny historycznej Puszczy Pszczyńskiej wraz z rezerwatem „Babczyna Dolina” oraz zbiornika wodnego Łąka.

2. Poprzeć stanowisko Zarządu Powiatu Pszczyńskiego, konwentu Starosty Pszczyńskiego, Burmistrza Pszczyny, Wójtów Gmin Goczałkowice Zdrój, Kobiór, Miedźna, Pawłowice i Suszec oraz Rad Gmin Pawłowice, Suszec i Kobiór jednoznacznie wskazujące na wariant projektowania kolei dużych prędkości w śladzie linii istniejących.

§ 2. Uchwała podlega przekazaniu spółce Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz do wiadomości Posłom na Sejm RP i Senatorom z terenu Powiatu Pszczyńskiego.

§ 3. Wykonanie uchwały powierzyć Zarządowi Powiatu.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## UZASADNIENIE

**Centralny Port Komunikacyjny** to planowany węzeł przesiadkowy z portem lotniczym między Warszawą i Łodzią, którego zadaniem w założeniu ma być zintegrowanie połączeń lotniczych, drogowych i kolejowych. Do realizacji tego zadania została powołana spółka Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Aleje Jerozolimskie 134. Na stronie internetowej prowadzonej przez Spółkę zamieszczono dokument pt. „**Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL)**” z informacją o możliwości składania uwag i wniosków dotyczących założeń przyjętych do projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W dokumencie zostały także określone korytarze przebiegu Inwestycji towarzyszących w zakresie budowy nowych linii kolejowych i dróg. Pomimo, że planowane inwestycje obejmują również obszar Powiatu Pszczyńskiego informacja o możliwości składania uwag do tego dokumentu nie została przekazana odpowiednio wcześniej poszczególnym samorządom.

Założenia zawarte w dokumencie „**Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL)**” dotyczące przebiegu tras na terenie Powiatu Pszczyńskiego przewidują wykorzystanie linii 139 na trasie Katowice-Ostrawa jako linii dużych prędkości oraz budowę nowej linii Chybie-Jastrzębie-Zdrój - Godów oraz Katowice/Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa (nr 170).

Analizując proponowane w ww. dokumencie warianty projektu nowej linii kolejowej nr 170 należy zwrócić uwagę, że wszystkie przebiegają w części północnej powiatu przez tereny nieurbanizowane historycznej Puszczy Pszczyńskiej, bardzo cenne z przyrodniczego punktu widzenia. Natomiast w części środkowej i południowo – zachodniej powiatu – przez tereny zabudowy mieszkaniowej i zorganizowanych gospodarstw rolnych.

W przypadku terenów leśnych, objętych oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji, istnieje uzasadniona obawa, że inwestycja ta doprowadzi do ich dalszej degradacji lub wręcz zniszczenia. Lasy Pszczyńsko-Kobiórskie stanowią ważną, wręcz niemożliwą do zastąpienia, rolę w ekosystemie całego okręgu górnośląskiego. Niezwykle istotne jest także, że w zasięgu oddziaływania podanych w ww. Studium Lokalizacyjnym wariantów tras kolejowych znajduje się teren Rezerwatu „Babczyzna Dolina”, którego podstawowym celem jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych naturalnych układów biocenotycznych charakterystycznych dla dolin rzecznych położonych w pobliżu wododziału Wisły i Odry, w zachodniej części Kotliny Oświęcimskiej. Należy pamiętać także, że czynnikiem determinującym kondycję lasów Nadleśnictwa Kobiór jest ich położenie w obrębie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, co pociąga za sobą cały splot negatywnych czynników destrukcyjnie wpływających na przyrodę. Wpływy te już głęboko przeobraziły tutejsze lasy, lecz jeszcze ich nie zniszczono. W dużym, zwartym kompleksie Lasów Pszczyńskich przyroda potrafiła przeciwstawić się negatywnej działalności człowieka i choć na przeważającej powierzchni uległa niekorzystnym przemianom, to nie zatraciła siły regeneracji, zachowując zdolność do odradzania naturalnych układów biocenotycznych. Obserwowana od szeregu lat wyraźna poprawa czystości środowiska w połączeniu z proekologiczną, wielofunkcyjną gospodarką leśną, dobrze wróży odradzającej się przyrodzie. Chore, często zamierające lasy, wyraźnie odżyły, odradzają się jodły i świerki, sztuczne sośniny na żyznych siedliskach skutecznie przebudowuje się na drzewostany mieszane i liściaste o składzie zbliżonym do naturalnego. Istnieje zatem uzasadniona obawa, że nieprzemyślana ingerencja w to środowisko spowoduje zniszczenie tego, co z takim trudem i w tak długim okresie czasu udało się odbudować, zachowując jednocześnie cenne gatunki tego ekosystemu.

Natomiast w przypadku terenów zurbanizowanych mieszkańcy miejscowości, przez które prowadzone są proponowane warianty linii 170, wyrazili swój zdecydowany sprzeciw przeciwko temu zamierzeniu. Ich obawy i argumenty zawarte w poszczególnych wystąpieniach dotyczą przede wszystkim zagrożeń związanych z koniecznością opuszczenia swoich domów, rozbiciem więzi rodzinnych i społecznych. W przypadku gospodarstw rolnych przedzielonych korytarzem linii kolejowej to obniżenie wartości ekonomicznej gospodarstwa, przedzielenia spójnych upraw rolnych, a co z tym się bezpośrednio wiąże - zwiększenie kosztów związanych z dojazdami do pól.

**Na plany rozbudowy sieci kolejowej w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) nakładają się obecnie inne, również ingerujące w tereny leśne powiatu pszczyńskiego, inwestycje:**

- budowa drogi S1 Mysłowice - węzeł Kosztowy II – Bielsko-Biała (węzeł Suchy Potok),
- budowa jednego z gazociągów przesyłowych w ramach rozbudowy krajowej sieci przesyłowej, w tym powstanie nowych gazociągów w ramach Korytarza Gazowego Północ-Południe, a także budowanie połączeń międzysystemowych z Litwą, Słowacją i Czechami – inwestycja ta, realizowana na terenie historycznej Puszczy Pszczyńskiej, również poważnie narusza jej drzewostan;
- oprotestowana przez mieszkańców planowana budowa Kopalni Studzienice, gdzie eksploatacja kopaliny zagraża terenom leśnym historycznej Puszczy Pszczyńskiej;
- planowana budowa kanału wodnego łączącego dorzecza Wisły i Odry.

Z powyższego zestawienia wynika jednoznacznie, że proponowane warianty linii 170 stanowią kolejne, ogromne naruszenie zarówno terenów zalesionych jak i zabudowanych oraz zbiorników wodnych.

Należy zatem poprzeć stanowisko wyrażone zarówno w uchwale Zarządu Powiatu Pszczyńskiego, jak i konwentu Starosty Pszczyńskiego, Burmistrza Pszczyny, Wójtów Gmin: Goczalkowice Zdrój, Kobiór, Miedźna, Pawłowice i Suszec oraz Rad Gmin: Pawłowice, Suszec i Kobiór wskazujące na taki wybór wariantów, które gwarantują realizację powyższych inwestycji w sposób jak najmniej ingerujący w środowisko naturalne. Takim rozwiązaniem jest proponowane przez wszystkie samorządy projektowanie przebiegu sieci kolejowych dużych szybkości w jak największym stopniu po istniejącej sieci kolejowej, a w stosunku do nowych odcinków tej sieci w taki sposób, aby powstawały one tylko tam, gdzie będzie to niezbędne.