



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

Marcin Horała

Znak sprawy: CPK-2.4725.38.2022

Wpłynęło dnia 04.05.2022r.

Podpis *M. Horała*
SZ. 228.2022. AG

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2022 r.

Szanowny Pan
Adam Wawoczny
Dyrektor Związku Gmin i Powiatów
Subregionu Zachodniego Województwa
Śląskiego z siedzibą w Rybniku
44-200 Rybnik
ul. Rudzka 13C

Szanowny Panie Dyrektorze,

w odpowiedzi na korespondencję z dn. 25 marca br. (znak pisma: SZ.158.2022.AG) w załączeniu do niniejszego pisma przesyłam w formie zestawienia odpowiedzi na przekazane uwagi i pytania samorządów z terenu subregionu zachodniego województwa śląskiego dotyczące budowy linii kolejowej nr 170.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

**ZESTAWIENIE UWAG I PYTAŃ JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO Z TERENU
SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

Powiat Wodzisławski	<p>W dotychczasowych konsultacjach Powiat Wodzisławski jest pomijany. Wszelkie ustalenia oraz spotkania są dokonywane z przedstawicielami gmin.</p> <p>Pomimo, że planowana budowa linii kolejowych znacznie wpływa na zarządzaną przez Powiat infrastrukturę (między innymi zmienia się przebieg dróg powiatowych) do tej pory nie otrzymaliśmy żadnego oficjalnego dokumentu do konsultacji.</p>	<p>Odpowiedź: Cykl konsultacji z interesariuszami trwa. Planowane jest również spotkanie z powiatami (w I etapie skoncentrowano się na gminach).</p>
Miasto Wodzisław Śląski	<p>Zgłaszając uwagi dotyczące inwestycji realizowanej przez CPK informuję, że pomimo uwag przekazywanych na ręce Spółek CPK i Egis, w udostępnianych przez ww. Spółki materiałach informacyjnych/konsultacyjnych, z załącznikami mapowymi włącznie, brak jest uwzględnienia projektowanej Drogi Głównej Południowej.</p> <p>Proszę o bezwzględne ujęcie DGP ze względu na zaawansowanie dokumentacyjne (dokumentacja jest po ZUD-zie, decyzji środowiskowej oraz wstępnym podziale nieruchomości z rezerwą nowej numeracji działek w zasobie geodezyjnym).</p>	<p>Odpowiedź: Wykonawca STEŚ został zobowiązany do uwzględnienia DGP.</p>
Gmina Świerklany	<ol style="list-style-type: none"> 1. Czy zaplanowana jest budowa dróg technologicznych po obu stronach linii? 2. Czy planuje się w związku z inwestycją utrzymanie i budowę przepompowni na terenie Gminy - także po zakończeniu inwestycji w dalszych latach? 3. Czy przewidziano odszkodowania dla Gminy za utracone tereny przemysłowe na które Gmina pozyskała inwestora (budowa linii 170 zabiera właśnie te tereny Gminie) co za tym idzie traci dochody? 4. Czy przewiduje się kompleksowe remonty dróg zniszczonych w trakcie trwania ww. inwestycji? 	<p>Odpowiedź:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lokalizacja dróg technologicznych uzależniona jest od lokalnych uwarunkowań. Występują odcinki, na których droga technologiczna jest po obu stronach linii, jak również odcinki gdzie planowana jest ona po jednej stronie. Szczegółowe rozwiązania są opracowywane. 2. Zależy to od szczegółowych rozwiązań hydrologicznych i przyjętego systemu odwodnienia. Trwają prace studialne. 3. 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

		<p>samorządu terytorialnego zadań własnych, podmiotom tym przysługuje odszkodowanie.</p> <p>W przypadku utraconych dochodów przepisy prawa polskiego nie uwzględniają takich odszkodowań.</p> <p>4. Tak</p>
<p>Gmina Czerwionka-Leszczyny</p>	<p>1. Dlaczego przebieg szybkiej kolei nie został wyznaczony na obszarach mniej zurbanizowanych w okolicach tych, gdzie wcześniej wskazywały opracowania dla szybkiej kolei relacji Warszawa - Wiedeń?</p> <p>2. Czy planowane do wypłaty odszkodowania dla mieszkańców uwzględniają nieruchomości znajdujące się poza buforem kolejowym a narażone zostaną na uciążliwość pod względem hałasu i obniżeniem jakości życia także wartości nieruchomości?</p> <p>3. Czy drogi techniczne wzdłuż szybkiej kolei zostaną przekazane do utrzymania gminom i na jakich zasadach? Czy zarządca szybkiej kolei będzie współfinansował to utrzymanie?</p> <p>4. W jaki sposób zostaną rozwiązane problemy mieszkańców mających kredyt na dom, a zostaną objęci wywłaszczeniem?</p> <p>5. W jaki sposób osoby starsze i z niepełnosprawnościami, niedołążne zostaną zabezpieczone w przypadku konieczności wysiedlenia? Kto zapewni im mieszkania biorąc pod uwagę, iż w zasobach gminnych nie ma wolnych mieszkań?</p> <p>6. Który z czynników ma decydujący wpływ na wybór wariantu ?</p>	<p>Odpowiedź:</p> <p>1. Warianty zostały opracowane z uwzględnieniem wielu ograniczeń charakteryzujących skomplikowane uwarunkowania tego terenu, takie jak szkody górnicze i inne. Wykonawca zaproponował warianty które przy uwzględnieniu tych ograniczeń są możliwe do wykonania.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Etap studium wykonalności nie pozwala na takie rozstrzygnięcia, sprawy te będą indywidualnie ustalane z właściwymi zarządcami dróg.</p> <p>4. Zgodnie z art. 9y ust 3c. ustawy o transporcie kolejowym: „ Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 3, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to</p>

		<p>podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.” Po dokonaniu wyboru wariantu inwestorskiego każdy taki przypadek będzie zatem poddany szczegółowej analizie i w jej efekcie rozpatrywany indywidualnie – z uwzględnieniem określonych przepisami form rekompensaty i wsparcia. Spółka CPK będzie dążyć do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków przejęcia nieruchomości.</p> <p>5. Jak już wspomniano w odpowiedzi na pyt. 4, 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 wyłączeń 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 wyłączeń uniknąć się nie da, na uczciwy, transparentny i zgodny z prawem proces odszkodowawczy. Po dokonaniu wyboru wariantu inwestorskiego każdy taki przypadek będzie zatem poddany szczegółowej analizie i w jej efekcie rozpatrywany indywidualnie – z uwzględnieniem określonych przepisami form rekompensaty i wsparcia. Spółka CPK będzie dążyć do zagwarantowania mieszkańcom możliwie najkorzystniejszych warunków przejęcia nieruchomości.</p> <p>6. Nie istnieje jedno kryterium wyboru wariantów, które miałyby decydujące znaczenie, wybór wariantu inwestorskiego zostanie dokonany na podstawie analizy wielokryterialnej, w której</p>
--	--	--

		uwzględnione będą czynniki społeczne, ekonomiczne, środowiskowe i inne.
Miasto Jastrzębie-Zdrój	<p>Miasto Jastrzębie-Zdrój wnosi o wyjaśnienie w temacie przedstawionych w piśmie IKI.7021.6.128.2021.BS z dnia 02.12.2021 r. kierowanym do Egis Poland Sp. z o.o. kolizji infrastruktury drogowej miasta Jastrzębie-Zdrój z projektowaną linią kolejową na odcinku Katowice – granica państwa – Ostrawa. Prosimy o informację w jaki sposób przedmiotowe kolizje zostaną rozwiązane i czy zostaną utrzymane wszystkie istniejące połączenia drogowe.</p> <p>W ramach budowy linii CPK w Jastrzębie-Zdroju proszę o uwzględnienie w dokumentacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanego przez Miasto zadania polegającego na przebudowie i rozbudowie ulicy Mikołaja Witczaka wraz z parkingami na dawnych działkach PKP SA. 2. Wydłużenie ulicy Północnej na ulicy Dworcowej wraz z infrastrukturą dla pieszych i rowerzystów. 3. Wykonanie nowego połączenia ulicy Pszczyńskiej z ulicą Północną w miejsce likwidowanych trzech ulic łączących Jastrzębie Górne z Centrum. Propozycja połączenia w formie tunelu pod torami w załączniku mapowym. Rozwiązanie analogiczne jak nowy tunel Wejherowie: https://www.moto3m.pl/wp-content/uploads/2020/12/X0F0D0J9v0E0x116G0T7t0y9P2D0i473_sw.jpg 4. Zachowanie w ciągu ulicy Nepomucena przynajmniej tunelu dla pieszych i rowerzystów dla umożliwienia dojścia do Sanktuarium pw. św. Katarzyny i Opatrzności Bożej dla mieszkańców Centrum lub dla samochodów osobowych. 5. Budowy zespołu parkingów przy stacji Jastrzębie-Zdrój Centrum jako centrum przesiadkowe. 6. Możliwości budowy wschodniej głowicy rozjazdowej stacji Jastrzębie - Zdrój Centrum dla wprowadzenia toru do przystanku Jastrzębie-Zdrój Graniczna – planowanego w ramach programu Kolej+. 	<p>Odpowiedź: Wszystkie uwagi miasta Jastrzębie-Zdrój zostały przekazane Wykonawcy STEŚ. Prace studialne trwają. Wykonawca wprowadził wariantowanie rozwiązań z czego planuje zrezygnować, poprawione rozwiązania zostaną wkrótce przedstawione i omówione z władzami miasta.</p>

<p>Gmina Mszana</p>	<p>Stanowisko i uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wójt Gminy od samego początku, a ostatnio podczas posiedzenia senackiego zespołu ds. Rozwoju Województwa Śląskiego w sprawie kolei dużych prędkości na trasie Katowice-Ostrawa oraz spotkania w Urzędzie Wojewódzkim, wyraził sprzeciw w sprawie przeprowadzenia planowanej inwestycji przez teren gminy Mszana. Samorząd dba o mieszkańców, którzy mają prawo oczekiwać, że gmina będzie się rozwijała zgodnie z przyjętą strategią rozwoju i miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, będzie spokojnym i przyjaznym miejscem do życia dla całej wspólnoty. 2. Rada Gminy w Mszanie, w dniu 10 listopada 2020 r. podjęła Uchwałę Nr XXVI/176/2020 w sprawie wyrażenia sprzeciwu wobec wariantu przebiegu projektowanej linii kolejowej na odcinku Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica RP – Ostrawa, realizowanej przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp.z.o.o – przebiegającej przez gminę Mszana. 3. W okresie konsultacji, w dniu 17.01.2022 r., Komisja Budżetu i Infrastruktury oraz Komisja Spraw Społecznych Rady Gminy Mszana wyraziły negatywną opinię w sprawie wszystkich przesłanych do konsultacji tras przebiegu kolei dużych prędkości w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego przez teren gminy Mszana. 4. Obawy mieszkańców budzi formuła prawna, w jakiej realizowane mają być wywłaszczenia na rzecz CPK. Procedowana Ustawa o gospodarce nieruchomościami zakłada zmiany, które pogarszają w znaczący sposób sytuację osób wywłaszczanych. Zgodnie z art. 21 ust. 2 Konstytucji RP wywłaszczenie jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy jest dokonywane na cele publiczne i za słusznym odszkodowaniem. W rozumieniu mieszkańców „słuszne” to jest takie, które pozwala na zrekomensowanie faktycznej straty właściciela. Zaprzeczył jednak tej zasadzie przedstawiciel CPK, na spotkaniu on-line w dniu 17 lutego 2022 r., który odpowiedział negatywnie na pytanie mieszkanki „czy za otrzymane odszkodowanie budynku mieszkalnego, starszego, zamieszkałego przez rodzinę wielopokoleniową, zdoła wybudować dom o podobnych parametrach, jak istniejący?” 	<p>Odpowiedź:</p> <p>1, 2, 3. Stanowisko gminy jest znane Inwestorowi</p> <p>4. Stanowisko wobec planowanych prac legislacyjnych leży poza zakresem STEŚ.</p> <p>5. Gmina Mszana odniesie znaczne korzyści z inwestycji, poprzez posiadanie na swoim terenie znaczącego węzła transportowego, znacznej poprawie dostępu do transportu kolejowego wszystkich kategorii dla biznesu i mieszkańców oraz stworzenia bardzo dobrych warunków inwestycyjnych i warunków do powstania nowych miejsc pracy.</p> <p>6. Zaprezentowane rozwiązania drogowe są zaledwie pierwszą iteracją prac. Inwestor będzie starał się uwzględnić oczekiwania gminy w maksymalnym możliwym stopniu.</p> <p>7. Projektowana linia musi uwzględniać obowiązujące normy dotyczące poziomu emisji hałasu i drgań, a co za tym idzie teza o znaczącym obniżeniu komfortu życia nie znajduje uzasadnienia. Projektant zobowiązany jest do takiego zaprojektowania rozwiązań drogowych aby nie wystąpiło zjawisko „odcięcia” nieruchomości od dróg dojazdowych.</p> <p>8. Spółka CPK próbując sprostac stanowisku gminy próbowała przeprowadzić trasowanie wzdłuż rzeki Szotkówka, okazało się ono niemożliwe do realizacji ze względu na problemy związane ze szkodami górniczymi oraz z dotrzymaniem wymaganej geometrii trasy kolejowej.</p>
---------------------	--	--

5. Inwestycja nie leży w interesie Gminy jako jednostki samorządu terytorialnego. Wyłączy ona kolejny, duży obszar terenu z administracji samorządu, powodując straty finansowe (m.in. ograniczone wpływy z podatków lokalnych) oraz społeczne (spodziewane przesiedlenia mieszkańców – planowane wyburzenia w wariancie zielonym wraz ze strefą buforową – 128, zaś w wariancie czerwonym planowane do wyburzenia 73 budynki mieszkalne na terenie naszej gminy).
6. Proponowane rozwiązania połączeń komunikacyjnych przeciętych dróg we wskazanych wariantach są nie do zaakceptowania.
7. Mieszkańcy, którzy pozostaną w bliskości szybkiej kolei, niepokoją się i są oburzeni spodziewanymi niedogodnościami – hałas i drgania, a co za tym idzie znaczne obniżenie komfortu życia codziennego i spadek wartości działek. Niepokoją się również odcięciem ich od dróg dojazdowych do pól czy wydłużeniem dojazdu do własnych zabudowań lub do centrum miejscowości, co będzie spowodowane ingerencją w układ komunikacyjny dróg lokalnych.
8. Gmina Mszana wnioskuje, aby rozważyć wariant przebiegu KDP proponowany przez miasto Mikołów – w kierunku Zebrzydowic lub ponownie rozpatrzyć wariant proponowany przez gminę – wzdłuż rzeki Szotkówka.

W związku z tym, że stanowisko gminy do tej pory nie jest brane pod uwagę, a realizacja inwestycji ma nastąpić w oparciu o przepisy specustawy zadają następujące pytania dot. realizacji KDP:

1. Czy wyznaczając wstępne korytarze przebiegu KDP wzięto pod uwagę koszty realizacji inwestycji? Na terenie gminy Mszana - wariant czerwony przechodzi przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Przecina 4 drogi gminne, 2 powiatowe, 2 wojewódzkie oraz autostradę A1. Różnica wysokości terenu na A1 wynosi 41 m. Wariant zielony - przechodzi przez tereny gęstej zabudowy mieszkaniowej. Stacja KDP lokalizowana jest na terenie nowo prowadzonej inwestycji - budowie Kościoła Rzymsko-Katolickiego. Przecina 2 drogi gminne, 3 powiatowe, 1 wojewódzką. Realizacja inwestycji na tak trudnym terenie: znaczna różnica poziomów, teren występowania szkód górniczych, tereny zalewowe, bliska odległość od strefy ochrony konserwatorskiej będzie generowała dodatkowe koszty.
2. W przypadku budowy stacji KDP – jaka będzie planowana dodatkowo infrastruktura – obiekty, jaka będzie zajętość terenu?

Realizacja inwestycji w zakresie budowy linii kolejowej oparta jest na ustawie o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 roku.

1. Określenie kosztów inwestycji jest jednym z głównych celów Studium Techniczno - Ekonomiczno – Środowiskowego i będzie możliwe po jego zakończeniu.
2. Odpowiedź na to pytanie będzie możliwa po zakończeniu prac studialnych.
3. Tak, będzie to linia bezkolizyjna
4. Tak
5. Odszkodowania zostaną wypłacone w terminach zgodnych z Ustawą.
6. Szacowanie wartości nieruchomości, w tym na potrzeby wywłaszczenia, przeprowadzane jest przede wszystkim wg jej wartości rynkowej. Co do zasady kwota odszkodowania równa wartości rynkowej nieruchomości powinna pozwolić na nabycie podobnej nieruchomości na rynku równoległym, tzn. podobnym pod względem poziomu cen. Założenie, że należałoby dopłacić różnicę

3. Jakie będą rozwiązania techniczne związane z połączeniem kolejowym Jastrzębia-Zdrój ze stacją kolejową KDP oraz połączenie miasta Wodzisław Śl. – czy będzie to linia bezkolizyjna?
4. Czy do proponowanych lokalnych przystanków kolejowych zostaną zaprojektowane dojazdy z odpowiednią infrastrukturą?
5. W przypadku realizacji inwestycji w oparciu o Ustawę o transporcie kolejowym, w jakim czasie przed wydaniem decyzji lokalizacyjnej i koniecznością opuszczenia nieruchomości przez jej mieszkańców, zostaną zaproponowane właścicielom nieruchomości propozycje dotyczące kwoty wywłaszczenia ich z dotychczas zajmowanych nieruchomości?
6. Czy biorąc pod uwagę zmianę Ustawy o gospodarce nieruchomościami przewiduje się wyrównanie różnicy pomiędzy ceną rynkową wywłaszczonej nieruchomości, a ceną nabycia podobnej nieruchomości na innym rynku (teren gminy lub tereny sąsiednie)?
7. Kto poniesie koszty spadku wartości nieruchomości w bliskim sąsiedztwie projektowanej KDP?
8. Jakie rozwiązanie proponuje się dla mieszkańców, którzy na skutek realizacji projektu KDP nie będą mogli się wywiązać ze swoich zobowiązań np. kredytu związanego z realizacją inwestycji czy związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej?
9. Jakie rozwiązanie proponuje się dla mieszkańców, którzy na skutek realizacji projektu KPD nie spełnią warunków programów, z których otrzymali środki publiczne (trwałość projektu) na realizację zadań związanych z ochroną środowiska lub innych programów?
10. Jakie zostaną podjęte działania mające na celu ochronę rolników, w przypadku utraty z powodu wywłaszczenia ich „statusu rolnika”?
11. Czy i jaki rodzaj rekompensaty otrzyma Gmina za utracone dochody z podatków na zajęty pod inwestycję terenie?
12. W strefach buforowych kto i z jakich środków będzie utrzymywał czystość i porządek oraz rozwiązywał liczne problemy (np. melioracyjne)?

pomiędzy wartością nieruchomości wywłaszczanej, a ceną nabycia droższej nieruchomości w innej miejscowości stanowiłoby wzbogacenie w wyniku wywłaszczenia. Jednakże odpowiedzią na zgłoszone wątpliwości mogą być propozycje ustawowych bonusów wysokości 10% i 20% dodanych do wartości nieruchomości, w związku z czym kwota odszkodowania byłaby wyższa niż określona wg obecnie obowiązujących przepisów, które nie przewidują dopłat/bonusów w tak dużej wysokości.

7. Ze względu na lokalizację na terenie gminy kluczowej dla projektu stacji kolejowej spadek wartości nieruchomości nie musi nastąpić.

8. Odszkodowanie przysługuje za nieruchomości i ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, które zostały przejęte na własność Skarbu Państwa (art. 9y ust. 1 u.t.k.). Jeżeli na nieruchomości została ustanowiona hipoteka wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami (art. 9y ust. 3c u.t.k.), przy czym wysokość odszkodowania z ww. tytułu (hipoteki jako ograniczonego prawa rzeczowego) nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego, która zostaje przejęta na rzecz Skarbu Państwa.

Z tytułu zobowiązań finansowych niezwiązanych z nieruchomością nie przysługuje odszkodowanie.

9. W przypadku umów dotyczących dofinansowania zagadnienie to musi być przeanalizowane indywidualnie - wynika to bowiem ze specyfiki umów oraz programów.

10. Pytanie wymagałoby doprecyzowania, każdy przypadek należy traktować indywidualnie.

		<p>11. Z mocy ustawy (art. 7 ust. 1 pkt 1. 1b i 1c ustawy o podatkach i opłatach lokalnych) od podatku od nieruchomości zwolnione są grunty, budynki i budowle m.in. wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub stanowiące obszar kolejowy. Zwolnienie to obowiązuje od 1991 r. (pierwotnie jako budowle wykorzystywane wyłącznie na potrzeby publicznego transportu kolejowego).</p> <p>12. Co do zasady, obowiązek utrzymania urządzeń melioracji wodnych należy do zainteresowanych właścicieli gruntów, a jeżeli urządzenia te są objęte działalnością spółki wodnej działającej na terenie gminy lub związku spółek wodnych, w którym jest zrzeszona spółka wodna działająca na terenie gminy - do tej spółki lub tego związku spółek wodnych (art. 205 ustawy prawo wodne). Jeżeli obowiązek, o którym mowa powyżej nie jest wykonywany, właściwy organ Wód Polskich ustala (dyrektor RZGW), w drodze decyzji, proporcjonalnie do odnoszonych korzyści przez właścicieli gruntów, szczegółowe zakresy i terminy jego wykonywania.</p>
<p>Gmina Gorzyce</p>	<p>I. Wyrażamy sprzeciw wobec planów budowy linii Wodzisław Śl. - Jastrzębie Zdrój przez Turzę Śl. w ramach projektu „Budowa linii kolejowej nr 170 na odcinku Katowice - granica państwa – Ostrawa”</p> <p>Planowana do odtworzenia linia Wodzisław Śl. – Jastrzębie-Zdrój ma przebiegać przez tereny przeznaczone w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową. Tereny Gminy Gorzyce (w tym Turzy Śl., Czyżowic, Gorzyc i Kol. Fryderyk) z uwagi na brak skutków eksploatacji górniczej postrzegane są jako niezwykle atrakcyjne dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Dlatego władze gminy Gorzyce na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat uruchamiały pod funkcję mieszkaniową kolejne obszary, co pozwalało skutecznie przeciwdziałać skutkom ujemnego przyrostu naturalnego (liczba mieszkańców gminy rośnie). W ostatnim czasie wydano dla Turzy Śl. liczne decyzje podziałowe (w latach</p>	<p>Odpowiedź:</p> <p>I. Stanowisko władz gminy jest znane Wykonawcy STEŚ. Planowana linia jest projektowana w zgodzie ze standardami CPK, ale w tym przypadku nie są to rozwiązania KDP tzn. linia będzie bezkolizyjna, ale nie musi posiadać zabezpieczeń typowych dla linii KDP. Ze względu na fazę studium wykonalności szczegółowe rozwiązania są dopiero opracowywane i będą przedstawione władzom gminy.</p> <p>II. Stanowisko władz gminy jest znane Wykonawcy. Wykonawca podejmuje starania w kierunku jego uwzględnienia w następnej iteracji prac.</p>

2020-2021 wydzielono około 150 nowych działek, w tym wiele w bezpośrednim sąsiedztwie terenów nieczynnej linii kolejowej). Według informacji przekazanych przez Centralny Port Komunikacyjny oraz projektanta

(firma Egis) studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wariant zakładający planowane do odtworzenia połączenie Wodzisław Śl. – Jastrzębie Zdrój jest projektowany z zachowaniem wszelkich wymagań dla linii kolei szybkiej prędkości, mimo że maksymalna prędkość na tym odcinku może wynieść ok 120 km/h. Projektowanie i budowanie w takim standardzie oznacza zgodnie z przekazanymi gminie informacjami:

- fizyczne oraz prawne wydzielenie terenu linii (pasu o szerokości około kilkudziesięciu metrów, w obrębie którego znajdują się m.in. nasyp lub estakada, infrastruktura teletechniczna czy odwadniająca, formalnie tzw. obszar zamknięty).
- konieczność projektowania i budowy skrzyżowań z drogami krajową oraz gminnymi jako bezkolizyjnych, na dwu poziomach.

Zachowanie takich parametrów technicznych budzi stanowczy sprzeciw wśród Mieszkańców. **PYTANIE: dlaczego planowana w jednym z wariantów do odtworzenia linia Wodzisław Śl. - Jastrzębie-Zdrój projektowana jest w standardach dla kolei szybkiej prędkości?**

II. Wyrażamy sprzeciw wobec propozycji wytyczenia nowego śladu drogi krajowej w związku z odtworzeniem wyżej wymienionej linii na terenie Turzy Śl.

Teren Turzy Śl. jest obszarem mocno zabudowanym, pokrytym w gęsty sposób sieciami infrastrukturalnymi (drogowymi, energetycznymi, wodociągowymi i kanalizacyjnymi). Układ przestrzenny miejscowości nie cechuje się elementami typowymi dla krajobrazu wiejskiego (dominujące otwarte przestrzenie) lecz stanowi w rzeczywistości osiedle podmiejskie z dominującą funkcją mieszkaniową. Obszar Turzy Śl. jest pokryty bardzo gęstą siecią dróg, dla których os stanowi droga krajowa, będąca głównym ciągiem komunikacyjnym.

Wytyczenie innego niż obecny ślad drogi krajowej zaburzy i na trwale zniekształci układ przestrzenny miejscowości, co w bardzo negatywny sposób przełoży się na znaczenie dominującej funkcji mieszkaniowej.

Ponadto zwracamy uwagę, że lokowanie linii Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój na nasypie kolejowym lub estakadzie, która będzie stanowiła tzw. obszar zamknięty,

	<p>stworzy potężną barierę przestrzenną, hamującą rozwój miejscowości, biznesu i kontaktów międzyludzkich</p>	
<p>Gmina Godów</p>	<p>Władze Gminy Godów oraz Rada Gminy są przeciwne budowie linii nr 170 przez teren Gminy Godów. Potwierdzeniem tego jest Uchwała nr XVII/110/2020 Rady Gminy Godów z dnia 6 marca 2020 wyrażająca sprzeciw w sprawie budowy we wszystkich jej wariantach. Podobne stanowiska podjęły Rady Sołeckie podczas spotkań zorganizowanych przez Urząd Gminy. Z uwagi na dalsze procedowanie przez związanych z realizacją tego przedsięwzięcia i szczegółowej analizie proponowanych wariantów przebiegu linii przez Gminę Godów, po licznych spotkaniach z mieszkańcami, przedstawicielami przedsiębiorstwa działających na terenie naszej gminy oraz po otrzymaniu niezbędnych informacji od pracowników firmy Egis Poland Sp. z o.o. i Centralnego Portu Komunikacyjnego wszystkie strony części społecznej jednogłośnie negatywnie zaopiniowały wariant 61 oraz 63.</p> <p>Jedynym wariantem akceptowalnym przez władze Gminy Godów, Radę Gminy mieszkańców oraz części gospodarczej jest wariant 64A, który jest najmniej szkodliwy dla rozwoju Gminy Godów. Wariant ten jest również poprowadzony w jednym korytarzu z projektowaną linią 2x400kV przez Polskie Sieci Energetyczne S.A., które mają zrealizować tą inwestycję do 2029 roku.</p> <p>Przeprowadzone również zostały w miesiącu styczniu konsultacje z Starostami Gminy Bogumina oraz Gminy Dolna Lutyń z Republiki Czeskiej w sprawie punktu przecięcia granicy Polsko-Czeskiej oraz wyboru wariantu po stronie czeskiej. Z wszystkich opinii wynika, iż oba warianty są traktowane równorzędnie. Żaden z przedstawionych wariantów nie został oprotestowany przez stronę czeską.</p> <p>Wybór wariantu 64A nie ma wpływu na przebieg lokalnej części projektowanej linii 170 na terenie Rzeczypospolitej. Szczegóły negatywnych skutków poszczególnych wariantów nt. rozwoju naszej gminy przedstawimy firmie Egis Poland Sp. z o.o.</p> <p>Mając na względzie wypracowane stanowisko ze stroną społeczną i gospodarczą na terenie naszej gminy prosimy Pana Ministra o wzięcie pod uwagę przytoczonych wyżej</p>	<p>Odpowiedź: Stanowisko gminy jest znane Wykonawcy. Wybór wariantu inwestorskiego nastąpi pod koniec III kwartału br., stanowisko gminy stanowi ważny czynnik w tym wyborze.</p>

	<p>argumentów podczas podejmowania decyzji co do wyboru wariantu przeznaczonego do realizacji.</p> <p>Wobec powyższego wszystkie uwagi oraz pytania zostaną przygotowane i przesłane po przeprowadzeniu konsultacji społecznych zaplanowanych na dzień 1.04.2022 roku o godzinie 12:00 w OSP Łaziska przy ul. Powstańców Śląskich 95, 44-340 Łaziska oraz o godzinie 17:00 w Skrzyszowie w Szkole Podstawowej przy ul. 1 Maja 177, 44-348 Skrzyszów.</p>	
--	--	--