

Kolej dużych prędkości w Metropolii. Stanowisko samorządowców trafi do ministra

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia dostrzega potencjał budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, a co za tym idzie – rozwoju kolei dużych prędkości w naszym kraju. Niemniej podkreśla, że projektując tak strategiczny przebieg infrastruktury torowej, należy uwzględnić lokalną i regionalną specyfikę. Realizowana inwestycja ma łączyć, a nie dzielić. Dlatego też we wtorek (10 marca) samorządowcy z GZM przyjęli wspólne stanowisko dotyczące budowy kolei dużych prędkości, które zostanie przekazane do Ministerstwa Infrastruktury.

W przyjętym stanowisku zaznaczono, że projektując tak strategiczną inwestycję, należy mieć na uwadze szerszy kontekst, a mianowicie rozwój kraju poprzez łączenie wszystkich ośrodków wzrostu. Istotne jest również wykorzystywanie już wypracowanych i przyjętych do realizacji rozwiązań, a w szczególności wynikających z unijnego rozporządzenia dotyczącego korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, w której katowicki miejski węzeł komunikacyjny jest jego kluczowym węzłem. Projektując tak ważną inwestycję należy również z rozwagą uwzględnić lokalną i regionalną specyfikę obszaru, a zwłaszcza istniejące uwarunkowania lokalizacyjne.

Ponadto zwrócono uwagę, aby planując przebieg nowych tras kolejowych, powiązanych z CPK, wykorzystywać przede wszystkim już istniejącą infrastrukturę, z uwzględnieniem terenów prawnie chronionych, z poszanowaniem terenów już

zainwestowanych, jak również z uwzględnieniem terenów zalewowych i terenów szkód górniczych. Bezwzględnie podkreślono również, aby węzeł przesiadkowy w naszym regionie, znalazł się w centrum prawie 2,5-milionowej Metropolii, w katowickim miejskim węźle TEN-T np. w Katowicach. To jedyne racjonalne rozwiązanie, pozwalające faktycznie skrócić czas podróży, korzystając z linii dużych prędkości, bez konieczności dodatkowych dojazdów.

„Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, działając w imieniu i na rzecz mieszkańców, nie może wyrazić zgody na przedstawione rozwiązania komunikacyjne, które w skali regionalnej czy krajowej mają łączyć, lecz niestety w skali lokalnej będą dzielić – w różnych wymiarach: przestrzennym, społecznym, środowiskowym, negatywnie oddziałując na jakość życia i atrakcyjność inwestycyjną” – można przeczytać w przyjętym stanowisku.

Dlatego też Metropolia wnosi o:

1. Maksymalne wykorzystanie już istniejących tras kolejowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą zakładając ich rozbudowę lub modernizację, a także o rozpatrzenie korytarzy kolejowych i planowanych przebiegów linii z uwzględnieniem Kolei Metropolitalnej, która obecnie jest przedmiotem prac GZM.
2. Zlokalizowanie głównego dworca przesiadkowego w jednym z miast na prawach powiatu w GZM, jak np. w Katowicach, do czego naturalnie predestynuje wysoce zainwestowana struktura przestrzenno-funkcjonalna centralnej części

GZM.

3. Przeprowadzenie szerokich i pogłębionych konsultacji z poszczególnymi samorządami lokalnymi w zakresie inwestycji planowanych na obszarze poszczególnych gmin członkowskich, które pozwoli na wspólne wypracowanie możliwie optymalnych rozwiązań, zarówno racjonalnych ekonomicznie, jak i akceptowalnych społecznie.

Wstępny projekt przebiegu kolei dużych prędkości w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego dotyczy ośmiu gmin Metropolii: Katowic, Sosnowca, Dąbrowy Górniczej, Sławkowa, Mysłowic, Mikołowa, Zabrze i Gierałtowic. Niezależnie od obecnego stanowiska GZM, samorządowcy składają indywidualnie swoje uwagi w ramach kończących się tzw. otwartych konsultacji lokalizacyjnych (z udziałem wszystkich zainteresowanych stron). Wcześniej, w październiku 2019 r., GZM wniósł uwagi do CPK zgłaszane w ramach regionalnych konsultacji strategicznych.

Stanowisko Zarządu GZM – CPKPobierz