

Katowice, dnia 10 marca 2020 r.

**Sz. P. Marcin Horała, Pełnomocnik Rządu ds.
Centralnego Portu Komunikacyjnego
Ministerstwo Infrastruktury**
Biuro Pełnomocnika ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego
**ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

**STANOWISKO ZARZĄDU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII
w sprawie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego
na obszarze związku metropolitalnego w województwie śląskim**

W związku z przedłożonym do konsultacji Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), Zarząd Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) przedstawia swoje stanowisko w sprawie wstępnie zaproponowanych korytarzy kolejowych na obszarze związku metropolitalnego.

GZM docenia rozmach inwestycyjny i rangę planowanego przedsięwzięcia, jakim jest CPK oraz wiąże z nim nadzieje na dynamizację rozwoju nie tylko kraju, ale i swoich gmin członkowskich. Kwestie szybkich i efektywnych powiązań transportowych współcześnie stanowią priorytetowe wyzwania inwestycyjne i warunkują obecność w relacjach międzynarodowych. Wymiana osób i towarów jest integralnie związana z funkcjonowaniem każdego obszaru metropolitalnego, w tym także GZM. To największy w Polsce, bardzo zurbanizowany obszar policentryczny, złożony z kilkunastu ośrodków miejskich. To także ważne centrum biznesu, wielokierunkowy ośrodek akademicki oraz miejsce lokalizacji dużych wydarzeń kongresowych, sportowych i muzycznych. Szczególna koncentracja funkcji gospodarczych, naukowych, edukacyjnych, kulturalnych występuje w tzw. części rdzeniowej GZM, obejmującej 13 miast na prawach powiatu, co stanowi niemal 40% mieszkańców województwa śląskiego na ok. 10 % jego powierzchni. Pod względem znaczenia w krajowym układzie transportowym obszar ten położony jest na skrzyżowaniu dwóch korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, a Katowice są kluczowym węzłem miejskim tej sieci.

Dlatego też, już na wstępnym etapie prac wymagana jest szczególna roztropność w zakresie wyznaczania wariantów linii kolejowych, analizująca w elementarnym zakresie występujące uwarunkowania lokalizacyjne. Natomiast, jak wynika z analizy przedstawione propozycje nie biorą pod uwagę istniejącego stanu zagospodarowania i interesów społeczno-gospodarczych tego obszaru, w tym m.in.:

- nie uwzględniają istniejących terenów zainwestowanych, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej (indywidualnej i wielorodzinnej), budynków użyteczności publicznej i innych terenów o szczególnych walorach kulturowo-przyrodniczych, stanowiących dobro wspólne społeczności lokalnych;
- nie uwzględniają uwarunkowań środowiskowych, jak występowanie terenów prawnie chronionych, ogrodów botanicznych, terenów zalewowych, terenów szkód górniczych;
- narażają na bezpowrotne podziały przestrzeni gminy, stając się barierą nie do pokonania i wpływając destrukcyjnie na jej spójność i funkcjonowanie mieszkańców;
- są nieuzasadnione ekonomicznie i przestrzennie, proponując przebieg równoległy do istniejących linii kolejowych.

Tym samym GZM, działając w imieniu i na rzecz mieszkańców, nie może wyrazić zgody na przedstawione rozwiązania komunikacyjne, które w skali regionalnej czy krajowej mają łączyć, lecz w skali lokalnej będą dzielić - w różnych wymiarach: przestrzennym, społecznym, środowiskowym, negatywnie oddziałując na jakość życia i atrakcyjność inwestycyjną. Dlatego też, wyrażając wspólną wolę swoich gmin członkowskich, GZM zdecydowanie wnosi o:

- maksymalne wykorzystywanie 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 tzw. Kolei Metropolitalnej, która obecnie jest przedmiotem prac GZM;
- zlokalizowanie głównego dworca przesiadkowego w jednym z miast na prawach powiatu w GZM, jak np. Katowice, do czego naturalnie predestynuje wysoce zainwestowana struktura przestrzenno-funkcjonalnej centralnej części GZM.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację oraz uznając strategiczny i ogólnokrajowy charakter planowanego przedsięwzięcia komunikacyjnego, Zarząd GZM apeluje o przeprowadzenie szerokich i pogłębionych konsultacji z poszczególnymi samorządami lokalnymi w zakresie inwestycji planowych na obszarze poszczególnych gmin członkowskich. Pozwoli to wspólnie wypracować możliwe optymalne rozwiązania, zarówno racjonalne ekonomicznie, jak i akceptowane społecznie, a tym samym ograniczyć konflikty, nierozłącznie związane z tego typu newralgiczną inwestycją.