

## **UCHWAŁA NR 6/2023**

### **Zgromadzenia Ogólnego Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku z dnia 30 marca 2023 r.**

**w sprawie:** przyjęcia stanowiska w zakresie przebiegu korytarzy kolejowych przez Pojezierze Palowickie

Działając na podstawie § 17 ust. 1 pkt. q) w zw. z § 4 pkt. 3 i 12 oraz § 5 ust. 1 lit. a) i l) Statutu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku

#### **Zgromadzenie Ogólne Związku uchwala, co następuje:**

##### § 1

Przyjmuje się stanowisko w sprawie przebiegu korytarzy kolejowych przez Pojezierze Palowickie w brzmieniu załącznika nr 1 do niniejszej uchwały.

##### § 2

Upoważnia się Przewodniczącego Zarządu Związku do przekazania treści niniejszego stanowiska do Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

##### § 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Sekretarz:

(-) Adam Wawoczny

*Przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego  
Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego  
Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku*

*(-) Piotr Kuczera*



Załącznik nr 1 do uchwały nr 6/2023 Zgromadzenia Ogólnego  
Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego  
Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku  
z dnia 30 marca 2023 r.

**Stanowisko Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego  
z siedzibą w Rybniku w sprawie przebiegu korytarzy kolejowych przez Pojezierze  
Palowickie**

Działając w imieniu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku, w związku z ogłoszoną przez Spółkę CPK decyzją dot. wyboru wariantu inwestorskiego W72 dla przebiegu linii nr 170 KDP na trasie Ostrawa-Katowice, którego wybór wywołał ogrom kontrowersji i protestów, jako Przewodniczący Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku, w imieniu własnym oraz Zgromadzenia Związku **wyrażam stanowczy przeciw** wobec wyboru wzbudzającego ogromne kontrowersje „niebieskiego” wariantu inwestorskiego, który oznacza przeprowadzenie linii kolei dużych prędkości przez Pojezierze Palowickie, które jest terenem bardzo cennym przyrodniczo i turystycznie dla mieszkańców Czerwionki-Leszczyn, Żor, całego subregionu zachodniego województwa śląskiego oraz przybywających licznie do sołectwa Palowice turystów.

Dla jednostek samorządu terytorialnego subregionu linia kolei dużych prędkości powinna być szansą dla rozwoju komunikacji, zapobiegania wykluczeniu kolejowemu oraz przyłączenia do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), natomiast na dzień dzisiejszy pozostawia wiele niewyjaśnionych kwestii, niesprawiedliwy system odszkodowań za wywłaszczenia i kontrowersje związane z dewastacją środowiska.

Pojezierze Palowickie stanowi niezwykle ważny element dziedzictwa naturalnego Krainy Górnej Odry, marki turystycznej zarządzanej przez Związek Subregionu Zachodniego z siedzibą w Rybniku, natomiast wybrany przez Spółkę wariant inwestorski ingeruje znacznie w zabudowę mieszkalną i krajobraz całego sołectwa Palowice, w którym według założeń Państwowej Spółki Centralny Port Komunikacyjny, korytarz kolejowy ma przebiegać centralnie przez środek pojezierza położonego na obszarze Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich.



Przebieg kolei oprócz rozdarcia miejscowości na pół zakłada również zniszczenie wielopokoleniowego dobytku tutejszej społeczności - Drewnianego Kościoła Trójcy Przenajświętszej w Palowicach, zbudowanego w latach 1594-1595, który w ostatnich latach został odrestaurowany, przywrócony do dawnej świetności i znajduje się pod okiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Centralny Port Komunikacyjny i dewastacyjne inwestycje z nim związane oprócz kontrowersyjnego procesu wywłaszczeń spowoduje także trwałe wyniszczenie środowiska przyrodniczego oraz trwałe społeczne i ekologiczne konsekwencje, jakimi są bezpowrotnie zniszczone walory przyrodnicze, bowiem na terenie pojezierza występuje wiele gatunków chronionych, takich jak:

- a) osadnik wielkooki - chroniony prawem wymierający gatunek motyla;
- b) pachnica dębowa - chroniony prawem rzadki gatunek zaliczany do reliktyw lasów pierwotnych;
- c) inne gatunki zwierząt i roślin między innymi: bóbr europejski, kumak nizinny, traszka grzebieniasta, grąźel żółty, obrazki alpejskie, grzybienie białe, skrzyp olbrzymi, orlik pospolity, podgrzeń żebrowiec, kotewka orzech wodny, widłak goździsty;
- d) gatunki, których lokalizacja nie jest publicznie ujawniana ze względu na szczególny status ochrony (żaba moczarowa, żaba wodna, ropucha szara, bocian czarny, wilk szary, rosiczka okrągłolistna, długosz królewski, lilia złotogłów).

Budowa tras szybkiej kolei tworzy barierę ekologiczną uniemożliwiająca przemieszczanie się zwierząt oraz spowoduje nieodwracalne zaburzenie lokalnego ekosystemu, degradację siedlisk występowania wskazanych gatunków, co w istocie doprowadzi do ich wyginięcia, bądź migracji z terenów gminy Czerwionka-Leszczyny.

Wierzę, że Spółka Centralny Port Komunikacyjny jest w stanie zrealizować inwestycję z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju, ograniczając dewastacyjny wpływ na czynniki społeczne, ekologiczne, kulturowe i ekonomiczne, z korzyścią dla całego kraju i społeczeństwa. Jako Związek apeluję do władz państwowych także o zmianę przebiegu projektowanych tras w taki sposób, by zachować zagrożone gatunki oraz prowadzenie działań w kierunku minimalizowania szkód.

*Przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego  
Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego  
Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku*

*(-) Piotr Kuczera*