**Notatka służbowa Nr 1/2022**

ze spotkania członków Komisji Infrastruktury Rady Miejskiej w Środzie Wielkopolskiej odbytego w dniu 11 lutego 2022 roku w godz. od 10.00 do 11.00 w salce przy sekretariacie Burmistrza Miasta Środa Wielkopolska.

W posiedzeniu udział wzięło 3 członków Komisji Infrastruktury na ogólny stan 7 członków. W związku z powyższym Komisja nie posiadała wymaganego kworum.

Lista obecności stanowi **zał. nr 1** do przedmiotowej notatki służbowej.

Usprawiedliwili swoją nieobecność radni: Grzegorz Budasz, Anna Kicińska, Maciej Norkiewicz.

Nie usprawiedliwił swojej nieobecności Rafał Wieruszewski.

Ponadto w spotkaniu Komisji uczestniczyli:

1/ Wioletta Szczesna - Zastępca Naczelnika Wydziału Geodezji i Gospodarki Przestrzennej

2/ Michał Orłowski - Naczelnik Wydziału Inwestycji i Zamówień

**Pkt 1. Otwarcie.**

Otwarcia spotkania dokonał Zastępca Przewodniczącego Komisji p. Mateusz Czaplicki, który powitał wszystkich przybyłych na spotkanie.

**Pkt 2. Temat dotyczący ustalenia wariantów przebiegu Kolei Dużych Prędkości (KDP) na odcinku Sieradz – Pleszew – Poznań oraz przeprowadzanych konsultacji dotyczących przebiegu linii.**

W pierwszej kolejności Z-ca Przewodniczącego Komisji p.Mateusz Czaplicki zwrócił się z prośbą do pani Wioletty Szczesnej o przedstawienie celu dzisiejszego spotkania radnych.

- p. Wioletta Szczesna poinformowała, że Firma projektowa Kolei Dużych Prędkości przesłała do Burmistrza Miasta prezentację, która mówi o trwających pracach nad Koleją Dużych Prędkości i poprosiła jednocześnie o przesłanie uwag oraz komentarzy o ewentualnych kolizjach projektowanych wariantów w terminie do 15 lutego br..

- A.Forycki zwrócił się z zapytaniem czy Gmina ma jeszcze jakiś wybór związany z przedstawionymi propozycjami Firmy.

- W.Szczesna poinformowała, że warianty, które pokaże, generalnie wyglądają tak, jak były poprzednio wkreślone, wydrukowana jest również mapka. Ponadto poinformowała, że Gmina wysłała pismo w sprawie tych wariantów i Pan Burmistrz zaproponował modyfikację wariantu zielonego, poprzez połączenie go z wariantem 3 grantowym. Modyfikacja wariantu jest wkreślona na mapie w kolorze czarnym (wersja papierowa). Rozwiązanie takie odsunęłoby linię od zwartej zabudowy we wsi Trzebisławki. Jednak ze względu na brak ostatecznej decyzji co do wariantów drogi krajowej nr 11, zaznaczono, że to rozwiązanie nie jest ostateczne. Podkreślono również, że w południowej części Gminy, z uwagi na istniejące uwarunkowania, Gmina planuje dalszy rozwój terenów inwestycyjnych, co odzwierciedla Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy zwłaszcza we wsiach Brzeziny, Koszuty, Trzebisławki, Żabikowo, Lorenka, Annopole, Strzeszki, Pętkowo, Chwałkowo oraz w południowej części miasta. W piśmie zaznaczono również, że odbyły się konsultacje z mieszkańcami, gdzie 97% mieszkańców opowiedziało się przeciwko przebiegowi Kolei Dużych Prędkości. Ponadto Gmina wniosła o uwzględnienie na etapie prac projektowych, opracowanych i będących w opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wydanych decyzji do warunków zabudowy i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz pozwoleń na budowę, terenów przeznaczonych w Studium pod zabudowę projektowanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych, drogi ekspresowej nr 11 i uwag ujętych w tabeli.

Poproszono również o przedstawienie uzasadnienia poszczególnych wariantów Kolei Dużych Prędkości, ale Gmina nie otrzymała ich do tej pory. Zwrócono się również z prośbą o rozporządzenie dot. linii korytarza Kolei Dużych Prędkości nakładających na Gminę obowiązek uzgadniania miejscowych planów i Studium z Centralnym Portem Komunikacyjnym, a także o poinformowaniu Gminy o ewentualnym wydaniu przez Wojewodę zarządzenia w sprawie planu rezerwacji obszaru inwestycji, które to pewnie zakaże Gminie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i warunkach lokalizacji inwestycji celu publicznego. Ponadto poinformowano, że na zorganizowanym spotkaniu z mieszkańcami zaproponowano udział przedstawicieli centralnego Portu Komunikacyjnego, ale Firma nie zaproponowała żadnego terminu, w związku z tym 12 stycznia br. ponownie wysłano pismo o zaproponowanie terminu w celu zorganizowania takiego spotkania. Do tego dołączono mapę z obowiązującymi planami miejscowymi, mapę z połączeniem dwóch wariantów oraz tabelę, w której odniesiono się do poszczególnych wariantów, zaznaczając, że każdy z wariantów nie jest do zaakceptowania przez Gminę.

- A.Forycki zapytał czy jest narzucony jakiś wariant priorytetowy dla wnioskodawcy.

- M.Orłowski odpowiedział, że na konferencji było powiedziane, że brali to pod uwagę, ale z dyskusji wyszło, że nie rozważali naszego pomysłu. Dodał, że w dokumentacji, którą operowali mieli jedną linię (żółtą), która była już podzielona na kilometraże. Zauważył, że problem zrobił się w Trzebisławkach, gdyż tam trasa przebiega przez środek wsi. Stwierdził, że gdyby przyjąć tą linię żółto – zieloną, to należałoby walczyć o to, aby ona przeszła Trzebisławki z lewej strony.

- A.Forycki stwierdził, że jadąc od Poznania z prawej.

- W.Szczesna stwierdziła, że projektanci zmierzyli linię zabudowy i jest tam 50m.

- A.Forycki stwierdził, że należy brać pod uwagę to, że rolnicy przejeżdżający z lewej części Trzebisławek na prawą część Trzebisławek, dzieli im to pola i nikt im za to gruntów nie odda, a rekompensata nie zawsze może satysfakcjonować. Kiedyś brano pod uwagę trasę S11, oraz wspólne wiadukty, które będą obsługiwały zarówno trasę i kolej, a tutaj pojawiają się kolejne problemy komunikacyjne.

- J.Stachowiak stwierdził, że nie wszędzie da się przeprowadzić trasę wzdłuż drogi katowickiej. Niemniej jednak czy będą chcieli wziąć pod uwagę budowanie wiaduktu, bo to są dwie odrębne firmy i kto będzie to administrował. Zapytał czy była w ogóle propozycja, aby były wspólne wiadukty.

- A.Forycki stwierdził, że można partycypować w środkach przy budowie wiaduktu, a obsługę zostawić już głównemu użytkownikowi.

- M.Orłowski stwierdził, że wiadukty muszą i tak powstać i na pewno będzie ich sporo.

- J.Stachowiak zapytał czy byłaby możliwość, aby na tą mapę nanieść trasę przebiegu „S”ki.

- M.Orłowski odpowiedział, że zadano na spotkaniu takie pytanie, ale odpowiedź była taka, że te plany są wyższego rzędu niż „S”ka. Odpowiedzieli, że kolizji nie będzie, bo jeśli nawet byłaby kolizja „S”ki z ich planem, to „S”ki wtedy nie będzie.

- W.Szczesna zauważyła, że wtedy oni zaopiniują negatywnie.

- A.Forycki zauważył, że z tego co mu wiadomo, to Gmina Kórnik optowała za linią przebiegająca przez Środę.

- W.Szczesna dopowiedziała, że Gmina Zaniemyśl również wskazała teren w naszej Gminie.

- M.Orłowski stwierdził, że patrząc na kompromis, to faktycznie trasa nr 1 – żółta przebiega w miarę po środku, choć ona idzie trochę po łuku. Niemiej jednak na spotkaniu powiedziano, że za bardzo nie chcieliby łuków, gdyż pociąg przy takiej prędkości może zrobić łuk na odcinku ok. 9 km. W związku z tym linia musiałaby by być maksymalnie prosta i gdyby linia miała przechodzić Trzebisławki od strony lewej, to wtedy ten łuk byłby wyprostowany.

- A.Forycki zauważył, że Komisja poprzednio przyjmując wariant żółty i zielony sugerowała, aby od miejscowości Kórnik ominąć miejscowość Brzeziny, obejść łukiem i z powrotem wpiąć się w to co oni proponują i może takie właśnie stanowisko należałoby przedstawić.

- M.Orłowski zauważył, że przy ich koncepcji przecina się Brzezie od Trzebisławek, a to są dwa tereny połączone nierozerwalnie siecią dróg gminnych i powiatowych.

- A.Forycki zauważył, że argumentacja jest też taka, że bardzo często droga powiatowa, która przebiega od zjazdu z krajowej drogi nr 11, przez Trzebisławki, Brzeziny, Koszuty, jest często drogą alternatywną przy kolizjach na drodze nr 11. Jest to jedyny ciąg komunikacyjny, który służy przy wypadkach drogowych, gdyż ruch jest skierowany tą drogą, wtedy tonaż nie jest przestrzegany, ale to jest jedyny ciąg komunikacyjny, gdzie bardzo często dochodzi do kolizji na tym odcinku między Kórnikiem, a Koszutami.

- M.Orłowski stwierdził, że z tego co mu wiadomo, to przedstawione warianty zawężają się do czterech wariantów. W związku z tym konsultacje są, ale i tak oni wybiorą wariant.

- W.Szczesna odpowiedziała, że wariant ma być wybrany w okresie wakacyjnym.

Następnie radni poruszyli kwestię przebiegu drogi „S”ki.

- M.Orłowski zauważył, że ostatnio jest spora cisza, gdyż Gmina otrzymała do zaopiniowania przebieg trasy w roku 2020 i od tego momentu niewiele więcej się wydarzyło.

- J.Stachowiak zauważył z tego co mu wiadomo, to Generalna Dyrekcja wysłała zapytanie do Powiatu, by wskazali co będzie dalej z trasą S11, czy przejmą to jako drogę powiatową. I oni wskazywali do dalszych prac wariant nr 4, czyli to jest wariant nr 4 rozszerzony.

- M.Orłowski odpowiedział, że gdyby Powiat przejął tą drogę, to byłaby to najbardziej konstrukcyjna droga w Powiecie.

- W.Szczesna poinformowała, że po rozmowie z Burmistrzem ustalono, że Gmina zgłosi, że te warianty będą kolidować z naszą kolejką wąskotorową, z którą na pewno będzie problem. Kolejka jest wiekowa i jej trasa zostanie przecięta.

Natomiast pytanie dotyczy głównie kolizji i mówiono o tej kolejce wąskotorowej, ale mowa też była o „wyprostowaniu” trasy i ominięciu wsi Trzebisławki, aby nie było problemu z mieszkańcami.

- A.Forycki stwierdził, że wychodzi na to, że szybka kolej przecinałaby trasę S11.

- W.Szczesna poinformowała, że Burmistrz pytał kiedy powstanie ta kolej, wówczas padła odpowiedź, że w roku 2029. Mają bardzo napięty grafik, gdyż stwierdzili, że jeśli Gmina Środa nie prześle danych w terminie, o które oni proszą, to oni i tak pójdą z projektem dalej, gdyż oni nie mogą dalej czekać. Ponadto przesłali pismo, że chcą wszystkie decyzje o warunkach zabudowy z ostatnich pięciu lat, we wsiach, w których projektują warianty, tj. z Pętkowa, Brodowa, Koszut, Słupi Wielkiej, Januszewa, Jarosławca, Trzebisławek, Brzezia, Kijewa, Chwałkowa, Nadziejewa i Środy Wielkopolskiej.

- A.Forycki stwierdził, że faktycznie zasadne byłoby, aby oddalić trasę przebiegu szybkiej kolei o 150 – 200 metrów od wsi Trzebisławki, gdyż taki jest odcinek od wsi do drogi.

- J.Stachowiak stwierdził, iż wiadomo, że dla Gminy najlepsze byłyby warianty: czerwony i niebieski. Zauważył, że w jego ocenie należałoby zwrócić się do sołtysa wsi Trzebisławki p.Romana Nowaka, by w obecności Naczelnika przedstawił, jakie są obawy.

- M.Czaplicki zapytał co faktycznie z przebiegiem kolejki wąskotorowej.

- M.Orłowski odpowiedział, że przecięcie linii kolejki będzie następowało w każdym przypadku, przy każdym wariancie. Niemniej jednak należy zgłosić sygnał, że jest taki obiekt kulturalno – historyczny, który należy mieć na uwadze. Dlatego z Gminy musi być jasny sygnał apelujący o istnieniu takiego ważnego obiektu.

- J.Stachowiak stwierdził, iż rozumie, że budowa wiaduktu będzie po stronie Firmy.

- M.Orłowski odpowiedział, że to nie mogą być koszty samorządu i tam gdzie będą kolizje, wówczas będą tam wiadukty, tak należałoby to rozumieć.

- W.Szczesna dodała, że na dzień dzisiejszy wyznaczają punkty kolizyjne, aby oszacować, który wariant jest dla nich najkorzystniejszy. Każda decyzja, każdy plan, każda istotna kolizja, która wiąże się z koniecznością budowy wiaduktu, jak przy kolejce wąskotorowej, to jest minus dla tego wariantu i będzie to miało znaczenie przy wyborze tych wariantów. Kolej Dużych Prędkości projektuje firma BBF Spółka z o.o., która została założona w 1989 roku. Następnie W.Szczesna przedstawiła zebranym, na jakim etapie jest temat projektowania przebiegu Szybkiej Kolei, tj. na projektowaniu studium techniczno – ekonomicznego, w ramach którego planowane są wstępne analizy ośmiotrasowe, rozmowy z interesariuszami i wybór trasowań do dalszych analiz. Wskazali, że w latach 2020 – 2034 planowane jest 30 zadań inwestycyjnych, które będą obejmowały 1789 km. Jest to długość linii kolejowych, które mają być wybudowane w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego. Na mapie przedstawione są planowane linie do budowy oraz linie do modernizacji przez Polskie Linie Kolejowe. W dalszej kolejności W.Szczesna poinformowała, że obecnie trwa V etap realizacji inwestycji, który następnie pokrótce przybliżyła oraz przedstawiła wystosowane uwagi Gminy Środa Wielkopolska jak również komentarze Firmy. Cała dokumentacja stanowi **zał. nr 2** przedmiotowej notatki służbowej.

**Ostatecznie członkowie Komisji** (gdyż Komisja nie posiadała wymaganego quorum) po zapoznaniu się z dokumentacją oraz wnioskiem Wydziału Geodezji i Gospodarki Przestrzennej w sprawie ustalenia wariantów przebiegu Kolei Dużych Prędkości (KDP) na odcinku Sieradz – Pleszew – Poznań stwierdzili, że przychylają się do wariantu nr 1 (kolor żółty) z korektą jego przebiegu poprzez odsunięcie trasy przebiegu szybkiej kolei o minimum 150 – 200 metrów od wsi Trzebisławki w kierunku południowo-zachodnim oraz koniecznością uwzględnienia kolizji przebiegu szybkiej kolei z istniejącą linią zabytkowej kolejki wąskotorowej Środa Wielkopolska - Zaniemyśl.

**Pkt 3. Zakończenie.**

Wobec wyczerpania porządku na tym spotkanie zakończono.

Protokołowała

D.Kędzierska

Data sporządzenia

15.02.2022 r.

***Z-ca Przewodniczącego Komisji***

***Mateusz Czaplicki***

1. Artur Forycki ………………………………
2. Janusz Stachowiak ………………………………