

APEL NR ...
RADY MIASTA ZIELONA GÓRA
do Pana Stefana Niesiołowskiego Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
z dnia 25 czerwca 2013 r.

w sprawie przebiegu linii Kolei Dużych Prędkości przez Zieloną Górę.

Na podstawie § 25 ust. 1 pkt 1 uchwały nr XXIX/267/04 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 31 sierpnia 2004 r. *Statut Miasta Zielona Góra* (Dz. Urz. Woj. Lubus. z 2013 r., poz. 745 - tekst jednolity) **Rada Miasta Zielona Góra przyjmuje APEL następującej treści:**

§ 1. Rada Miasta Zielona Góra mając na uwadze uwarunkowania finansowe w okresie spowolnienia gospodarczego w Europie i w Polsce, zakładając jednocześnie, że czas ten jest dobrym okresem do przygotowania się do planowanych inwestycji strategicznych, możliwych do realizacji w czasie koniunktury - **apeluje o:**

1. **Wykonanie studium wykonalności dla linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) Poznań – Berlin i zachowanie planowanego przebiegu przez Zieloną Górę** (zgodnie z Wstępnym Studium Wykonalności budowy linii dużych prędkości Poznań/Wrocław – Łódź – Warszawa” z 2005 roku, Uchwałą Rady Ministrów nr 276/2008 w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” z grudnia 2008 roku, projektem eksperckim KPZK z grudnia 2008 roku, stanowiskiem Województwa Lubuskiego z listopada 2009 roku, oraz projektem KPZK z 25 stycznia 2011 r., przyjętym przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego).
2. **Opracowanie koncepcji przebiegu linii południowej KDP Kraków – Górnośląski Okręg Przemysłowy – Opole - Wrocław – Lubiąsko – Głogowski Okręg Przemysłowy - Zielona Góra – Berlin.**
3. **Wykonanie studium wykonalności dla przebiegu KDP przez obszar miasta Zielona Góra lub jego najbliższego otoczenia z uwzględnieniem minimum trzech wariantów przebiegu.**
4. **Wykonanie stosownych analiz społecznych dla przebiegu w/w linii KDP (punkty 1-3).**

§ 2. Rada Miasta Zielona Góra wnosi o uwzględnienie następujących faktów uzasadniających przebieg Kolei Dużych Prędkości przez Zieloną Górę zarówno przy sporządzaniu studiów wykonalności, jak i analiz społecznych:

1. Zielona Góra jest samorządową **stolicą** liczącego 1 milion mieszkańców Województwa Lubuskiego.
2. W Zielonej Górze ma swą siedzibę **Uniwersytet Zielonogórski**.
3. W Sulechowie (20 km od Zielonej Góry) i w Głogowie (60 km) działają **publiczne szkoły wyższe**.
4. W odległości 6 km od centrum Zielonej Góry utworzono Lubuski **Park Przemysłowo Technologiczny wraz z Parkiem Naukowo Technologicznym Uniwersytetu Zielonogórskiego**. Dla inwestorów przygotowano do zagospodarowania największy obecnie w Polsce areał gruntów **specjalnej strefy ekonomicznej** (łączny obszar parku: 165 ha)
5. W subregionie – przykład Nowej Soli (19 km) - działają **strefy przemysłowe**, w Głogowie swą siedzibę ma huta miedzi (KGHM).
6. Zielona Góra jako główny ośrodek obszaru funkcjonalnego jest inicjatorem instytucjonalnych form współpracy samorządów, takich jak stowarzyszenia: Aglomeracja Zielonogórska i Lubuskie Trójiasto.
7. Dzięki przebiegowi przez Zieloną Górę linii KDP z Krakowa do Berlina oraz linii KDP z Poznania do Berlina, linie te otrzymają **od Zielonej Góry jeden wspólny przebieg**, co umożliwi oszczędności w budżecie inwestycji rzędu 6 miliardów złotych.

8. Przebieg KDP Poznań – Berlin przez Zieloną Górę **znacznie lepiej uwzględnia potrzebę ochrony obszarów chronionych** niż północny wariant tej linii.
9. Przebieg KDP Poznań – Berlin przez Zieloną Górę jest zgodny **ze strategią województwa i planem zagospodarowania przestrzennego województwa**.
10. Wariant przebiegu przez Zieloną Górę, jest zgodny z kierunkiem rozwoju aglomeracji Berlina i daje szansę na obsługę przez pociągi KDP **lotniska BBI w Berlinie**. Wejście do węzła berlińskiego od południa/południowego-zachodu umożliwia znacznie szybszy dojazd KDP z Polski do centrum Berlina.
11. W promieniu 50 km od Zielonej Góry trwają intensywne **prace poszukiwawcze złóż gazu, gazu łupkowego, ropy naftowej, miedzi, srebra**. Wstępnie stwierdzono występowanie złóż. Ich poszukiwania a następnie wydobywanie wpłyną na wzrost koniunktury gospodarczej w subregionie. Istniejące koncepcje przebiegu KDP przez Zieloną Górę nie stwarzają kolizji z obszarami poszukiwań.
12. W odległości 50 km na zachód od Zielonej Góry planuje się budowę **kopalni i elektrowni Gubin – Brody**, co będzie impulsem rozwojowym dla subregionu. Aktualne koncepcje przebiegu KDP przez Zieloną Górę nie stwarzają kolizji z obszarem kopalni i elektrowni.
13. Zielona Góra jest **węzłem komunikacyjnym drogowym i kolejowym** (droga ekspresowa S3/E65, drogi krajowe: 27, 32, drogi wojewódzkie: 279, 280, 281, 282, 283, drogi powiatowe i gminne, linie kolejowe: 273/CE59 – Magistrała Odrzańska, 358, 370, w powiązaniu z autostradami A2 – 45 km, A18 – 60 km, A-4 – 80 km).
14. W odległości 30 km od planowanej stacji KDP (połączenie drogą ekspresową S3) znajduje się rozbudowywany **port lotniczy Zielona Góra – Babimost**.
15. Trwają prace koncepcyjne dla **zintegrowanego węzła komunikacyjnego Zielona Góra Główna**, przygotowywane jest uruchomienie szybkiej kolei aglomeracyjnej, realizowana jest rewitalizacja linii kolejowych i stacji Zielona Góra (w fazie projektowania), na początku czerwca br. nastąpi otwarcie łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep na linii do Poznania.
16. Zielona Góra jest **centrum kulturalnym** (teatr, filharmonia, muzea, BWA, biblioteka wojewódzka), miejscem organizacji wielu koncertów i festiwali (amfiteatr na 5.000 miejsc) i imprez, w tym dorocznego święta Winobrania przyciągającego ponad 100.000 tysięcy gości.
17. W Zielonej Górze są organizowane **imprezy sportowe** o charakterze krajowym i międzynarodowym (stadion żużlowy na 18.000 miejsc, hala sportowa na 5.000 miejsc, centra sportowe MOSIR i WOSIR).
18. Statystyka dotychczasowej rzeczywistej liczby pasażerów korzystających z połączeń kolejowych do i z Zielonej Góry powinna uwzględniać podróżnych korzystających nie tylko ze stacji Zielona Góra, ale także stacji **Czerwieńsk, Sulechów, Zbąszynek, Świebodzin oraz Rzepin**. Wynika to z przestarzałego, niedostosowanego do obecnych potrzeb społeczno-gospodarczych polskiej przestrzeni, układu sieci kolejowej.

Porównanie podstawowych danych statystycznych:

Lp.	Dziedzina	Zielona Góra	Gorzów Wielkopolski	Świebodzin
1.	Liczba mieszkańców (w tys.)	140.000^a	124.470 ^b	20.138 ^c
2.	Liczba mieszkańców subregionu (w tys.)	636.082^b	387.020 ^b	-
3.	Gęstość zaludnienia subregionu	81^b	63 ^b	-

4.	PKB subregionu ogółem w mln zł ^d	19.341	12.343	-
5.	Budżet miasta 2013 (dochody w milionach zł)	498,4	453,7	89,8
6.	Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto w subregionie w zł ^e	3079,78	3065,04	-
7.	Advanced Producer Services (APS) – najbardziej metropolitalny sektor w mln zł ^f	2.342	1.493	b.d.
8.	Ranga ośrodka wg ESPON	FUA o znaczeniu transnarodowym krajowym	FUA o znaczeniu krajowym	-

^a Od 01.01. 2015 – po połączeniu z gminą wiejską Zielona Góra

^b Wg GUS stan na 30.06.2012 r.

^c Wg GUS stan na 31.12.2012 r.

^d Wg GUS za 2010 r.

^e Wg GUS za 2011 r.

^f Wg Nordea Metrox 2010

§ 3 Rada Miasta Zielona Góra nie kwestionuje zasadności perspektywicznego, szybkiego połączenia kolejowego Poznania ze Szczecinem, jak i pomiędzy innymi głównymi ośrodkami miejskimi w Polsce, jako niezbędnego warunku poprawy spójności komunikacyjnej kraju.

§ 4. Niniejszy apel kierowany jest w szczególności do:

1. Ministerstwo Budownictwa Transportu i Gospodarki Morskiej.
2. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
3. PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji.
4. Zarząd Województwa Lubuskiego.
5. Instytut Kolejnictwa.
6. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk.
7. Państwowa Rada Gospodarki Przestrzennej.

§ 5. Apel wchodzi w życie z dniem podjęcia.

(-) Kazimierz Łatwiński
 (-) Bogusław Pabierowski
 (-) Edward Markiewicz

UZASADNIENIE

do projektu apelu

1. Podstawa prawna apelu

§ 25 ust. 1 pkt 1 uchwały nr XXIX/267/04 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 31 sierpnia 2004 r. *Statut Miasta Zielona Góra* (Dz. Urz. Woj. Lubus. z 2013 r., poz. 745 - tekst jednolity).

2. Zamierzone cele

Celem apelu jest przedstawienie argumentów dla przeprowadzenia analiz i prac studialnych, które powinny być podstawą do podjęcia decyzji o przebiegu linii Kolei Dużych Prędkości przez Zieloną Górę. Taki przebieg jest istotnym warunkiem rozwoju miasta.

3. Określenie przewidywanych skutków proponowanych rozwiązań, m. in. społecznych, ekonomicznych, gospodarczych, organizacyjnych, prawnych.

Realizacja postulowanych działań przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej Zielonej Góry, lepszego funkcjonowania komunikacji publicznej, rozwoju gospodarczego miasta, wykreowania nowych dziedzin gospodarki – np. turystyki biznesowej, w rezultacie doprowadzi do wzrostu poziomu życia mieszkańców. Ustalenia wnioskowanych prac studialnych powinny być uwzględnione w europejskich, krajowych, wojewódzkich, miejskich i gminnych dokumentach strategicznych i finansowych.

4. Merytoryczne uzasadnienie apelu.

Koncepcja przebiegu Kolei Dużych Prędkości przez Zieloną Górę ma oparcie w przyjętych wcześniej dokumentach (Wstępne Studium Wykonalności budowy linii dużych prędkości Poznań/Wrocław – Łódź – Warszawa” z 2005 roku, Uchwała Rady Ministrów nr 276/2008 w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” z grudnia 2008 roku, tzw. projekt ekspercki KPZK z grudnia 2008 roku, stanowisko Województwa Lubuskiego z listopada 2009 roku, oraz projekt KPZK z 25 stycznia 2011 r. przyjęty przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego z przebiegiem KDP przez Zieloną Górę). Budowa tzw. linii południowej Kolei Dużych Prędkości z Zielonej Góry (powiązanie typu Y z linią Poznań – Zielona Góra – Berlin) przez: Legnicko - Głogowski Okręg Przemysłowy – Wrocław – Opole – Metropolię Górnośląską – Kraków – kierunek Rzeszów, pozwoli na obsłużenie populacji ok. 15 milionów mieszkańców zachodniej i południowej Polski. Rada Miasta zgłasza postulat dalszego podejmowania aktywnych, zdecydowanych i skoordynowanych działań władz różnego szczebla na rzecz zapisania w krajowych dokumentach strategicznych, a docelowo - budowy sieci linii KDP, ze stacją w Zielonej Górze. Stąd niezbędne są stosowne prace studialne.

5. Określenie skutków finansowych apelu oraz źródeł ich pokrycia.

W wyniku realizacji postulatów zawartych w apelu powinny być wykonane prace studialne, które ze względu na strategiczny charakter będą finansowane głównie ze środków zewnętrznych (Budżet Państwa, fundusze europejskie), stąd też apel nie niesie za sobą bezpośrednich konsekwencji finansowych dla budżetu miasta Zielona Góra. Realizacja postulowanych zadań w przyszłości będzie wymagała każdorazowo odrębnych decyzji władz miasta (w tym np. podjęcia stosownych uchwał planistycznych Rady Miasta).

6. Opinie uprawnionych podmiotów.

Projekt nie wymaga opiniowania.

(-) Kazimierz Łatwiński
(-) Bogusław Pabierowski
(-) Edward Markiewicz