

DRUK Nr 131/2012

## Projekt

Uchwała Nr ....../...../2012  
Rady Powiatu w Tarnowskich Górach  
z dnia 28 czerwca 2012 roku

w sprawie podjęcia działań w celu zmiany przebiegu połączenia kolejowego Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej

Na podstawie art. 4 ust.1 pkt 6 i art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym ( tekst jednolity Dz.U. z 2001 roku Nr 142, poz. 1592 z późn. zm. ) w związku z § 9 pkt 16 Statutu Powiatu Tarnogórskiego ( Dz.Urz.Woj.Śl. z 2007r. Nr 69 poz.1421 z późn.zm. )

### Rada Powiatu uchwala:

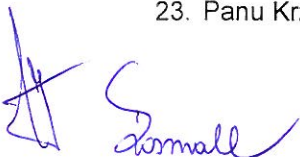
#### §1

1. Przyjąć stanowisko w sprawie podjęcia działań mających na celu zmianę przebiegu połączenia kolejowego Międzynarodowego Portu Lotniczego "Katowice" w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej o treści zawartej w załącznikach Nr 1 i 2 do niniejszej uchwały.
2. Zobowiązać Zarząd Powiatu w Tarnowskich Górach do podjęcia działań zmierzających do realizacji koncepcji zgodnej ze stanowiskiem, o którym mowa w ust.1.

#### §2

Przesłać niniejszą uchwałę wraz z załącznikami następującym osobom:

1. Panu Donaldowi Tuszkowi - Premierowi RP,
2. Panu Sławomirowi Nowakowi - Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
3. Panu Marcinowi Korolcowi - Ministrowi Środowiska,
4. Pani Marii Pańczyk-Pozdziej - Wicemarszałkowi Senatu RP,
5. Panu Andrzejowi Misiołkowi - Senatorowi RP,
6. Panu Tomaszowi Głogowskiemu Posłowi na Sejm RP,
7. Panu Jerzemu Polaczekowi Posłowi na Sejm RP,
8. Panu Zygmuntovi Łukaszczykowi - Wojewodzie Śląskiemu,
9. Panu Adamowi Matusiewiczowi - Marszałkowi Województwa Śląskiego,
10. Ekscelecji ks. Grzegorzowi Kaszakowi - Biskupowi Diecezji Sosnowieckiej,
11. Panu Remigiuszowi Paszkiewiczowi - p.o. Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. w Warszawie,
12. Panu Grzegorzowi Skarweckiemu - Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach,
13. Panu Arkadiuszowi Czechowi - Burmistrzowi Miasta Tarnowskie Góry,
14. Panu Gabrielowi Toborowi - Burmistrzowi Miasta Radzionków,
15. Panu Krzysztofowi Nowakowi - Burmistrzowi Miasta Miasteczko Śl.,
16. Panu Klaudiuszowi Kandzi - Burmistrzowi Miasta Kalety,
17. Panu Kazimierzowi Flakusowi - Wójtowi Gminy Świerklaniec,
18. Panu Grzegorzowi Czapli - Wójtowi Gminy Ożarówce,
19. Panu Edwardowi Maniurze - Burmistrzowi Miasta Lubliniec,
20. Panu Krzysztofowi Matyjaszczykowi - Prezydentowi Miasta Częstochowa,
21. Panu Piotrowi Kojowi - Prezydentowi Miasta Bytom,
22. Panu Stanisławowi Korfantemu - Prezydentowi Miasta Piekary Śl.,
23. Panu Krzysztofowi Malczewskiemu - Staroście Powiatu Będzińskiego,

 Small

24. Panu Joachimowi Smyle - Staroście Powiatu Lublinieckiego,
25. Panu Arkadiuszowi Ziembie - Wójtowi Gminy Bobrowniki,
26. Panu Grzegorzowi Podlejskiemu - Wójtowi Gminy Mierzęcice.

§3

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Tarnowskich Górach.

§4

Uchwała podlega ogłoszeniu w sposób zwyczajowo przyjęty.

§5

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Styżyna Szymale / [Signature]

**Załącznik Nr 1**

do uchwały Nr .../.../2012

Rady Powiatu w Tarnowskich Górach

z dnia 28 czerwca 2012 roku

**Stanowisko Powiatu Tarnogórskiego w sprawie podjęcia działań mających na celu zmianę przebiegu połączenia kolejowego Międzynarodowego Portu Lotniczego "Katowice" w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej**

Kierując się dobrem mieszkańców Powiatu Tarnogórskiego, ich poziomem życia, możliwościami rozwoju, a także mając na uwadze zrównoważony rozwój Województwa Śląskiego, dbając o ochronę środowiska naturalnego oraz o zachowanie ładu architektoniczno-urbanistycznego ponownie proponuje się zmianę przebiegu projektowanej linii kolejowej na odcinku od stacji przesiadkowej w Bytomiu do stacji końcowej w Pyrzowicach. Proponowany wariant przebiegu linii kolejowej to następująca trasa :

**posterunek odgałęźny Bytom Rozbark - Piekary Śląskie Szarlej - Radzionków - Nakło Śląskie - Tarnowskie Góry - Miasteczko Śląskie - Pyrzowice.**

Za poprowadzeniem linii kolejowej wg wymienionego powyżej przebiegu przemawiają następujące argumenty :

1. Ekonomiczne
  - 1.1. Uniknięcie znacznych nakładów inwestycyjnych na budowę nowego odcinka linii kolejowej oraz kosztów pozyskania nowych terenów.
  - 1.2. Poprawa rentowności przedsięwzięcia poprzez wykorzystanie połączenia kolejowego jako środka transportu zbiorowego na trasie Tarnowskie Góry – Katowice umożliwiającego dojazdy do miejsc zatrudnienia lub do miejsc kształcenia akademickiego,
  - 1.3. Generowanie nowego źródła przychodów (transport towarów cargo) pozwalającego na zmniejszenie ponoszonych strat, a z czasem na osiągnięcie rentowności.
2. Środowiskowe
  - 2.1. Odstąpienie od zajmowania nowych terenów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych i ich nieodwracalnego przekształcenia (wysokie nasypy, głębokie wykopy na trasie).
  - 2.2. Ograniczenie emisji spalin poprzez zmniejszenie liczby pojazdów wykonujących transport pasażerski i towarowy
  - 2.3. Ograniczenie skumulowanych oddziaływań w zakresie drgań oraz hałasu (emitowanego przez ruch komunikacyjny z położonych w niewielkiej odległości autostrady, lotniska i projektowanej linii kolejowej).
  - 2.4. Brak negatywnych oddziaływań związanych z budową linii na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych, okresowo zalewanych..
  - 2.5. Uniknięcie potencjalnych możliwości skażenia wód powierzchniowych, w tym także zbiornika wody pitnej Kozłowa Góra przy wykorzystaniu linii kolejowej do przewozu paliwa lotniczego oraz towarów do rozwijającego się obszaru wokół lotniska.
3. Gospodarcze
  - 3.1. Rozwój tarnogórskiego węzła kolejowego poprzez obsługę ruchu cargo oraz zwiększonego ruchu pasażerskiego.
  - 3.2. Możliwość reaktywowania pasażerskich połączeń kolejowych na trasie do Opola
  - 3.3. Możliwość skomunikowania MPL "Katowice" z Centralną Magistralą Kolejową (zapewniającą szybkie połączenie z Warszawą) poprzez modernizację odcinka linii kolejowej 181 pomiędzy Pyrzowicami a Zawierciem.
4. Społeczne
  - 4.1. Spadek liczby wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych i powiązanych z tym przesiedleń mieszkańców.
  - 4.2. Wzrost zaufania do władz państwowych i samorządowych



Za przyjęciem takiego rozwiązania przemawiają też zapisy „Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych” przyjętego Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów RP z dnia 8 maja 2007 roku.

Według zapisów tego programu priorytetowe znaczenie w planowaniu inwestycji infrastruktury okołolotniskowej ma jak najlepsze skomunikowanie ich z siecią transportu naziemnego, szczególnie z połączeniami kolejowymi, zgodnie z polityką UE. Dogodność dostępu do lotniska i jego powiązanie z siecią lokalnego, regionalnego, ogólnokrajowego, a nawet międzynarodowego systemu transportu naziemnego wyznacza nie odległość geograficzna (w kilometrach) lecz czas dojazdu do lotniska.

W dokumencie tym przyjęto, że granicznym czasem podróży określającym dostępność komunikacyjną portu lotniczego jest 90 minut. Jednocześnie uznano, że w odniesieniu do warunków krajowych (stan i przepustowość dróg, częstotliwość i rozkład kolei) zakres ten można zwiększyć do 2 godzin.

W Programie zapisano też, że zakres, skala i jakość połączeń naziemnych muszą być adekwatne do wielkości ruchu obsługiwanego w porcie lotniczym i uwzględniać ekonomiczną efektywność proponowanych rozwiązań. Konkretnie rozwiązania muszą uwzględniać uwarunkowania lokalne. Połączenia szynowe czy drogi szybkiego ruchu dla uzasadnienia budowy i ponoszenia kosztów eksploatacji wymagają określonych potoków pasażerskich i towarowych. Decyzja o ich budowie musi być uwarunkowana przewidywaną wielkością tych potoków. Działania inwestycyjne muszą być uzasadnione rzetelnymi analizami popytu, partiami realnym zainteresowaniem ze strony przyszłych użytkowników.

Uchwalony przez Radę Ministrów „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych” jest dokumentem stanowiącym w zakresie rządowej polityki w obszarze lotnictwa cywilnego. Dokument ten wiąże organy i jednostki administracji rządowej jako kierunkowa wola Rządu, którą organy te i jednostki będą musiały brać pod uwagę w swoich bieżących i planowanych działaniach. Jednocześnie program ten powinien być użytecznym narzędziem do wykorzystania przez władze samorządowe w planowaniu rozwoju infrastruktury transportu lotniczego w regionie.

Dotychczasowe działania, zarówno inwestora – tj. PKP PLK S.A. jak też władz samorządowych Województwa Śląskiego, związane z realizacją przedsięwzięcia „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” pozostają w sprzeczności z wytycznymi Rady Ministrów RP zawartymi w Uchwale nr 86/2007.

W „Koncepcji powiązań komunikacją kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską” wykonanej na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego w 2007 roku przyjęto założenie, że czas dojazdu z Katowic do lotniska nie powinien przekraczać 25-30 min. Wbrew zapisom cyt. Programu ustalono, że jest to optymalny czas dojazdu pasażerów do lotniska — konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu.

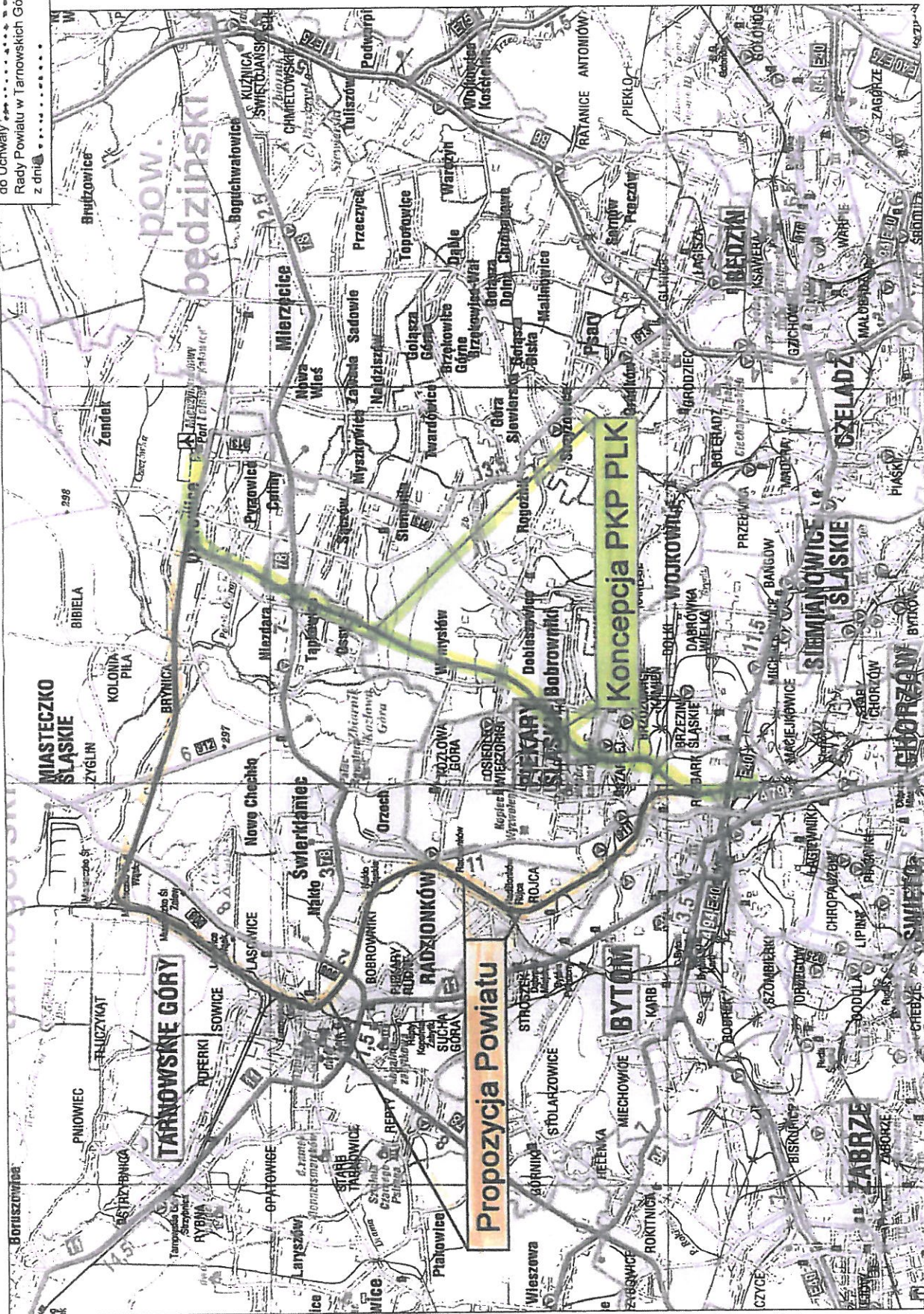
Jednocześnie przyjęto do realizacji najdroższy pod względem ekonomicznym i najbardziej uciążliwy społecznie i środowiskowo wariant przebiegu tzw. nowego śladu projektowanej linii kolejowej.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej dotyczyć będzie jedynie około 40 % całości projektowanego przebiegu. Na początkowym odcinku połączenia kolejowego planowane jest wykorzystanie linii nr 137 (od km 2+100 do stacji Chorzów-Batory) a następnie linii nr 131 (od stacji Chorzów-Batory do km 14+800, tj. do projektowanego posterunku odgałęźnego Rozbark). Od tego miejsca projektowana linia zostanie poprowadzona po nowym śladzie przekraczając istniejące wzniesienia wykopami, a obniżenia terenu (np. po uszkodach górniczych) wiaduktami i nasypami — w celu zachowania odpowiednich parametrów nachylenia, osi podłużnej (niwelety) linii. Miejscami nasypy projektowanej linii będą sięgały 14 m wys., a wykopu mogą sięgać nawet 15 m ppt, (np. przy przekraczaniu grzbietu w rejonie m. Tapkowice). Pogląd ten został zawarty w *Stanowisku Zespołu Roboczego Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice”.*

Mając na uwadze powyższe Rada Powiatu Tarnogórskiego ponownie zwraca się do wszystkich podmiotów i osób, w szczególności wymienionych w § 2 niniejszej uchwały o poparcie działań zmierzających do budowy linii kolejowej Katowice – Pyrzowice według zaproponowanej koncepcji.



Załącznik nr 2  
do Uchwały .....  
Rady Powiatu w Tarnowskich Górach  
z dnia .....





## UZASADNIENIE

Przedkładany Wysokiej Radzie projekt uchwały jest realizacją wniosków zgłoszonych w trakcie XXIV sesji Rady Powiatu ( 29 maja br.) przez przedstawicieli gminnych samorządów uczestniczących w debacie nt. propozycji zmiany przebiegu trasy połączenia kolejowego na odcinku Katowice – Pyrzowice w związku z realizacją przedsięwzięcia „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”

Po raz pierwszy w tej sprawie Rada Powiatu Tarnogórskiego wypowiadała się ponad 2 lata temu podejmując *Uchwałę Nr XLIX/463/2010 z dnia 30 marca 2010 roku w sprawie przyjęcia stanowiska w sprawie budowy szybkiej linii kolejowej łączącej MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej.*

Podnoszone wówczas argumenty dot. wysokich kosztów realizacji zamierzonej inwestycji zarówno społecznych jak i środowiskowych takich jak :

- kolizja z obszarami wrażliwymi przyrodniczo, w tym objętymi ochroną siedliskową lub gatunkową
  - zajętość nowych terenów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych i ich nieodwracalne przekształcenie (wysokie nasypy, głębokie wykopy na trasie),
  - konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych lub całych siedlisk ludzkich i powiązane z tym przesiedlenia mieszkańców,
  - rozcięcie więzi lokalnych i istniejących połączeń komunikacyjnych,
  - niekorzystne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz wytwory ich działalności,
  - zmniejszenie atrakcyjności terenów gmin Bobrowniki i Ożarówice jako obszarów rekreacyjnych,
- do dnia dzisiejszego nie straciły swojej aktualności. Świadczy o tym liczba 4,5 tys. uwag i wniosków zgłoszonych do wybranego przez władze Województwa Śląskiego oraz PKP PLK S.A. wariantu przebiegu trasy. Biorąc pod uwagę powyższe uznajemy, że przedstawiony projekt uchwały jest w pełni zasadny.

Przewodnicząca Klubu Radnych IOPT

Krystyna Kosmala

Wiceprzewodniczący Klubu Radnych RS

Joachim Ganszyniec