

Ministerstwo Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Departament Transportu Kolejowego

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2012 roku

TK3 KS-0781-102/2012



*Rada Sołecka Wsi Pyrzowice
ul. Wolności 86
42-625 Pyrzowice*

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 20 marca 2012 roku skierowane do Pana Michaela Kremmera – Pełnomocnika PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – w sprawie **połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z Katowicami**, Departament Transportu Kolejowego uprzejmie informuje, iż z dużą uwagą i zainteresowaniem zapoznaliśmy się ze spostrzeżeniami przedstawionymi w przesłanej korespondencji. Pragniemy jednak poinformować, że Zarządca Infrastruktury Kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – po zapoznaniu się z wynikami analiz społeczno-gospodarczych, środowiskowych i ekonomiczno-finansowych wykonanych w ramach opracowanej dokumentacji dla zadania „Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” zaakceptował do dalszych prac wariant trasy zarekomendowany przez Wykonawcę – konsorcjum firm Póyry Infra GmbH Niemcy, Póyry Infra Kraków Sp. z o.o., DB International GmbH Niemcy.

Wariant ten zakłada, iż trasa przebiegać będzie po istniejących liniach kolejowych od Katowic przez stacje Chorzów Batory, Chorzów Miasto, Chorzów Stary, Bytom i Piekary. Od Bytomia Rozbark zostanie wybudowany ponad 20-kilometrowy odcinek dwutorowej linii kolejowej w kierunku północnym z pominięciem wsi Wymysłów, przez miejscowości Dobieszowice, Ossy i Tapkowice. W Tapkowicach linia będzie przebiegać wiaduktem nad drogą krajową nr 78 i dalej na północ w kierunku Ożarowic włączając się w istniejącą linię kolejową nr 182 przekroczy projektowaną autostradę A1 i zakończy przebieg na stacji przy lotnisku w Pyrzowicach. W wariantcie tym uwzględniono także przesunięcie trasy na zachód od cmentarza w Ożarowicach tak aby nie oddzielać Kościoła od nekropolii.

Przedmiotowy przebieg trasy uzyskał pozytywną opinię Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

Zmiana przebiegu linii kolejowej na obecnym etapie realizacji przedsięwzięcia wiązałaby się z koniecznością wprowadzenia licznych modyfikacji i uzupełnień w opracowanej już dokumentacji. Wymagałoby to również przeprowadzenia dodatkowych analiz i badań, co znacznie zwiększyłoby koszty oraz wydłużyłoby czas realizacji projektu. Dla takiej zmiany należałoby sporządzić nowy raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz opracować zmienioną dokumentację projektową. Konieczne byłoby również wykonanie badań geologicznych, nowych map do celów projektowych i projektów podziałów nieruchomości. Ponadto zaburzyłoby to przebieg wydłużającej się procedury uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Naszym zdaniem, zaakceptowana przez Zarządcę Infrastruktury Kolejowej do dalszych prac, opcja modernizacji i budowy linii kolejowej jest rozwiązaniem optymalnym pod względem technicznym i środowiskowym oraz uwzględnia potrzeby społeczności zamieszkującej na terenie powiatów, przez które przebiega inwestycja.

Z poważaniem


DYREKTOR
Departamentu Transportu Kolejowego
Tomasz Warsza