

Uchwała Nr XV / 192 / 2012
Rady Gminy Ożarowice

z dnia 25 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. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst
jednolity Dz. U. z 2001 roku Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)

Rada Gminy Ożarowice
uchwala:

§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

Przesłać niniejszą uchwałę wraz z załącznikami następującym osobom:

1. Premierowi RP,
2. Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,
3. Ministrowi Środowiska,
4. Wicemarszałkowi Senatu RP,
5. Senatorowi RP,
6. Posłom naszego regionu,
7. Wojewodzie Śląskiemu,
8. Marszałkowi Województwa Śląskiego,
9. Ekscelencji ks. Grzegorzowi Kaszakowi - Biskupowi Diecezji Sosnowieckiej,
10. Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. w Warszawie,
11. Dyrektorowi Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach,
12. Staroście Powiatu Tarnogórskiego,
13. Burmistrzowi Miasta Tarnowskie Góry,
14. Burmistrzowi Miasta Radzionków,
15. Burmistrzowi Miasta Miasteczko Śl.,
16. Burmistrzowi Miasta Kalety,
17. Wójtowi Gminy Świerklaniec,
18. Wójtowi Gminy Ożarowice,
19. Burmistrzowi Miasta Lubliniec,
20. Prezydentowi Miasta Częstochowa,
21. Prezydentowi Miasta Bytom,
22. Prezydentowi Miasta Piekary Śl.,
23. Staroście Powiatu Będzińskiego,
24. Staroście Powiatu Lublinieckiego,
25. Wójtowi Gminy Bobrowniki,
26. Wójtowi Gminy Mierzęcice.

§3

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy.

§4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNIZĄCY RADY

Józef Piernikarz

Stanowisko Gminy Ożarówice 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 Gminy Ożarówice, 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 182 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, partymi 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.

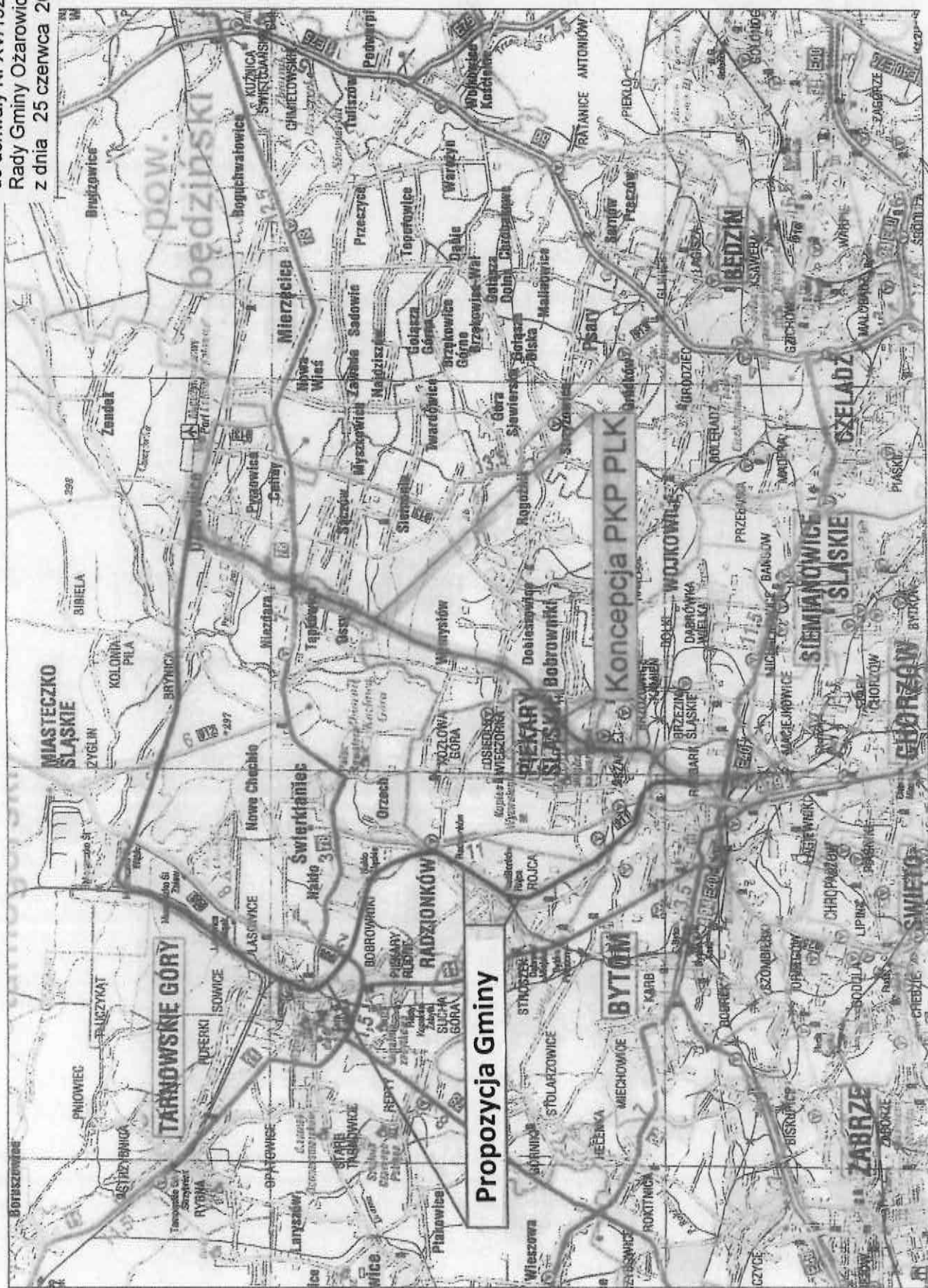
Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej dotyczyć będzie jedynie około 40 % całości projektowanego przebiegu. Na początkowym odcinku połączenia kolejowego planowane jest wykorzystanie linii nr 137 (od km 2+100 do stacji Chorzów-Batory) a następnie linii nr 131 (od stacji Chorzów-Batory do km 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 wykopy mogą sięgać nawet 15 m ppt, (np. przy przekraczaniu grzbietu w rejonie m. Tąpkowice). 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 Gminy Ożarówce 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.

PRZEWODNICZĄCY RADY

Józef Piernikarz

Załącznik Nr 2
do uchwały Nr XV/192/2012
Rady Gminy Ozarowice
z dnia 25 czerwca 2012 roku



PRZEWODNICZĄCY RADY

16 Lef Piernikarz