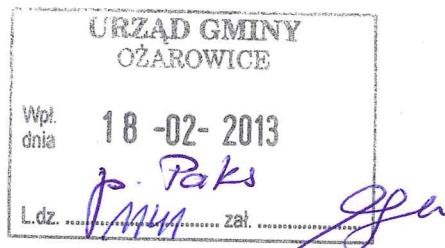


Stanisław Słowik
Katowice



POŁĄCZENIA KOLEJOWE KATOWICE – LOTNISKO PYRZOWICE

Jako wieloletniemu projektantowi branży torowej i drogowej nasuwają się pewne spostrzeżenia i uwagi do przedmiotowego przedsięwzięcia.

1. Twierdzenie przez Inwestora w dotychczasowych materiałach opisowych, że pociąg pokona trasę Katowice- Lotnisko Pyrzowice przez Piekary w czasie 25 do 30 minut jest nierealne. Nasuwa się tu pytanie kto zadeklaruje czas przejazdu do 30 minut i jakie będą konsekwencje dłuższego czasu przejazdu. Zgodnie z Dyrektywą UE wszystkie lotniska pasażerskie powinny mieć połączenia kolejowe z miastami, do czego zobowiązana jest również Polska. Według założeń i słusznie nowe połączenie jest przedłużeniem linii kolejowej z Katowic do Bytomia, a następnie do Lotniska, zatem więc będzie sumą dwóch czasów przejazdu tj. pierwszego do Bytomia i drugiego dalej do Lotniska. Należy tu poinformować, że czas przejazdu odcinka linii od stacji Katowice do stacji Bytom w roku 1937 pociągu osobowego wynosił 26 minut.

W czasie okupacji czas ten wynosił od 26 do 28 minut.

Rok 1950 czas 27 do 28 minut

Rok 1962 czas 30 do 31 minut

Rok 2012 czas 31 minut (po modernizacji torowej od Chorzowa Starego do Bytomia).

Jest to odcinek trasy o długości 17,4 km z Katowic do Bytomia. Długość trasy do Bytomia Rozbarku jest krótsza i wynosi mniej więcej 15,9 km. Po około 28 minutach jazdy z Katowic przez Chorzów Batory jesteśmy w Bytomiu Rozbarku. Z Bytomia Rozbarku do lotniska przez Piekary Śl. długość trasy wyniesie $4,410 + 16,150 = 20,560$ km.

W związku z powyższym nie wierzę w deklarację kolei, że czas przejazdu z Katowic do Lotniska będzie mieścił się w przedziale od 25 do 30 minut.

2. Przedmiotowa inwestycja zgodnie z założeniami jest inwestycją celu publicznego. Winna obsługiwać maksymalną ilość mieszkańców, a nie wybrańców.

W zasadzie istnieją trzy warianty połączenia Katowic z lotniskiem

2.1 przez Tarnowskie Góry

2.2 przez Piekary

2.3 przez Zawiercie

3. Ilość mieszkańców ciężących do linii kolejowych z wyłączeniem Katowic

3.1 na trasie przez Tarnowskie Góry ilość mieszkańców wynosi:

- Chorzów	114.700
- Bytom	182. 700
- Radzionków	16.900
- Tarnowskie Góry	60.400

Razem 374.700 mieszkańców

3.2 na trasie przez Piekary Śląskie

- Chorzów 114.700
- Bytom 182.700
- Piekary 57.900

Razem 355. 300 mieszkańców

3.3 na trasie przez Zawiercie

- Sosnowiec 215.300
- Będzin 58.600
- Dąbrowa Górnicza 125.500
- Łazy 7.100
- Zawiercie 51.700

Razem 458.200 mieszkańców

Wyżej wymienione ilości nie obejmują mieszkańców Katowic.

Przy trasie przez Tarnowskie Góry należy liczyć się z dodatkowymi mieszkańcami z kierunku Gliwic i Lublińca. Nasuwa się tu wniosek, że najmniej pasażerów będzie ciążyło na trasie przez Piekary.

4. Długość tras z Katowic do Lotniska

Długości te są następujące:

4.1 – przez Tarnowskie Góry ok $33,880 + 17,000 = 50.880$ km

4.2 - przez Piekary ok. $15,910 + 4,410 + 16,150 = 36,470$ km

4.3 przez Zawiercie ze zmianą czoła pociągu na stacji Zawiercie $43,742 + 27,950$ km = 71,692

Wariant przez Zawiercie jest zdecydowanie dłuższą trasą i w związku z tym znacznie wzrasta czas przejazdu. Należy go odrzucić.

5. Opinie i uwagi środowiskowe

Z informacji znajdujących się na stronach internetowych gminy Ożarówice wynika, że optymalnym rozwiązaniem byłby wariant przez Tarnowskie Góry. Większość mieszkańców, sołectw, gmin, radnych, posłów popiera ten projekt. Wyjątkiem jest jedynie społeczność Piekar Śląskich.

6. Położenie Piekar Śląskich

Miasto Piekary Śląskie położone jest stosunkowo blisko stacji Bytom. Dworzec autobusowy w Bytomiu znajduje się bezpośrednio przy stacji kolejowej. Zatem mieszkańcy Piekar nie powinni mieć problemu z dotarciem do stacji Bytom.

7. Podstawowe zasady projektowania i realizacji inwestycji.

Są to etapy:

- cel inwestycji
- studium wykonalności
- projekt budowlany z pozwoleniem
- szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych
- dokumentacja przetargowa

Kolejne etapy to projekt wykonawczy i realizacja inwestycji.

Cel inwestycji wynika z uprzednio wymienionych przesłanek.

Należy się dziwić Inwestorowi, że podpisał umowę na wykonanie dokumentacji projektowej, w której studium wykonalności (podstawowe opracowanie z raportem, kosztami i efektywnością ponoszonych nakładów) jest jednym z ostatnich etapów procesu projektowego. Jak można dokonywać w terenie tyczenia nie mając zatwierdzonego projektu i pozwolenia na budowę.

8. Wnioski i spostrzeżenia

8.1 Biorąc pod uwagę stanowisko zdecydowanej większości starostw, gmin, sołectw, radnych itd. oraz fakt olbrzymich nakładów (ok 1,4 mld zł) dla preferowanego przez PKP wariantu zielonego proponuję realizować wariant przez Tarnowskie Góry.

Przeciw wariantowi zielonemu tj. przez Piekary przemawiają:

- brak uzasadnienia ekonomicznego,
- wywłaszczenia terenu,
- notatki prasowe przeciwne wariantowi zielonemu.

8.2 Trasa wariantu przez Tarnowskie Góry jest dłuższa od wariantu przez Piekary o około 14,5 km, a przy prędkości handlowej 60km/h czas przejazdu wydłuży się o ok. 15 minut. Znaczącym efektem będzie zwiększenie częstotliwości pociągów między Katowicami, Bytomiem i Tarnowskimi Górami.

8.3 W wariantcie przez Tarnowskie Góry wykorzystana jest odcinek istniejącej wyłączonej linii nr 182 oddanej do eksploatacji w roku 1942, ograniczone zostaną wywłaszczenia, zminimalizowane roboty ziemne i nie zajdzie potrzeba wyłączenia pasa terenu od Bytomia Rozbarku przez Piekary do Lotniska pod cele budowlane. Każda nowa linia, to dodatkowe ujemne skutki dla ochrony środowiska. Szacunkowy koszt wariantu przez Tarnowskie Góry nie przekroczy 10% przewidzianych nakładów połączenia przez Piekary Śląskie.

8.4 Przerwać niezwłocznie prace związane z wariantem przez Piekary Śląskie.

8.5 Przystąpić do wariantu przez Tarnowskie Góry z wyłączeniem dotychczasowej jednostki projektowej.

8.6 W opcji proponowanej układ torowy na lotnisku należałoby zakończyć w pierwszym etapie tak, aby istniała możliwość przedłużenia toru w drugim etapie do stacji Zawiercie. Odtworzenie linii PKP nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie połączy na wysokości Lotniska dwie główne linie wylotowe ze Śląska tj. Katowice – Chorzów Batory – Tczew i Warszawa - Katowice.

8.7 Przyjąć deklarację Lotniska dotyczącą udziału w budowie połączenia kolejowego a końcowy odcinek etapu 1 doprowadzić tunelem do hali odpraw wraz z ruchomymi schodami.

8.8 Nowe połączenie byłoby jednotorową linią na odcinku od Tarnowskich Gór do Lotniska i bez elektryfikacji.

8.9 Do obsługi ruchu pasażerskiego między Katowicami a Lotniskiem użyto by dwóch szynobusów, a koszt jednego szynobusu to wydatek około 5 mln zł.

8.10 Po przyjęciu do realizacji wariantu przez Tarnowskie Góry zadłużenie PKP sięgające miliardów zwiększy się tylko nieznacznie.

8.11 Biorąc pod uwagę dotychczasowe wydatki PKP i Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach oraz ekspertyzy i opinie, to dotychczasowe wydatki pokryłyby nakłady inwestycyjne na wykonanie jednotorowego

połączenia Tarnowskich Gór z Lotniskiem. Dla przykładu koszt 1 km toru bez robót ziemnych i urządzeń kształtuje się na poziomie 2 mln. zł.

Przedstawione uwagi i wnioski są moją prywatną oceną dotychczasowej działalności związanej z budową połączenia kolejowego Katowice – Lotnisko Pyrzowice.

Uwaga
w załączeniu mapa schematyczna

Katowice, luty 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. H.', is written below the date.

Warianty połączeń kolejowych

KATOWICE - PYRZOWICE

Opracował - Stanisław Słowik

WARIANT PROPOZYCJA

