

**GÓRNOŚLĄSKIE TOWARZYSTWO LOTNICZE S.A**

**ul. Korfantego 38**

**40-161 Katowice**

**Spotkanie w MPL w Pyrzowicach**

**23.10.2012 r.**

**Wypowiedź do protokołu.**

**dotyczy: postępowania w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice”**

Wybrana trasa nr VI, jak i sposób jej wyboru budzi wiele kontrowersji. Decyzje mające tak znaczący wpływ na charakter transportu kolejowego i jego znaczenie dla społeczeństwa zamieszkującego konurbację górnośląską powinny być podejmowane przez szerokie grono decyzyjne. Nie ma tu miejsca na rozmowy i decyzje w zaciszu gabinetów. Inwestycjom tak ważnym dla Województwa Śląskiego i tak znacząco wpływającym na środowisko naturalne i obszary: zamieszkałe, rolne, wodonośne, zbiorniki wód powierzchniowych i podziemnych powinny być poświęcone posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Komisji Rolnictwa i Terenów Wiejskich, Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego. Komisje te powinny dokładnie przeanalizować dokumenty pt. KONCEPCJA POWIĄZAŃ KOMUNIKACJĄ KOLEJOWĄ MIĘDZYNARODOWEGO PORTU LOTNICZEGO „KATOWICE W PYRZOWICACH Z AGLOMERACJĄ GÓRNOŚLĄSKĄ (należałoby obecnie zaktualizować dokument, który został opracowany w 2007 roku przed budową i uruchomieniem autostrady A1 oraz innych ciągów komunikacyjnych na kierunku aglomeracja górnośląska- MPL w Pyrzowicach, gdyż nowe dane mogą zobrazować wystąpienie tzw. zjawisko „ryzyka konkurencji” w transporcie) oraz inne dokumenty Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Infrastruktury między innymi: PROGRAM ROZWOJU SIECI LOTNISK I LOTNICZYCH URZĄDZEŃ NAZIEMNYCH, MASTER PLAN DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE DO 2030 ROKU.

Komisje na podstawie opinii specjalistów z dziedziny transportu kolejowego, drogowego, inżynierii mostowej, budowy w trudnych warunkach terenowych (powierzchniowe, podziemne zbiorniki wodne, tereny bagniste skomplikowana budowa geologiczna, czynne i nieczynne wyrobiska górnicze) jak i fachowców zajmujących się tzw. potokami ludzkimi i ekonomią w transporcie, dokonałyby wyboru optymalnej trasy, wydając stanowisko oparte na kryteriach, które uwzględniają aspekty techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

Kolejnym krokiem powinno być poddanie propozycji przebiegu kolei pod obrady na Sesji Sejmiku Śląskiego z rekomendacją właściwych komisji. Tylko takie formy procedowania nad planami kontrowersyjnych inwestycji, czyli poddanie ich poważnym analizom, pozwalają osiągnąć konsensus i uniknąć problemów na etapie planowania i realizacji inwestycji.

W przypadku projektu omawianego połączenia kolejowego i wybranej trasy nr VI Katowice-Chorzów- Bytom Rozbark- Piekary Śląskie- MPL w Pyrzowicach brak akceptacji społecznej wystąpił na niespotykaną dotąd w naszym województwie skalę, liczba wniosków i uwag, które złożyły jednostki samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe i społeczeństwo do Raportu Oddziaływania na Środowisko wyniosła ponad 4 tysiące. Gminy: Bobrowniki i Ożarówice, które najbardziej ucierpią w przypadku przyjęcia tej inwestycji jeszcze przed przedstawieniem przez projektanta raportu środowiskowego, gdy tylko podjęły informację o preferowanej przez inwestora trasie nr VI protestowały, wyrażając swe stanowisko w stosownych Uchwałach Rad Gmin, Zebrań Wiejskich, protestach indywidualnych oraz rozmowach z Marszałkiem Województwa, inwestorem i projektantem.

Tak więc inwestor PKP- PLK S.A projektant –Konsorcjum firm Pöyry Infra GmbH, Pöyry Infra Sp. Z o.o. ,DB International GmbH oraz Władze Województwa już 2009 roku (rok podjęcia informacji przez społeczeństwo) doskonale zdawały sobie sprawę z braku akceptacji społecznej przebiegu, według projektu - trasa nr VI. Przy tak dużej liczbie protestów już na etapie przedprojektowym. Marszałek powinien przekazać plany inwestycji do rozpatrzenia przez stosowne komisje Sejmiku i wnieść pod obrady na Sesji. Tymczasem, jak wynika z informacji Przewodniczącego Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego podjął decyzję o wyborze trasy nr VI do fazy projektowej, pytam dlaczego? Być może dlatego, że komisje pozytywnie zaopiniowały by trasę nr IV według wariantu studialnego przedstawionego w dokumencie pt. Koncepcja Powiązań Komunikacją Kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice„ w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską.

Szanowni państwo jak można wytyczać trasę kolejową z Katowic przez Bytom do lotniska omijając bytomski kolejowy dworzec główny, gdzie rocznie korzysta z dworca autobusowego położonego obok ok. 10 mln pasażerów(dane KZK GOP) obok peronu tramwaj. Takie powiązanie to typowy przykład zintegrowanego węzła przesiadkowego intermodalnego (których tworzenie jest zalecane we wszystkich rządowych dokumentach dotyczących rozwoju każdego rodzaju transportu), a potok podróźnych w kierunkach na Katowice, Chorzów to ok. 4 mln rocznie. Po co budować perony w dzielnicy Rozbark, żeby potem dowozić pasażerów z i do dworca autobusowego kolejnym autobusem, przecież całego dworca autobusowego tam się nie przeniesie.

Kto z potencjalnych pasażerów „kolei na lotnisko” dojedzie do Bytomia autobusem na dworzec autobusowy, przesiądzie się na kolejny autobus do stacji (przystanku) Rozbark, aby tam wsiąść do pociągu na lotnisko. Jak można zaakceptować trasę kolejową z Katowic, która omija Bytom Główny i Tarnowskie Góry, skoro od Tarnowskich Gór biegnie linia kolejowa nr 182, częściowo zniszczona, która kiedyś łączyła to miasto z lotniskiem, wystarczy ją rewitalizować (tereny linii kolejowej nr 182 są własnością PKP PLK). Miasto Tarnowskie Góry zamieszkuje ok. 60 tys. mieszkańców. Dworzec kolejowy znajduje się obok dworca autobusowego (obecnie w przebudowie o nazwie Przystanek Europa), który rocznie obsługuje ok. 10 mln pasażerów (dane MZKP), typowy zintegrowany węzeł przesiadkowy; potok podróżnych na kierunku do Katowic, Bytomia i z powrotem ok. 8 tys. pasażerów na dobę, czyli prawie 3 mln. na rok - dane tylko z linii nr 820- (Tarnowskie Góry-Bytom-Chorzów-Katowice) bez linii nr 19- (tylko do Bytomia). Połączenie kolejowe trasą nr IV ze stolicy województwa przez Chorzów, Bytom Gł. Radzionków, Tarnowskie Góry miałyby wysokie walory ekonomiczne (duże potoki podróżnych- napełnienie), ale przede wszystkim zmodernizowano by odcinek linii kolejowej 131 (Chorzów Batorego-Tczew), nie tylko od Chorzowa Batorego do Bytomia, ale także do Tarnowskich Gór i odbudowa dalej do MPL w Pyrzowicach łącznie 52340 m, z czego 24361m to nowobudowana wzdłuż linii istniejącej (spełniony jest nieodzowny warunek otrzymania dofinansowania z UE), a 2979 m to modernizacja linii istniejącej. Jak wynika z dokumentu, ekspertyzy pt. Koncepcja Powiązań Komunikacją Kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice”, w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską sporządzonej na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego, za kwotę 220 mln euro otrzymalibyśmy ponad 52 kilometrowy odcinek nowoczesnej linii kolejowej, która obsługiwałaby 698 tysięcy mieszkańców miast położonych na trasie tego przebiegu (należałoby dodać liczbę potencjalnych pasażerów z miast, które są skomunikowane koleją z Tarnowskimi Górami). Dla porównania koszty modernizacji i budowy preferowanej przez projektanta trasy nr VI o łącznej długości ok. 33 km czyli krótszej o 19 km wyniosłyby 252 mln. euro, czyli o 32 mln euro więcej, a linia kolejowa obsługiwałaby 602 tysiące pasażerów, czyli o 96 tysięcy mieszkańców mniej niż trasa nr IV. Dalej posługując się danymi z Ekspertyzy wynika, że (średnio) całkowity koszt projektu, budowy i modernizacji 1 km linii po trasie nr. IV wyniosłby ok 4,2 mln euro (16,8 mln zł), a odpowiednio po trasie nr VI aż 7,6 mln euro (30,5 mln zł) za 1 km. Chociaż wyliczenia są przybliżone zawierają koszty budowy, bądź remontów przystanków, dworców kolejowych (w przypadku trasy nr IV tylko modernizacje, przebudowy) to mówią za siebie.

Jeżeli nie wykorzysta się trasy nr IV do budowy linii do MPL Pyrzowice to linia Bytom - Tarnowskie Góry, odcinek linii kolejowej 131 chyba nigdy nie doczeka się modernizacji.

Modernizacja to nie tylko ulepszone torowisko, przejazdy bezkolizyjne, nowoczesne urządzenia SRK ale i budowa ekranów akustycznych w miejscach wymaganych przez przepisy, proszę obejrzeć materiał filmowy na stronie internetowej [www.bobrowniki.tv](http://www.bobrowniki.tv) pokazujący trasę nr IV i zabudowania, które znajdują się w strefie oddziaływania akustycznego tej linii kolejowej - całkowity brak ochrony akustycznej. Zabudowane ekrany chroniłyby też oczywiście przed już generowanym hałasem z linii.

Każdy kolejarz pracujący czy emerytowany niezależnie od specjalności znający układ sieci kolejowej na kierunku Katowice - Pyrzowice, czyli północ –południe z którym rozmawiałem twierdził jednoznacznie : że nie ma sensu prowadzenie trasy po nowym śladzie - lecz modernizacja, rozbudowa istniejącego ( linia 131 ) i rewitalizacja nieczynnego (linia 182). Pan Zbigniew Szafranski niewątpliwie specjalista w dziedzinie kolei stwierdził w wypowiedzi przytoczonej na łamach specjalistycznego pisma RYNEK KOLEJOWY wydanie internetowe data dodania 6 maja 2011 roku w artykule, którego autorem jest redaktor pan Wojciech Śmiech za zezwoleniem autora cytuję wypowiedź;  
-Jak zatem powinna wyglądać linia do Pyrzowic zdaniem byłego Prezesa Polskich Linii Kolejowych ?

-,W mojej ocenie połączenie do Pyrzowic jest trochę bardziej złożone niż to formalnie przedstawiają władze województwa , dlatego że nie powinniśmy raczej mówić o połączeniu do lotniska. Lotnisko w Pyrzowicach nie będzie obsługiwało aż tak dużej liczby podróżnych , żeby warto było budować linię kolejową i uruchamiać częste kursy pociągów. Według wariantu pełnego ta inwestycja powinna kosztować ponad 1 miliard 200 milionów zł jako linia dwutorowa zelektryfikowana. Przy takim potoku podróżnych nie warto budować dwóch torów , bo nie będzie takiej częstotliwości kursowania. Nie zapadły jeszcze oczywiście ostateczne decyzje w sprawie wyboru wariantu, dlatego że trwają prace konsultanta. Zaznaczył jednak, że w jego ocenie jest to ważna decyzja , podkreślając jednocześnie ,że linia ta powinna być zrealizowana jako połączenie do obsługi ruchu regionalnego – czyli od Radzionkowa wychodzimy jednym torem idziemy do Pyrzowic ,ale włączamy się istniejącą choć częściowo nieczynną linię 182 i elektryfikujemy do Zawiercia. Wtedy mamy linię regionalną Zawiercie- Pyrzowice- Radzionków, która jak sądzę nie tylko usprawni dojazd ,ale zaktywizuje gospodarczo północną część województwa”.

Rada Powiatu Tarnogórskiego, Rada Powiatu Będzińskiego, Rada Miasta Tarnowskie Góry, Rada Miasta Radzionków, Rada Miasta Kalety, Rada Miasta Miasteczko Śląskie, Rada Gminy Ożarowice, Rada Gminy Bobrowniki akceptują trasę nr IV. Świadczą o tym podjęte Uchwały. Dlaczego forsuje się przebieg po trasie nr VI, zamiast przebiegu po trasie nr IV, który ma akceptację społeczną? Trudno to zrozumieć. Należy zadać pytanie, jaki wpływ mają jednostki samorządu terytorialnego na inwestycje „zewnętrzne” na swoich terenach i jaki jest sens w tym przypadku stosowania w nazwie tych jednostek słowa SAMORZĄD?

Argument, który przytaczają przeciwnicy trasy przez Tarnowskie Góry, zarzucający zbyt długi czas przejazdu z Katowic na lotnisko obala skutecznie treść dokumentu pt. Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych przyjęty Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów, którą tu przytoczę; w Części Drugiej punkt 4.5 czytamy:  
*Włączenie polskich portów lotniczych w krajową i unijną sieć transportu intermodalnego. Poprawa regionalnej i lokalnej dostępności portów lotniczych (drogi, koleje, transport publiczny). Dogodny dostęp do lotniska i jego powiązanie z siecią lokalnego, regionalnego ogólnokrajowego, a nawet międzynarodowego systemu transportu naziemnego zwiększa znacząco obszar ciążenia, ponieważ obszar ten wyznacza nie tyle odległość geograficzna (w kilometrach) lecz czas dojazdu do lotniska.*

*Przyjmuje się, że granicznym czasem podróży określającym dostępność komunikacyjną portu lotniczego jest 90 min. Przekładając to na warunki krajowe (stan i przepustowość dróg, częstotliwość i rozkład kolei) zakres ten można zwiększyć do 2 godzin. Zależy on również od segmentu rynku. Doświadczenia brytyjskie wskazują że akceptowalny czas dojazdu wydłuża się w odniesieniu do pasażerów w ruchu nisko kosztowym. Podobna prawidłowość dotyczy również połączeń czarterowych.*

*Jednakże zakres, skala i jakość połączeń naziemnych muszą być adekwatne do wielkości ruchu obsługiwanego w porcie lotniczym i uwzględniać również 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.*

Czas podróży z Katowic do MPL w Pyrzowicach przy przebiegu po trasie nr IV, czyli przez Tarnowskie Góry, po modernizacji wynosiłby ok. 45 min, a więc ok. połowy czasu granicznego, który wynika z przytoczonego dokumentu czyli 90 min, nie mówiąc o 2 godz. Dodatkowo powyższy cytat świadczy na rzecz budowy połączenia właśnie przez Tarnowskie Góry, a sformułowania dotyczące ruchu niskokosztowego i czarterowego idealnie odnoszą się do charakteru ruchu lotniczego na MPL Katowice w Pyrzowicach - patrz dane na oficjalnej stronie internetowej MPL w 2011 i 2012-(dane za 9 miesięcy) roku aż ok. 90% to ruch tzw. niskokosztowy i czarterowy. Z danych, przedstawionych na stronie wynika także, że dynamika wzrostu obsłużonych pasażerów przez MPL znacznie zmalała. Według prognoz Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego w 2011 r. lotnisko miało obsłużyć 3 mln 900 tys. pasażerów w tzw. Całkowitym Ruchu Pasażerskim, a obsłużyło 2 mln 545 tys. czyli o 1 mln 355 tys. mniej niż zakładano w prognozie, to ogromna pomyłka. Powyższe dane świadczą o tym, że ruch pasażerski ustabilizował się na poziomie ok. 2,5 mln. i wokół tej liczby oscyluje już od 2008 r. (wynika to też z danych za 9 miesięcy 2012 roku). To dowód na to, iż założenia o ilości potencjalnych pasażerów tego połączenia kolejowego były błędne, a połączenie będzie miało bardziej charakter regionalny, czyli przewozu pasażerów pomiędzy ośrodkami miejskimi, niż połączenia aglomeracji z lotniskiem (zbyt mały potok podróżnych, tylko do i z lotniska); a to stanowi podstawowy argument za wyborem trasy wiodącej przez Radzionków, Tarnowskie Góry. Takie połączenie zapewni rentowność na etapie eksploatacji, usprawni przewozy pasażerskie pomiędzy miastami konurbacji górnośląskiej przyczyniając się do ich rozwoju, odciążą transport kołowy, a przez to zmniejszy jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Odnosząc się do przykładów już funkcjonujących połączeń kolejowych miasto –lotnisko np. w WARSZAWIE, linia S2 Sulejówek Miłosna – Lotnisko Chopina pociągi pokonują całą trasę w około 50 minut, linia S3 Legionowo – Lotnisko Chopina podróż zajmuje niecałą godzinę, a ruch i w tym przypadku ma charakter bardziej aglomeracyjny niż tylko na lotnisko. Zdecydowanie inny charakter ma połączenie z centrum Krakowa na Lotnisko Balice pociąg pokonuje ten dystans, 11 km w ok.18 min. Cena indywidualnego biletu wynosi 18 zł przyjmując proporcjonalnie cenę na odcinku Piekary Śląskie – MPL w Pyrzowicach przy dystansie ok. 15 km też bez przystanków bilet kosztowałby ok. 20 zł.

Bardzo ważnym zagadnieniem jest określenie tzw. Ryzyka rynkowego jak wynika z dokumentu Ministerstwa Infrastruktury - MASTER PLAN DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE DO 2030 ROKU rozdział 9.1. Ryzyka rynkowe cyt. „Wymagane działania minimalizacji ryzyka popytowego należy uwzględnić już na etapie przygotowania studium wykonalności przygotowywanego dla indywidualnych projektów. Uwzględnienie szczególnie dokładnych analiz popytowych dla sektorów transportu, w przypadku których istnieje wysokie lub średnie ryzyko konkurencji wobec sektora kolejowego; ryzyka, na które podmioty zaangażowane w realizację Master Planu nie mają wpływu.”

Odnosząc powyższy cytat bezpośrednio do omawianego projektowanego połączenia kolejowego na odcinku Piekary Śląskie- MPL Pyrzowice stopień ryzyka popytowego jest bardzo duży. Bezpośrednią konkurencję stanowi autostrada A1, czas potrzebny na przebycie tego odcinka to ok. 8 min. Dla potencjalnego klienta duże znaczenie mają względy praktyczne: przeładowywanie bagażu z samochodu do pociągu i odwrotnie, jego transport po parkingu, peronach, nie mówiąc już o dojeździe do przystanku kolejowego z odległych dzielnic. W wypadku bliskiej odległości do lotniska i ww. utrudnień, większość potencjalnych klientów wybierze z pewnością podróż prywatnym samochodem, a klienci bardziej zasobni skorzystają z usługi Taxi.

Nie mniej ważnym zagadnieniem jest finansowanie na etapie eksploatacji kolejowej linii aglomeracyjnej. Dla jednostek samorządu terytorialnego, przez które przebiega trasa ważne jest, aby możliwie największa liczba pasażerów korzystała z połączenia. W dokumencie Ministerstwa Infrastruktury pt. PROGRAM DZIAŁAŃ DLA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO ROKU 2015 przyjęto możliwość współfinansowania linii kolejowych dla realizacji zadań wynikających ze strategii rozwoju komunikacji lokalnej przez budżety samorządowe. Tak więc im większe tzw. zintegrowane węzły przesiadkowe będą częścią tego połączenia kolejowego np.(Tarnowskie Góry), tym w większym stopniu połączenie będzie się samofinansowało i będzie stanowiło mniejsze obciążenie dla samorządu lokalnego.

Aby omawiana inwestycja wkroczyła w etap realizacji, musi być spełniony szereg warunków, między innymi pozytywnie oceniony przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska Raport Oddziaływania Inwestycji na Środowisko, a w końcowym etapie Decyzja Lokalizacyjna wydana przez Wojewodę, po jej uzyskaniu inwestor, projektant powinien przystąpić do prac związanych z rozgraniczeniami, wycenami nieruchomości, przez które przebiegnie trasa i które podlegać będą wywłaszczeniu bądź wykupowi.

**Wszelkie działania podjęte przez inwestora, projektanta przed wydaniem decyzji lokalizacyjnej i wydane na te działania środki finansowe są świadomym ryzykiem inwestorskim, tym samym osób zarządzających tymi jednostkami i nie powinny mieć żadnego wpływu na podejmowane przez RDOŚ i Wojewodę decyzje. Inaczej mówiąc, argument, którego gorący zwolennicy tego nieekonomicznego przebiegu (wg. Trasy nr VI) będą używać - iż wydano już zbyt dużo środków finansowych, aby teraz zmienić przebieg trasy na inny, jest całkowicie bezpodstawny. Jest to niedopuszczalne wywieranie presji na ośrodki decyzyjne i opiniodawcze.**

**Osoby decydujące o przedsięwzięciu miały dostateczną ilość czasu i argumenty (protesty, Uchwały itp.) aby w odpowiednim czasie przed wydaniem środków finansowych zlecić opracowanie projektu dla innego, bardziej ekonomicznego przebiegu, a nie działać metodą faktów dokonanych, ryzykując utratę inwestowanych funduszy zarówno własnych jak i Unii Europejskiej. W razie niespełnienia wszystkich warunków potrzebnych do budowy tego połączenia i utraty już zainwestowanych środków własnych jak i planowanych z POIiŚ odpowiedzialność spadnie na ośrodki decyzyjne, a nie jak w takim przypadku z reguły próbuje się wmawiać protestującą społeczność, organizacje pozarządowe i instytucje sprzeciwiające się niekorzystnym rozwiązaniom.**

Celem społeczności Gminy Bobrowniki nie jest blokowanie rozwoju ruchu pasażerskiego na MPL „Katowice” w Pyrzowicach, ale ochrona terenów, zasobów przyrody już zużożonych przy budowie i eksploatacji autostrady A1, a przede wszystkim zdrowia i życia mieszkańców.

Reasumując i odpowiadając na pytanie czy połączenie kolejowe Katowice – MPL w Pyrzowicach jest potrzebne? Tak jest potrzebne ale połączenie Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską powinno obsługiwać możliwie największą liczbę mieszkańców Regionu, a przebieg (trasa) powinny uwzględniać aspekty techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

**Trasa oznaczona nr IV Katowice przez Chorzów, Bytom, Radzionków, Tarnowskie Góry do MPL w Pyrzowicach łączy w sobie wyżej wymienione kryteria.**

Kierując się troską o zrównoważony rozwój regionu, środowisko przyrodnicze i społeczne oraz ekonomię przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji, mając na uwadze przytoczone stwierdzenia oraz Stanowisko Zespołu Roboczego Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia **„Budowa połączenia kolejowego MPL” Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej”, odcinek Katowice-Pyrzowice**

**należy:**

- przerwać i zakończyć prace nad wybranym projektem przebiegu nr VI (nomenklatura przyjęta na etapie studialnym) i rozpocząć prace projektowe nad bardziej ekonomicznym przebiegiem trasa nr IV, komunikującym Katowice, Chorzów, Bytom, Radzionków, Tarnowskie Góry, MPL w Pyrzowicach,
- przekazać sprawy omawianego połączenia kolejowego do zaopiniowania przez Komisję Sejmiku Województwa Śląskiego: Komisję Środowiska i Gospodarki Wodnej, Komisję Rolnictwa i Terenów Wiejskich, Komisję Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego, wraz z całą dokumentacją zgromadzoną od początku podjęcia decyzji o budowie połączenia kolejowego do rozpatrzenia przez Sejmik Województwa Śląskiego omawianego przedsięwzięcia,

- przeprowadzić rozszerzoną debatę na temat omawianego połączenia kolejowego na Sesji Sejmiku Województwa Śląskiego z udziałem przedstawicieli powiatów , miast i gmin popierających przebieg projektowanej linii kolejowej przez Tarnowskie Góry.

*Jacek Mościński*