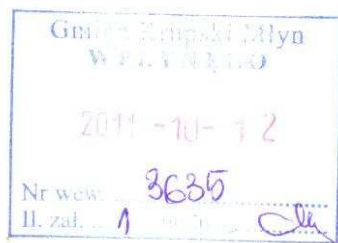


OR.033.5.39.2011

Tarnowskie Góry, 3 październik 2011r.



**Szanowni Państwo**

**-wg rozdzielnika-**

Realizując zapisy uchwały Nr XIV/192/2011 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 28 września 2011r. **przeciwko likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na trasie Tarnowskie Góry - Opole**, w załączeniu przekazuję przedmiotową uchwałę wraz z uzasadnieniem do Państwa wiadomości.

Rozdzielnik:

1. Pan Cezary Grabarczyk - Minister Infrastruktury,
2. Pan Andrzej Misiólek - Senator RP,
3. Pani Maria Pańczyk-Pozdziej - Senator RP,
4. Pan Tomasz Głogowski - Poseł na Sejm RP,
5. Pan Wojciech Szarama - Poseł na Sejm RP,
6. Pan Jacek Brzezinka - Poseł na Sejm RP,
7. Pan Wacław Martyniuk - Poseł na Sejm RP,
8. Pan Jerzy Polaczek - Poseł na Sejm RP,
9. Pan Bogusław Śmigielski - Przewodniczący Sejmiku Województwa Śląskiego,
10. Pan Zygmunt Łukaszczyk - Wojewoda Śląski,
11. Pan Adam Matusiewicz - Marszałek Województwa Śląskiego,
12. Pani Barbara Dziuk - Radna Sejmiku Województwa Śląskiego,
13. Pan Zbigniew Szafranski - Prezes Zarządu PKP PLK S.A. w Warszawie,
14. Pan Józef Jeżewicz - Dyrektor PKP PLK S.A. Oddziału Regionalnego w Katowicach,
15. Pan Mieczysław Orgacki - Burmistrz Miasta Zawadzkie,
16. Pan Eugeniusz Gwóźdź - Wójt Gminy Tworóg,
17. Pan Jan Murowski - Wójt Gminy Krupski Młyn,
18. Pani Lucyna Ekkert - Starosta Powiatu Tarnogórskiego,
19. Pan Józef Swaczyna - Starosta Powiatu Strzeleckiego.

**Uchwała Nr XIV/192/2011**  
**Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach**

**z dnia 28 września 2011r.**

**przeciwko likwidacji pasażerskich połączeń kolejowych na trasie Tarnowskie Góry - Opole**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 z późn. zm.), na wniosek grupy radnych

**Rada Miejska w Tarnowskich Górach**

**uchwała:**

**§ 1**

Wystąpić do Marszałka Województwa Śląskiego z wnioskiem o odstąpienie od postępowania likwidacyjnego pasażerskich połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole.

**§ 2**

Upoważnić Burmistrza Miasta do reprezentowania stanowiska zawartego w niniejszej uchwale z urzędami bądź osobami odpowiedzialnymi za przewozy kolejowe.

**§ 3**

Przesłać niniejszą uchwałę wraz z uzasadnieniem następującym osobom:

1. Panu Cezaremu Grabarczykowi - Ministrowi Infrastruktury,
2. Panu Andrzejowi Misiółkowi - Senatorowi RP,
3. Pani Marii Pańczyk-Pozdziej - Senatorowi RP,
4. Panu Tomaszowi Głogowskiemu - Posłowi na Sejm RP,
5. Panu Wojciechowi Szaramie - Posłowi na Sejm RP,
6. Panu Jackowi Brzezince - Posłowi na Sejm RP,
7. Panu Wacławowi Martyniukowi - Posłowi na Sejm RP,
8. Panu Jerzemu Polaczkowi - Posłowi na Sejm RP,
9. Panu Bogusławowi Śmigielskiemu - Przewodniczącemu Sejmiku Województwa Śląskiego,
10. Panu Zygmuntowi Łukaszczykowi - Wojewodzie Śląskiemu,
11. Panu Adamowi Matusiewiczowi - Marszałkowi Województwa Śląskiego,
12. Pani Barbarze Dziuk - Radnej Sejmiku Województwa Śląskiego,
13. Panu Zbigniewowi Szafrzańskiemu - Prezesowi Zarządu PKP PLK S.A. w Warszawie,
14. Panu Józefowi Jeżewiczowi - Dyrektorowi PKP PLK S.A. Oddziału Regionalnego w Katowicach,
15. Panu Mieczysławowi Orgackiemu - Burmistrzowi Miasta Zawadzkie,
16. Panu Eugeniuszowi Gwoździowi - Wójtowi Gminy Tworóg,
17. Panu Janowi Murowskiemu - Wójtowi Gminy Krupski Młyn,
18. Pani Lucynie Ekkert - Staroście Powiatu Tarnogórskiego,
19. Panu Józefowi Swaczyna - Staroście Powiatu Strzeleckiego.

**§ 4**

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Tarnowskie Góry.

**§ 5**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miejskiej

Stanisław KOWOLIK

## Uzasadnienie

**Linia kolejowa nr 144** łączy Opole i Tarnowskie Góry. Linia jest w całości zelektryfikowana i w większej części przebiegu jednotorowa. Otwarto ją w latach 1857-1858. Została zbudowana przez Opolsko-Tarnogórską Spółkę Kolejową (Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn Gesellschaft) w celu obsługi znajdujących się nad Małą Panwią hut żelaza.

Głównie za sprawą hrabiego Andrzeja Renarda, właściciela huty w Zawadzkiem, który dla rozwoju swoich zakładów potrzebował efektywniejszych połączeń z Dolnym i Górnym Śląskiem, powstał we Wrocławiu w 1856 roku komitet założycielski Opolsko-Tarnogórskiej Spółki Kolejowej. W jego skład wchodził oczywiście hrabia Renard oraz Hugo Fürst zu Hohenlohe ze Sławięcic, Adolf książę Hohenlohe z Koszęcina, Victor von Ratibor z Rud Raciborskich oraz baron von Auschwitz z Wrocławia. Naczelnym i pierwszym zadaniem powstałego towarzystwa było wybudowanie linii kolejowej łączącej Opole z Tarnowskimi Górami. Dekret królewski zezwalający na budowę linii towarzystwo otrzymało 1 grudnia 1856 roku, ale prace budowlane rozpoczęły się wiosną pół roku wcześniej. Pozwoliło to na przyjazd do Tarnowskich Gór z Zawadzkiego w dniu 12 lutego 1857 roku pierwszego pociągu towarowego. 24 stycznia 1858 roku cała linia Tarnowskie Góry - Opole została oddana do eksploatacji.

Początkowo ruch osobowy na Kolei Opolsko-Tarnogórskiej rozwijał się bardzo powoli. W 1861 roku kursowały tylko dwie pary pociągów. Później, po wprowadzeniu pocztowych systemów kurierskich z przewozem osób oraz uzgodnieniu w 1864 roku rozkładów jazdy z Koleją Górnośląską, znacznie wzrosły przewozy pasażerskie.

Tarnowskie Góry - Opole : likwidacja. Można zrozumieć, czym się kierowano chcąc likwidować tę relację, ale na ile uzasadnienie tej decyzji jest wiarygodne? Czy poza szacunkami robionymi zza biurka ktoś naprawdę liczył frekwencję? Czy wzięto pod uwagę skutki wydłużenia tej relacji tak, by pociągi jeździły np. z Gliwic przez Tarnowskie Góry do Opola? To osobówki, więc bardziej od czasu przejazdu liczy się dostępność.

Taka argumentacja, bez wcześniejszych wysiłków związanych z wypromowaniem pociągów pasażerskich na zagrożonej trasie nie jest przekonująca. Chcemy wiedzieć, czy choćby rozważono możliwość wydłużenia kursowania tych pociągów do Gliwic i czy były choćby w najskromniejszym wymiarze działania promujące kolej pasażerską w relacji : Tarnowskie góry - Opole.

Gdzie linii kolejowych nie ma - do akcji wkraczają na wyłączność autobusy w różnych rozmiarach - to normalne. Nienormalne jest to, że autobusy uzyskują wyłączność tam, gdzie linie kolejowe istnieją. Można podać przykład kolei czeskich (wiemy że nasza kolej jest jakieś 100 lat za Czechami, a co roku dokładamy kolejne 5 lat) to tam wszystkie linie są obsługiwane, a liczenie ma na celu tylko i wyłącznie dostosowanie ilości i wielkości taboru. na liniach mało uczęszczanych jeżdżą małe szynobusiki (do 50 miejsc) i tam ludzie jeżdżą koleją bo jest wygodniej i bezpieczniej niż samochodem, ale u nas ludzie (może nawet bardziej politycy) dalej są zachłysłni manią samochodu i uważają kolej za przeżytek - ciekawe kiedy dorośniemy do reszty europy i świata.

Dopóki pociągi jeżdżą, jest wiele różnych scenariuszy, jak ułożyć obieg najkorzystniej, jak wypromować kursowanie tego, czy innego pociągu, choćby zachęcając ceną, czy jakąś premią w postaci oferty specjalnej. Nie słyszano na Górnym Śląsku u szefostwa tamtego oddziału Przewozów Regionalnych o czymś takim, jak POŁĄCZENIE W DOBREJ CENIE?

Kolej może być przyjazna ludziom i coraz częściej taka jest - szkoda, że przychodzi komentować decyzję, wpisującą się w klimat : O KOLEI ŻŁE, ALBO WCALE.

Grzegorz Młynarczyk

Tomasz Arzowski  
Stasław Proch

Janusz Śnička  
Tadeusz Fijałkowski

Franciszek Słowiński

Stefan Ziutkowski  
Czesław Fijałkowski

Romek Feliks

Stefan Nowak