

# Tradycyjna, lekka i jednoszynowa. To koncepcja Kolei Metropolitalnej

W przyszłości mieszkańcy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii mogą podróżować nie tylko klasyczną koleją, ale również lekką koleją miejską czy monorailem. Na nowych torach pojawią się nowoczesne pociągi, do których pasażerowie będą wsiadać z dodatkowych przystanków kolejowych. W koncepcji Kolei Metropolitalnej, która została przygotowana przez specjalistów z Politechniki Śląskiej, zawarto cztery warianty rozwoju transportu szynowego na terenie GZM. Koncepcja została zaprezentowana we wtorek (29 stycznia) podczas sesji Zgromadzenia Metropolii.

– Koncepcja Kolei Metropolitalnej to wstęp i podstawa do dalszych prac nad optymalizacją organizacji transportu szynowego na terenie GZM – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– Naszym celem jest to, aby to kolej była kręgosłupem transportu publicznego w Metropolii, a komunikacja miejska – autobusy, tramwaje, trolejbusy – uzupełnieniem. Chcemy przywrócić znaczenie transportu szynowego na naszym obszarze. Nie ma bowiem bardziej ekologicznego i – przy odpowiednio rozbudowanej infrastrukturze – szybszego środka transportu od pociągów. Stworzenie sprawnie działającej sieci Kolei Metropolitalnej to dla nas konieczność. Tak naprawdę myśląc o przyszłości, to Kolej Metropolitalna może być istotnym czynnikiem warunkującym rozwój naszych miast i gmin. Jej brak może go niestety skutecznie spowolnić – podkreśla.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej to dokument, który odpowiada na najważniejsze pytanie: w jaki sposób transport szynowy powinien rozwijać się w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Prace nad nim trwały od sierpnia 2018 roku, a ich efekt został zaprezentowany we wtorek (29 stycznia) podczas sesji Zgromadzenia Metropolii. Koncepcja, licząca ponad tysiąc stron, została przygotowana przez zespół ekspertów z Politechniki Śląskiej.

– Przy konstruowaniu wariantów Kolei Metropolitalnej wykorzystaliśmy wiele źródeł danych – mówi prof. Renata Żochowska, reprezentująca zespół Politechniki Śląskiej, opracowujący koncepcję KM.

– Najważniejsze z nich to wyniki badań aspiracji i wymagań interesariuszy systemu Kolei Metropolitalnej oraz dane dotyczące ruchu na obszarze Metropolii. Wzięliśmy pod uwagę też planowane inwestycje dotyczące publicznego transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem sieci kolejowej. Przeprowadziliśmy również analizę metropolitalnych systemów transportowych w Polsce, jak i za granicą oraz uwzględniliśmy zapisy zawarte w dokumentach strategicznych. Podczas opracowywania koncepcji Kolei Metropolitalnej, na różnych etapach, wielokrotnie konsultowaliśmy efekty naszych prac m.in. z przedstawicielami gmin GZM, Urzędu Marszałkowskiego, Kolei Śląskich – dodaje.

Koncepcja zawiera cztery warianty rozwoju kolei – od podstawowego do najbardziej rozbudowanego, którego koszt został oszacowany na ponad 16 mld zł. Realizacja całego projektu jest przewidziana na co najmniej 10 lat.

– Warto zwrócić uwagę, że każdy z przedstawionych wariantów jest rozwinięciem poprzedniego – zauważa Grzegorz Kwitek, członek zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, który odpowiada za sprawy związane z transportem publicznym.

– W tym przypadku wariant nr 1 jest do zrealizowania w najkrótszej perspektywie czasowej, jest również tańszy. To wersja minimum, która już w pewnym stopniu pozwoli nam usprawnić funkcjonowanie Kolei Metropolitalnej. Realizacja

trzeciego wariantu – wersja maksimum, najbardziej rozbudowana – to inwestycja rozłożona na kilkanaście lat. Na jej realizację potrzebne są większe nakłady finansowe, ale to rozwiązanie najbardziej kompleksowe. Trzeba jednak dodać, że największy koszt w wariantcie 3, to budowa kolei typu monorail, gdzie pociągi poruszają się po specjalnej estakadzie. Jego szacunkowa wartość na odcinku pomiędzy lotniskiem w Pyrzowicach, a Katowicami i Sosnowcem mogłaby wynieść ponad 4 mld zł – podkreśla.

### **Wariant 0. Dwa główne korytarze transportowe i zakup nowych pociągów**

Wariant 0 to bardziej efektywne wykorzystanie tego, co już jest. Wariant ten opiera się na istniejącej infrastrukturze i zakłada powstanie dwóch głównych korytarzy transportowych: zachód – wschód (Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice) i południe – północ (Tychy Lodowisko – Katowice – Tarnowskie Góry). Dzięki zakupowi nowych pociągów będzie możliwe uruchomienie kolejnych połączeń na tych trasach. W godzinach szczytu kursy odbywałyby się co 15 minut. Priorytetem, ze względu na ilości podróżnych, byłoby połączenie z Gliwic do Dąbrowy Górniczej.

Dodajmy, że pierwsze działania, aby na terenie GZM jeździło więcej pociągów, zostały już podjęte. W porozumieniu dotyczącym wprowadzenia METROBILETU, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zadeklarowała, że rocznie będzie finansować uruchomienie dodatkowych połączeń kwotą 1,2 mln zł. W tym momencie trwają ustalenia z Kolejami Śląskimi nad zagęszczeniem połączeń.

### **Wariant 1. Budowa dodatkowych 220 km torów i 26 przystanków oraz zakup 33 pociągów**

Wariant pierwszy to rozszerzenie wersji podstawowej. W założeniu jest przede wszystkim budowa nowych torów, dedykowanych Kolei Metropolitalnej – od Gliwic do Dąbrowy

Górnicy oraz od Nowego Bierunia do Tarnowskich Gór. Łącznie niemal 220 km pojedynczego toru. Dzięki temu rozkład jazdy Kolei Metropolitalnej nie kolidowałby z pociągami innych przewoźników. Poza tym na odcinkach tych nie obowiązywałaby hierarchia kolejności przejazdów, kiedy to lokalne składy muszą ustąpić pierwszeństwa przejazdom międzynarodowym i krajowym.

Powstaną również dodatkowe przystanki kolejowe, łącznie 26. Ich lokalizacja została określona na podstawie gęstości zaludnienia poszczególnych obszarów. Najwięcej powstałoby ich w Katowicach (9), m.in. przy Politechnice Śląskiej i na osiedlu Witosa. Trzy przystanki są planowane w Sosnowcu, m.in. na Środuli. Do obsługi większej liczby połączeń konieczne będzie pozyskanie też nowego taboru. Potrzebne będą 33 pociągi.

Szacunkowy koszt realizacji wariantu to 8,6 mld zł.

## **Wariant 2. Klasyczna kolej, ale też lekka kolej miejska i monorail**

W tym wariantcie zostało uwzględnione funkcjonowanie trzech technologii przewozowych. Oprócz klasycznej kolei byłaby to lekka kolej miejska oraz kolej typu monorail.

Wariant ten zakłada dalszą rozbudowę torowiska kolei tradycyjnej. Odcinek gliwicki z wariantu pierwszego, zostałby wydłużony do Pyskowic.

Lekką koleją miejską, czyli rozwiązaniem pośrednim pomiędzy pociągiem i szybkim tramwajem, moglibyśmy dojechać: z Gliwic do Tychów przez Rudę Śląską i Mikołów.

Jeśli chodzi o lekką kolej miejską, to obecnie w Polsce podobnym rozwiązaniem jest Warszawska Kolej Dojazdowa. W porównaniu z tramwajami, pociągi w tym przypadku są odseparowane od normalnego ruchu, zatem nie są uzależnione np. od korków.

Wariant 2 zakłada też budowę kolejnych przystanków kolejowych, w takich miastach jak Gliwice (m.in. osiedle Kopernika) czy Mikołów (m.in. ul. Krakowska). Konieczny będzie też zakup nowego taboru (elektryczne zespoły trakcyjne i pociągi lekkiej kolei miejskiej).

Natomiast monorail miałyby połączyć Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach z Katowicami oraz z Sosnowcem. Jego powstanie uzależnione jest jednak od rozwoju lotniska w Pyrzowicach, gdy rocznie będzie obsługiwać 10 milionów pasażerów. Z prognoz Katowice Airport wynika, że może się to stać około 2030 roku.

Szacunkowy koszt: 15,6 mld zł.

### **Wariant 3. Dalsza rozbudowa lekkiej kolei miejskiej i zwiększenie wykorzystania kolei klasycznej**

Wariant trzeci to maksymalna wersja rozwoju transportu szynowego w Metropolii. Zakłada on bowiem dalszą rozbudowę lekkiej kolei miejskiej, która z Gliwic przez Knurów i Gierałtowiec dojeżdżałaby do Ornontowic i Orzesza. Przewidziany jest również rozwój kolei tradycyjnej na trasie Gliwice – Ruda Śląska – Katowice.

Szacunkowy koszt realizacji tego wariantu to nawet 16,2 mld zł. Natomiast roczny koszt dotacji do pracy eksploatacyjnej, czyli m.in. utrzymanie infrastruktury, w tym najbardziej rozwiniętym wariantcie szacuje się na niemal 300 mln zł. Trzeba jednak pamiętać, że w tej kwocie zawarty jest także koszt innych kolejowych połączeń, przebiegających przez teren GZM, których inicjatorem nie jest Metropolia.

Podczas prac nad koncepcją rozważano również system naziemnego lekkiego metra. Wdrożenie takiego rozwiązania powinno być jednak poprzedzone aktualizacją koncepcji Kolei Metropolitalnej z uwzględnieniem: zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców Metropolii, zainicjowanego procesem rozwoju Kolei Metropolitalnej; zmian w strukturze

potrzeb transportowych, wynikających ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru GZM oraz zjawisk demograficznych. Naziemne lekkie metro jest na obecnym etapie systemem alternatywnym do proponowanych wariantów Kolei Metropolitalnej.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej została zaprezentowana już wójtom, burmistrzom i prezydentom miast i gmin GZM. W niedalekiej przyszłości zostaną zorganizowane konsultacje, podczas których będzie można zapoznać się z jej treścią, a także wyrazić swoje zdanie. O terminie i formie konsultacji, Metropolia będzie niebawem informować.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej: [KLIKNIJ TUTAJ](#)