

Kolejowa układanka

W ostatnim czasie słyszymy lub czytamy o różnorodnych zamierzeniach i działaniach dotyczących kolei w naszym regionie. Są one związane z kilkoma programami rządowymi, działaniami podejmowanymi przez zarządcę infrastruktury oraz inicjatywami na poziomie samorządowym. Warto je zatem wymienić i nieco opisać, zwłaszcza w kontekście aktywności Metropolii w tym zakresie.

Kolejowe plany Metropolii

Działania związane z transportem szynowym koncentrują się wokół następujących tematów:

1. Działania obecnie realizowane przez PKP PLK
2. Program Kolej+
3. Program przystankowy
4. Plany separacji ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego na terenie metropolitalnym
5. Program Kolei Metropolitalnej
6. Komponenty kolejowe Centralnego Portu Komunikacyjnego
7. Rozwój i modernizacja sieci tramwajowej na terenie GZM (to też transport szynowy!)

Można się domyślać, że trwające i planowane projekty i zamierzenia pozostają ze sobą w pewnej interakcji – geograficznej, planistycznej i wykonawczej. Trzeba więc dużej uwagi, żeby dobrze wykorzystać efekty synergii, a jednocześnie harmonizować planowanie poszczególnych działań w czasie.

Zestawienie trwających projektów

Zakres planów i działań związanych z transportem szynowym, zwłaszcza pasażerskim, obejmuje zatem w centrum województwa

śląskiego i na jego kresach m.in.:

- Projekty realizowane, bądź planowane przez PKP PLK SA na liniach:
 - 1 (Dąbrowa Górna – Częstochowa)
 - 190, 191 i 90 (Wisła, Cieszyn)
 - 182 (Tarnowskie Góry – Lotnisko Pyrzowice – Zawiercie)
 - 131 (Chorzów Batory – Tarnowskie Góry)
 - 138, 161, 132 (Mysłowice – Siemianowice Śl. – Zabrze Biskupice)
 - 169, 179 (Orzesze – Tychy – Bieruń Nowy)
- Program Kolej+, w ramach którego zgłoszono w naszym regionie linie wraz z przystankami (Metropolia bierze udział we wszystkich projektach, za wyjątkiem pierwszych trzech):
 - Przywrócenie ruchu kolejowego na linii 190 Bielsko-Biała – Skoczów,
 - Odbudowa połączenia do Jastrzębia Zdroju,
 - Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii Racibórz – Baborów – Głubczyce,
 - Budowa drugiego toru na linii 140 Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice,
 - Odbudowa połączenia do Pyskowic Miasta,
 - Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii 141 z Gliwic przez Rudę Śląską Kochłowice i Chorzów (Hajduki) do Katowic,
 - Odbudowa i odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii 162 Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Tworzeń – D.G. Gołonóg,
 - Odbudowa łącznicy Bytom Bobrek – Ruda Śląska Orzegów – Ruda Śląska Chebzie,
 - Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii 142 Katowice Ligota – Katowice Murcki – Tychy,
 - Budowa nowych przystanków pasażerskich (m.in. w

Bytomiu, Świętochłowicach, Zabrze, Gliwicach).

- Program przystankowy (realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP PLK pn. *„Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025)*, w ramach którego z naszego regionu zgłoszono kilkanaście propozycji, m.in. w Katowicach, Sosnowcu, Przystawicach, Rybniku, Kuźni Raciborskiej, Pawłowicach, Warszowicach, Wodzisławiu Śl., Rudnie, Szczekocinach, Koniecpolu, Bycinie. Część z nich zostanie uwzględniona w dalszym procedowaniu.
- Działania inwestycyjne PKP PLK związane m.in. z rozbudową drugiej pary torów w centrum aglomeracji (odseparowanie ruchu aglomeracyjnego i regionalnego od dalekobieżnego) w ramach projektów pn. *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska:*
 - *Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd.,*
 - *Etap I: linia E 65 na odcinku Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice,*
 - *Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Ligota – Tychy,*
 - *Etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice – Chorzów Batory,*
 - *Etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory – Gliwice*
(w tym przypadku zostało właśnie ogłoszone postępowanie przetargowe na opracowanie studium wykonalności, współfinansowane przez PKP PLK i Metropolię GZM).
- Prace studialne, prowadzone przez Metropolię GZM, a obejmujące opracowanie Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej, opartego o opracowaną w roku 2018 przez Politechnikę Śląską Koncepcję Kolei Metropolitalnej. W ramach tych prac wskazano m.in. jakie obiekty mogłyby zostać objęte Programem Kolej + i złożono szereg wniosków, o czym mowa w tekście. Wskazano

także na wymienioną wcześniej konieczność jak najszybszej budowy separowanych torów aglomeracyjnych na odcinku Gliwice – Chorzów Batory – Katowice.

- Działania planistyczne, prowadzone w ramach koncepcji Strategicznego Studium Lokalizacyjnego komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego – tzw. Ciągu nr 7, które w pierwotnym ujęciu (z początku 2020 r.) obejmowały następujące elementy:
 - połączenie z Katowic do Ostrawy nową linią Katowice/(Gliwice) – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
 - nowa linia nr 111, odcinek Węzeł Małopolsko-Śląski – Chełmek,
 - nowa linia nr 113, odcinek Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski,
 - nowa linia, Węzeł Małopolsko-Śląski – Dąbrowa Górnicza,
 - istniejąca linia nr 1, odcinek Zawiercie – Katowice,
 - istniejąca linia nr 139, odcinek Katowice – Czechowice-Dziedzice,
 - istniejąca linia nr 93, odcinek Chełmek – Chybie,
 - nowa linia nr 170, Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów (granica państwa),
 - istniejąca linia nr 150, odcinek Most Wisła – Ochodza.

Część z tych planów została zweryfikowana w trakcie konsultacji prowadzonych przez cały 2020 rok, obecnie rozpoczynają się prace studialne (tzw. STEŚ czyli Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe) dla pierwszego z tych elementów, tj. możliwego przebiegu połączenia z Katowic do Ostrawy.

Jak widać, w większości z tych działań aktywnie bierze udział Metropolia GZM. Jest to z jednej strony oczywiste, gdyż większość głównych linii kolejowych w regionie przebiega przez

jego centralną część. Po drugie, na terenie GZM mieszka ponad połowa ludności województwa śląskiego. Po trzecie zaś, Metropolia realizuje swoje statutowe zadanie, czyli rozwój transportu.

Strategiczny kontekst działań

Jednym z podstawowych celów powołania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii są zapisane w ustawie z 2017 r. działania w zakresie:

- planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej;
- metropolitalnych przewozów pasażerskich.

Warto wskazać, w jakim kontekście strategicznym odbywa się realizacja tych celów. Dokumentami strategicznymi, wyznaczającymi priorytety i potrzeby związane z rozwojem infrastruktury transportu szynowego oraz samych pasażerskich przewozów kolejowych są m.in.:

- *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. PKP PLK SA definiuje cel w postaci zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* – horyzontalna, zintegrowana strategia sektorowa, wyznaczająca najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku.
- *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla*

Rzeczypospolitej Polskiej wraz z Ustawą o Centralnym Porcie Komunikacyjnym – określają koncepcję, zasady i tryb zarządzania przygotowaniem oraz realizacją inwestycji w zakresie CPK, w tym inwestycjami towarzyszącymi, obejmującymi inwestycje w linii kolejowe o znaczeniu państwowym:

- CPK uwzględnia także inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i sieci połączeń na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.,
- Komponent kolejowy w związku z wdrożeniem CPK obejmuje zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i modernizację istniejących.
- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*, ustanawiający ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania w latach 2014-2023. Obejmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020/23 oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę, finansowane ze środków publicznych. Celami są:
 - wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych,
 - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
 - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
 - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.
- *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku.*
- *Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025.*
- *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”,* uchwalona przez Sejmik Województwa Śląskiego, która

definiuje potrzeby:

- ograniczenia szkodliwego (hałas, emisja gazów cieplarnianych, smog, kongestia) wpływu transportu indywidualnego,
 - wzrostu znaczenia transportu publicznego, w tym przede wszystkim proekologicznego („zielonego”) transportu szynowego,
 - walki z wykluczeniem transportowym.
- *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, uchwalona przez Sejmik Województwa Śląskiego, w którym to dokumencie na liście dużych przedsięwzięć w transporcie szynowym (rozdz. 7.2. pkt. 14. i pkt. 17) wymieniono działania ukierunkowane na:
- stworzenie szybkiej kolei regionalnej,
 - przebudowę, odbudowę i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe.

Efektem podejmowanych prac powinno być:

- wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego w systemie transportu województwa,
 - zwiększenie dostępności transportowej wszystkich subregionów,
 - ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie połączeń kolejowych,
 - efektywna mobilność,
 - otwarta i spójna sieć ośrodków miejskich różnej rangi.
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego* uchwalony przez Sejmik Województwa Śląskiego.
- *Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*, opublikowane przez Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.
- *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu*

Centralnego Województwa Śląskiego, opublikowany przez Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

- *Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022*, uchwalony przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, który jednoznacznie wskazuje na rozwój kolei, jako transportowego kręgosłupa obszaru metropolitalnego i wyznacza szczegółowe cele w kierunku tego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności, m.in.:
 - budowę Kolei Metropolitalnej,
 - rozwój bezemisyjnego transportu na terenie GZM.

Koncepcja oraz Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej

Realizacja tak nakreślonych celów GZM rozpoczęła się, co naturalne, od zadań koncepcyjnych i studialnych:

- *Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*, opracowana w 2018 r. przez Politechnikę Śląską na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
- *Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej*, realizowane od 2020 r. na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Efektami podejmowanych działań ujętych w *Programie Działań Strategicznych Metropolii GZM* powinny być:

- lepsze dostosowanie układu kolejowego do potrzeb mieszkańców Metropolii,
- poprawa mobilności mieszkańców, dzięki uatrakcyjnieniu oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu kolejowego,

- poprawa stanu środowiska naturalnego,
- zwiększenie spójności komunikacyjnej Metropolii, a tym samym jej spójności społeczno-gospodarczej w systemie transportu całego regionu.

Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej pozwoli określić zakres podejmowanych działań (wariant) oraz konkretne korytarze transportowe i środki transportu (nie można zapominać o możliwościach uzupełnienia kolei poprzez sieć rozwijanych połączeń autobusowych i tramwajowych). W ramach prac studialnych określone zostaną przebiegi korytarzy transportowych łączących obszary generatorów ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, zakłady pracy, centra handlowe czy usługowe, szkoły i uczelnie, szpitale, obiekty sportowe i rekreacyjne itd. Efektem pośrednim prac będą modele symulacyjne, pozwalające określić miejsca niezbędnych działań modernizacyjnych i budowlanych – liniowych i przystankowych. Studium pomoże również oszacować koszty – tak budowy infrastruktury, jak i realizacji przewozów – dla poszczególnych wariantów, co pozwoli podjąć racjonalne decyzje o wyborze konkretnych działań inwestycyjnych, które pozwolą na organizację przewozów kolejowych na osiągalnym pułapie budżetowym.

Program Kolej+ i separacja ruchu aglomeracyjnego na linii Katowice – Gliwice

Rozwińmy jeszcze temat *Programu Kolej+* oraz planów budowy drugiej pary torów w centrum aglomeracji (odseparowanie ruchu aglomeracyjnego i regionalnego od dalekobieżnego). Ogłoszenie *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028* (tak brzmi pełna nazwa) stało się dla Metropolii impulsem do przyspieszenia części planowanych zadań związanych z realizacją celów ujętych w *Programie Działań Strategicznych GZM* w takim zakresie, w jakim wykazana jest spójność tych celów z założeniami i wytycznymi naboru *Programu Kolej +*, które są wymienione poniżej.

Program Kolej + dotyczy budowy liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej. Przypomnijmy za jego autorami, że:

- celami projektów liniowej infrastruktury kolejowej są:
- uzyskanie połączenia (dla którego nie są prowadzone pasażerskie przewozy transportem kolejowym) miejscowości o wielkości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim (siedziba wojewody lub sejmiku województwa zgodnie z ustawą z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa),
- usprawnienie istniejącego połączenia (dla którego są prowadzone pasażerskie przewozy transportem kolejowym) miasta o wielkości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim, przejawiające się poprawą konkurencyjności połączenia i spójności komunikacyjnej regionu.
- celem projektów punktowej infrastruktury kolejowej jest uzyskanie/usprawnienie/ zoptymalizowanie połączenia miasta powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim.

Nabór projektów odbywał się na podstawie Uchwały nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 roku w sprawie ustanowienia *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej + do 2028 roku*.

Podmiotem zgłaszającym projekt do *Programu* i zaangażowanym w jego realizację mogły być:

- jednostka samorządu terytorialnego,

- związek metropolitalny,
- inne podmioty, jak np. związki międzygminne, w imieniu których działa lider.

W kontekście podstawowych zasad *Programu*, ujętych w Wytycznych naboru projektów, GZM zleciła w 2020 r. przeprowadzenie ekspertyzy, której zadaniem było wskazanie projektów do zgłoszenia w ramach *Programu Kolej+*, nawiązujących i będących spójnymi z opracowaną w latach 2018 – 2019 *Koncepcją Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów* wraz z *Suplementem* do niej.

W wyniku przeprowadzonej ekspertyzy i dyskusji, Metropolia w imieniu gmin (przyszłych Liderów i Partnerów projektów) zgłosiła pierwotnie 15 wniosków (6 liniowych i 9 punktowych) do *Programu Kolej +*. W międzyczasie jeden z wniosków punktowych został wycofany, z uwagi na ujęcie go w innych pracach PKP PLK SA.

Wszystkie zgłoszone wnioski zostały zakwalifikowane do drugiego etapu, który wymaga opracowania dla każdego z nich *Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego (WSPP)* i przekazania go do PKP PLK SA do końca listopada 2021 r.

Obecnie GZM, po kolejnej weryfikacji, podjęła decyzję o dalszej realizacji w przypadku 13 wniosków (6 liniowych i 7 punktowych), z czego jednego wspólnie z Województwem Śląskim. Niewykluczone jest, że jeszcze jeden z wniosków punktowych (przystanek) zostanie wyłączony z prac, gdyż będzie ujęty w innym programie inwestycyjnym.

Przedmiotem zamówienia publicznego, ogłoszonego 12 marca 2021 r. staną się jedynie te części i zakresy prac dla wykonania poszczególnych WSPP, których nie ujmuje trwająca umowa opracowania *Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej* wraz z jej aneksami, a obejmująca prace

analityczne

i prognostyczne dotyczące tego samego obszaru terytorialnego i sieci kolejowej na nim się znajdującej.

Realizacja proponowanych projektów w ramach *Programu Kolej+*, przy uzyskaniu w jego ramach dofinansowania na poziomie 85%, pozwoli ograniczyć zakres działań i inwestycji własnych GZM, ujętych w ramach tworzenia Kolei Metropolitalnej, której proponowane projekty staną się integralną częścią.

Również 12 marca 2021 r. PKP PLK SA ogłosiło postępowanie dotyczące opracowania Studium Wykonalności dla projektu *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, na odcinku Katowice – Gliwice*, gdzie partnerem PKP PLK i współfinansującym opracowanie będzie Metropolia GZM. Jest to jeden z trzech niezbędnych elementów prac warunkujących w ogóle możliwości rozwoju Kolei Metropolitalnej i zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów w aglomeracji i województwie. Separacja ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego, aby była skuteczna, musi nastąpić w kierunkach Katowice – Dąbrowa Górnicza (linia kolejowa nr 1), Katowice – Tychy (linia kolejowa nr 139) oraz właśnie Katowice – Gliwice (linia kolejowa nr 137), wraz z przebudową węzła katowickiego.

Rozwój oferty przewozowej

Warto dodać, że Metropolia od kilku lat dofinansowuje realizację połączeń pasażerskich wykonywanych na terenie województwa śląskiego – w obszarze metropolitalnym. Oznacza to, że obecnie część pociągów Kolei Śląskich, których trasa zaczyna się i kończy w miastach tworzących Metropolię, to pociągi dodatkowe, zamawiane z budżetu GZM. Ich rozkład jazdy i trasy pozwalają na dogęszczenie regionalnej oferty kolejowej, np. w godzinach szczytu, bądź w weekendy. Ponieważ z punktu widzenia pasażerów niczym się one nie różnią od pociągów wojewódzkich, nie mają specjalnych oznaczeń i są wykonywane taborem Kolei Śląskich, wiedza o tych działaniach i wysiłkach finansowych Metropolii nie jest powszechnie znana. A

jednak dofinansowywanie połączeń kolejowych przez GZM znacząco rośnie w kolejnych latach, i tak:

- 2019 – dotacja 1,2 mln zł, 15 dodatkowych połączeń,
- 2020 – dotacja 6 mln zł, 40 dodatkowych połączeń,
- 2021 – dotacja 9,2 mln zł, 48 dodatkowych połączeń, 390 tys. pociągokilometrów,
- 2022 – planowana dotacja 15 mln zł, co oznacza ok. 700 tys. pociągokilometrów.

Dynamika wzrostu dofinansowania jest tak duża, że prócz dotychczasowych dogęszczeń połączeń na obszarze metropolitalnym, Metropolia planuje również połączenia na nowych trasach, niewykluczone, że już od roku 2022. Obsługa nowych kierunków z pewnością będzie bardziej widoczna dla pasażerów i mieszkańców, niż tylko dodatkowe przewozy na dotychczasowych relacjach.

Ponadto planowane są dalsze działania na obszarze taryfowo-biletowym, które poszerzą jednolitą ofertę transportu publicznego na terenie GZM.

Podsumowanie

Dotacje do przewozów i planowane przewozy na nowych trasach oraz działania w kierunku integracji biletowej to pierwsze odczuwalne kroki w kierunku utworzenia Kolei Metropolitalnej. Za nimi będą następowały działania rozwojowe w infrastrukturze kolejowej, które wymagają czasu i przygotowań oraz pozyskanie taboru kolejowego dla realizacji postawionych przed Metropolią zadań w tym zakresie.

Tak przedstawiają się zatem plany rozwoju transportu szynowego na obszarze metropolitalnym i regionalnym na początku 2021 roku. Dynamika zmian jest spora, dlatego warto zaktualizować tę wiedzę za kilka miesięcy, gdy będzie np. wiadomo, jakie są losy projektów w Programie Kolej +, jakie wstępne subwarianty

Kolei Metropolitalnej zostaną ujęte w dalszych analizach, bądź jakie będą rezultaty prac studialnych CPK.

Wojciech Dinges

Wydział Kolei Metropolitalnej

Departament Komunikacji i Transportu GZM