

Druga para torów na trasie Gliwice-Katowice – jest umowa na studium wykonalności

Budowa drugiej pary torów na trasie Gliwice-Katowice oddzieli ruch dalekobieżny od aglomeracyjnego i usprawni podróżowanie pociągami po GZM. W piątek (3 grudnia) podpisano umowę na opracowanie studium wykonalności dla tej inwestycji. Dokument pozwoli określić zakres projektu, jego efekty oraz koszty realizacji.

Wydzielone tory na trasie Gliwice-Katowice, czyli linii kolejowej nr 137, to kolejny krok na drodze do budowy Kolei Metropolitalnej. Inwestycja ma za zadanie zwiększyć przepustowość na jednej z najpopularniejszych tras w regionie i doprowadzić do standardu, w którym pociągi będą kursować wewnątrz Metropolii co kilkanaście minut.

– Jesteśmy przekonani, że nasza współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK SA będzie przebiegała tak dobrze, jak dotychczas, a uważamy, że jest ona wzorcowa. Zaczynamy też współpracę z nowym wykonawcą prac studialnych i oczekujemy jak najwyższej jakości dokumentacji studialnej – mówi Grzegorz Kwitek, członek zarządu GZM.

– Projekt ten będzie poniekąd realizacją po ponad 30 latach planów budowy tzw. KRR czyli Kolejowego Ruchu Regionalnego na wydzielonej parze torów, nie dokończonych na przełomie lat 80. i 90. XX w. Tyle, że już w najnowszych technologiach i z uwzględnieniem oczekiwań mobilnościowych XXI w. – dodaje Wojciech Dinges, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu GZM.



Umowę na opracowanie studium wykonalności podpisały: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia oraz PKP PLK (występujące w charakterze zamawiającego), a także TPF Sp. z o.o. (będąca wykonawcą umowy). Warto podkreślić, że w ramach zawartego wcześniej porozumienia, Metropolia sfinansuje połowę kosztów studium wykonalności, które oszacowano na kwotę ok. 4 mln zł. Prace studialne mają być prowadzone do 2023 r.

Usprawnienie ruchu tramwajów

Obok inwestycji związanych z koleją, Metropolia prowadzi także starania, aby maksymalnie usprawnić potencjał sieci tramwajowej. Obecny czas podróży tramwajami niejednokrotnie jest dłuższy niż np. pokonanie podobnej trasy autobusem. Wśród przyczyn takiej sytuacji można wymienić m.in. brak priorytetu przejazdu przez skrzyżowania, blokowanie torowiska przez źle zaparkowane samochody czy ogólny układ drogowy.

Dlatego właśnie GZM zleciła opracowanie szczegółowej analizy,

której efektem będą warianty i scenariusze pozwalających na usprawnienie ruchu tramwajowego. W pierwszej kolejności analiza dotyczyć będzie linii 6, 7 i 15, przejeżdżających przez Bytom, Chorzów, Świętochłowice, Katowice i Sosnowiec. Wkrótce do GZM powinny trafić stosowne rekomendacje w tej sprawie. Na ten cel zostanie przeznaczony z budżetu Metropolii ponad 5 mln zł.

Przyszłością transport szynowy

Równolegle Metropolia stara się o pozyskanie finansowania na 13 projektów w ramach rządowego programu Kolej+. Pod koniec listopada GZM złożyła w tej sprawie wymagane dokumenty do drugiego etapu naboru. Dotyczą one zarówno odtworzenia zlikwidowanych linii kolejowych, budowy dodatkowych torów lub ich modernizacji, jak również budowy nowych przystanków kolejowych. Łączna szacowana wartość tych inwestycji to ponad 1,5 mld zł. Aby zwiększyć szanse w konkursie, GZM znacząco podniosła deklarowany wkład własny dla projektów liniowych.



Metropolia już od początku swojego istnienia angażuje się w projekty oparte o transport szynowy. To jedyna droga do odkorkowania miast, ale także poprawy jakości powietrza w regionie, który od dziesiątek lat czeka na powstanie własnej kolei aglomeracyjnej. Tylko sprawnie zorganizowany transport szynowy usprawni poruszanie się po Metropolii, odciąży drogi i zachęci mieszkańców do wybierania form transportu innych niż samochód.