

Druga para torów z Katowic do Gliwic. Zakończono kolejny etap konsultacji społecznych

W minionym tygodniu odbyła się seria spotkań z mieszkańcami Metropolii. Były to konsultacje studium wykonalności rozbudowy linii na odcinku Katowice- Gliwice do 4-torowej. Ten projekt ma na celu przede wszystkim oddzielenie ruchu dalekobieżnego od aglomeracyjnego. Dzięki temu pociągi w ruchu metropolitalnym będą mogły kursować co kilkanaście minut.

Spotkania miały miejsce w Katowicach, Chorzowie, Świętochłowicach, Zabrze i Rudzie Śląskiej. Uczestniczyli w nich m.in. mieszkańcy, samorządowcy oraz działacze społeczni.

– Generalnie w spotkaniach uczestniczyło średnio około 25 osób, przy czym najwięcej to około 40 w Rudzie Śląskiej i Chebziu – mówi Wojciech Dinges, pełnomocnik Zarządu GZM ds. transportu szynowego, kierujący Wydziałem Kolei Metropolitalnej

– Pojawiali się mieszkańcy oraz przedstawiciele administracji miejskiej: wiceprezydenci miast, radni, naczelnicy wydziałów inwestycji i specjaliści. Reprezentacja miejska była spora a rezultaty dyskusji – konstruktywne – dodaje Wojciech Dinges.

Przystanki kolejowe lepiej zintegrowane z tkanką miejską

Poruszono tematy nie tylko kolejowe, ale też szerzej dotyczące transportu zbiorowego, kwestii własnościowych, czy ruchu pieszych i rowerzystów.

– Tematem, który wybrzmiał na kilku spotkaniach było

dowiązanie ciągów pieszych i rowerowych, zaplanowanych przejść, najczęściej podziemnych, które umożliwią połączenie obszarów podzielonym linią kolejową w tej chwili – relacjonuje Mateusz Bieńkowski, specjalista Wydziału Kolei Metropolitalnej GZM.

– Dużo ważniejszy temat to lokalizacja nowych przystanków kolejowych i skomunikowanie ich z tkanką miejską. Pojawiały się też pytania o ekrany akustyczne, ich wysokość, sposób ich wykonania: transparentne, czy kolorowe – dodaje przedstawiciel GZM.

– W toku konsultacji, projektanci zapisali przekazane uwagi – do weryfikacji, czy byłyby możliwe do wprowadzenia w taki sposób, żeby rozbudowa linii i budowa ekranów, która tak naprawdę zabezpieczy przed tzw. dzikimi przejściami, jednak mimo wszystko umożliwi bezpieczne przedostanie się na drugą stronę torów. W kilku przypadkach zostało to uwzględnione – wyjaśnia Wojciech Dinges.

– Padały też pytania związane z bardzo szczegółowym obrysem terenu obszaru kolejowego, który projekt będzie obejmował: czy nie wkracza na teren przyległych działek? W kilku przypadkach pojawili się właściciele i mieszkańcy najbliższej położonych zabudowań, którzy wnosili swoje zastrzeżenia, artykułowali obawy często związane z hałasem, ale również pojawiały się wnioski dotyczące np. drogi dojazdu, czy dojścia do posesji albo obawy z nimi związane – wyjaśnia Dinges.

Zabrze. Możliwość zbliżenia przystanków kolejowych i autobusowych

Efektem spotkań była nie tylko wymiana informacji, ale też stworzenie możliwości kolejnych konsultacji prowadzących do

wymiernych efektów w postaci zwiększenia jakości życia w miastach poprzez usprawnienie transportu zbiorowego.

– Pojawiły się, zapisane przez projektantów, propozycje przesunięcia przystanków tramwajowych i autobusowych bliżej przystanków kolejowych. Ciekawym przypadkiem była dyskusja o możliwości przesunięcia peronu w Zabrze w kierunku zachodnim po to, by zbliżyć je i umożliwić przesiadki z budowanego Centrum Przesiadkowego na perony i vice versa. Wydaje się to być realne – mówi Wojciech Dinges.

Wiadukty, przejścia piesze, rowerowe i węzły przesiadkowe w Chebziu

– W Chebziu jest koincydencja kilku tematów. Sam węzeł, czyli Chebzie Pętla jest bardzo rozległy geograficznie. Nasi projektanci wychodzą naprzeciw postulatowi przybliżenia dostępu do kolei od strony przystanków tramwajowych i autobusowych. Są dwa warianty usytuowania peronów. W ramach projektu Kolei Metropolitalnej GZM jest planowana również przebudowa wszystkich wiaduktów, jest też planowana rozbudowa wiaduktu w Chebziu. W jednym z wariantów pojawia się możliwość wejścia spod wiaduktu na perony, które byłyby przesunięte bardziej na wschód. Pojawiły się też głosy mówiące o tym, żeby przystanek tramwajowy znalazł się w przyszłości pod wiaduktem – wyjaśnia Wojciech Dinges

– Jednocześnie musimy pamiętać o tym, że Tramwaje Śląskie mają gotowy i zatwierdzony projekt modernizacji pętli tramwajowej i usytuowania przystanków tramwajowych w Chebziu, zatem od strony infrastruktury tramwajowej też będą postępowały zmiany. Musimy pamiętać o tym, że efekty inwestycji tramwajowych pojawią się szybciej, niż kolejowych, które zajmują więcej czasu. Cała rozbudowa linii kolejowej nr 137 to jest horyzont

raczej końca dekady – dodaje pełnomocnik zarządu GZM ds. transportu szynowego.

– Chcielibyśmy w niedalekiej przyszłości spotkać się z Urzędem Miasta Ruda Śląska, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią i Tramwajami Śląskimi w sprawie przybliżenia torów tramwajowych do dworca kolejowego i utworzenia przystanków przy wiadukcie – mówi Adam Cop, mieszkaniec Rudy Śląskiej, jeden z prowadzących fanpage Centrum Przesiadkowe Chebzie.

Dyskusja wokół przebudowy węzła przesiadkowego na Osiedlu Witosa

– Po raz kolejny w ramach całego procesu konsultowania padło pytanie o możliwość przybliżenia peronów planowanego przystanku Katowice Witosa w kierunku ulicy Wiśniowej. Projektanci jednoznacznie powiedzieli, że technicznie nie byłoby to możliwe – informuje Mateusz Bieńkowski.

– Na przystanku Katowice Witosa zostały zaplanowane trzy perony dla dwóch linii kolejowych, czyli linii w kierunku Chorzowa Batorego i w kierunku Rudy Śląskiej – Kochłowic. Teren, który zająłby ten przystanek będzie zbyt rozległy, żeby móc przybliżyć go do wiaduktu nad ulicą Wiśniową i dopasować wyjścia – dodaje Bieńkowski

– Warto pamiętać o tym, że dyskutowane i prowadzone jest cały czas dojście do przystanku Katowice Witosa od strony ulicy Gliwickiej, czyli skomunikowanie z wiaduktem prowadzącym do Osiedla Tysiąclecia – wyjaśnia Wojciech Dinges.

– To był jeden z postulatów: żeby skomunikować przystanek, nie odcinać go od strony północnej, żeby z przystanków tramwajowych i osiedla można było do niego dojść – dodaje.

Nowa para torów usprawni przejazdu z Katowic do Gliwic

Realizacja tej inwestycji przez PKP PLK ma na celu przede wszystkim oddzielenie ruchu dalekobieżnego od aglomeracyjnego.

Inwestycja ta ma duże znaczenie dla przyszłej Kolei Metropolitalnej. Trasa kolejowa Gliwice – Katowice to jeden z najczęściej wykorzystywanych korytarzy transportowych w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Odcinek długości ok. 30 km stanowi kręgosłup komunikacyjny w GZM i jest jednym z ważniejszych elementów koncepcji projektu Kolei Metropolitalnej. Po zakończeniu inwestycji po nowych torach pociągi będą mogły kursować częściej niż dotychczas.

Nowe rozwiązanie będzie w perspektywie końca dekady dużym ułatwieniem dla pasażerów. Obecnie pociągi Kolei Śląskich, realizujące przewozy wewnątrz województwa, dzielą tory na tej trasie razem z pociągami dalekobieżnymi, których kursowanie wymusza wydłużenie odstępów pomiędzy kolejnymi pociągami na trasie. Często też pociągi regionalne muszą ustępować pierwszeństwa przejazdu – nawet opóźnionym – pociągom kategorii premium lub międzynarodowym.

Ze względu na kluczowe znaczenie tej inwestycji w organizacji sieci połączeń w transporcie pasażerskim, Metropolia finansuje w połowie koszty przygotowania tej dokumentacji oraz realizuje to studium wykonalności wspólnie z PKP PLK.

Przydatne linki:

Dodatkowa para torów na trasie z Katowice – Gliwice. W styczniu konsultacje społeczne

Zapraszamy do śledzenia stron na Facebooku: Metropolia GZM i

Transport GZM, gdzie znajdziecie informacje nt. inwestycji i działań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w zakresie kolei pasażerskiej i nie tylko.

