

Kolej Metropolitalna

Kolej Metropolitalna

Transport szynowy ma być w przyszłości kręgosłupem całego systemu komunikacji publicznej na obszarze Metropolii. Aby tak się stało, konieczne jest powstanie Kolei Metropolitalnej. Pierwszym etapem jej budowy była koncepcja, która została opracowana przez ekspertów z Politechniki Śląskiej. Obecnie realizowany jest drugi etap, czyli opracowanie dokumentu pn. „Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”.

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 do stycznia 2019 roku, kiedy to koncepcja została zaprezentowana podczas sesji Zgromadzenia Metropolii.

Zawarto w niej cztery warianty rozwoju kolei – od podstawowego, do najbardziej rozbudowanego. Łączny koszt wszystkich wariantów został oszacowany na ponad 16 mld zł. Realizacja całego projektu jest przewidziana na lata 2019-2039. Każdy kolejny wariant projektu zawiera całość rozwiązań wskazanych w poprzednich wariantach oraz rozwiązania dodatkowe.

Wariant 0 zakłada bardziej efektywne wykorzystanie istniejących możliwości infrastruktury. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia od 2019 roku dofinansowuje połączenia kolejowe na swoim obszarze. W 2019 roku było to 15 połączeń, a w 2020 roku 41 połączeń. Więcej pociągów jeździ na głównych ciągach pasażerskich: Gliwice-Katowice-Dąbrowa Górnicza i Tychy Lodowisko-Katowice-Dąbrowa Górnicza.

Wariant 1 jest rozszerzeniem poprzedniego rozwiązania. Tutaj najważniejszym aspektem jest budowa pierwszych z nowych torów, dedykowanych Kolei Metropolitalnej – od Gliwic do Dąbrowy Górniczej oraz od Nowego Bierunia do Tarnowskich Gór. Łącznie niemal 220 km pojedynczego toru. Dzięki temu trasy pociągów Kolei Metropolitalnej nie kolidowałyby z pociągami innych przewoźników.

Wariant 2 zakłada dalszą rozbudowę torowisk kolei tradycyjnej na potrzeby Kolei Metropolitalnej. Dodatkowo powstać ma lekka kolej miejska oraz rozważone rozwiązanie typu monorail. Lekka kolej miejska miałaby połączyć Gliwice z Tychami przez Rudę Śląską i Mikołów. Natomiast monorail mógłby połączyć Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach z Katowicami oraz Sosnowcem. Jego powstanie uzależnione jest jednak od zabezpieczenia na ten cel odpowiednich środków oraz od dalszego tempa rozwoju lotniska w Pyrzowicach.

Wariant 3 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.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej to pierwszy krok budowy systemu Kolei Metropolitalnej. Dokument po jego przygotowaniu był w pierwszej połowie 2019 roku konsultowany z Marszałkiem Województwa Śląskiego, Wojewodą Śląskim, z PKP PLK S.A., przedstawicielami miast i gmin GZM, a także z podmiotami związanymi z rynkiem kolejowym. Opracowana Koncepcja Kolei Metropolitalnej jest wstępem do dalszych prac studialnych i projektowych.

Postulaty i sugestie, zgłoszone przez interesariuszy w ramach przeprowadzonych konsultacji zostały poddane analizie przez zespół autorski Politechniki Śląskiej. W rezultacie w drugiej połowie 2019 roku powstał Suplement do Koncepcji Kolei

Metropolitalnej, w którym opracowano zmodyfikowane warianty rozwoju KM:

Wariant 1A. W ramach tego wariantu długość sieci KM wzrośnie o ok. 85 km i zostanie wybudowanych 10 nowych przystanków osobowych.

Wariant 2A. W ramach tego wariantu długość sieci KM wzrośnie o ok. 105 km i zostanie wybudowanych 13 nowych przystanków osobowych.

Wariant 3A. W ramach tego wariantu długość sieci KM wzrośnie o ok. 72 km i zostanie wybudowanych 14 nowych przystanków osobowych.

Kolejnym krokiem jest opracowanie „Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”. Umowa z Wykonawcą została podpisana w sierpniu 2020 roku. Pierwsza część dokumentu będzie gotowa w 2022 roku, a całość w 2024 roku. Opracowanie to zapewni bardziej szczegółowe dane, dotyczące kosztów inwestycji dla poszczególnych wariantów przedstawionych w koncepcji Kolei Metropolitalnej oraz da odpowiedź, które z nich i w jakim zakresie są zasadne do wprowadzenia, jak dokładnie mogą przebiegać poszczególne trasy i gdzie powinny zostać zlokalizowane nowe przystanki kolejowe.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia równolegle uczestniczy również w Programie „Kolej+”, którego celem jest uzupełnienie sieci kolejowej w miejscowościach powyżej 10 tys. mieszkańców, nie posiadających dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takimi, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Łącznie z terenu Metropolii zgłoszonych zostało 15 projektów o wartości 1,7 mld zł. W tym sześć projektów liniowych, których zadaniem jest usprawnienie połączeń na trasie kilku gmin z miastem wojewódzkim, czyli Katowicami oraz dziewięć punktowych, które mają poprawić funkcjonowanie kolei w ramach jednej gminy.

Wszystkie projekty wpisują się w koncepcję budowy Kolei Metropolitalnej.

Ponadto GZM współfinansuje inwestycję w Dąbrowie Górniczej, gdzie w centrum miasta powstanie centrum przesiadkowe i zostanie przebudowany układ torowy oraz infrastruktura drogowa. Inwestycja zostanie przeprowadzona pod kątem powstania Kolei Metropolitalnej i budowy dodatkowej pary torów, tylko dla pociągów aglomeracyjnych. Na ten projekt w budżecie GZM zabezpieczono kwotę 26 mln zł.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej dostępna w Bibliotece