

# **Kolej dużych prędkości w Metropolii. Stanowisko samorządowców trafi do ministra**

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia dostrzega potencjał budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, a co za tym idzie – rozwoju kolei dużych prędkości w naszym kraju. Niemniej podkreśla, że projektując tak strategiczny przebieg infrastruktury torowej, należy uwzględnić lokalną i regionalną specyfikę. Realizowana inwestycja ma łączyć, a nie dzielić. Dlatego też we wtorek (10 marca) samorządowcy z GZM przyjęli wspólne stanowisko dotyczące budowy kolei dużych prędkości, które zostanie przekazane do Ministerstwa Infrastruktury.

W przyjętym stanowisku zaznaczono, że projektując tak strategiczną inwestycję, należy mieć na uwadze szerszy kontekst, a mianowicie rozwój kraju poprzez łączenie wszystkich ośrodków wzrostu. Istotne jest również wykorzystywanie już wypracowanych i przyjętych do realizacji rozwiązań, a w szczególności wynikających z unijnego rozporządzenia dotyczącego korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, w której katowicki miejski węzeł komunikacyjny jest jego kluczowym węzłem. Projektując tak ważną inwestycję należy również z rozwagą uwzględnić lokalną i regionalną specyfikę obszaru, a zwłaszcza istniejące uwarunkowania lokalizacyjne.

Ponadto zwrócono uwagę, aby planując przebieg nowych tras kolejowych, powiązanych z CPK, wykorzystywać

przede wszystkim już istniejącą infrastrukturę, z uwzględnieniem terenów prawnie chronionych, z poszanowaniem terenów już zainwestowanych, jak również z uwzględnieniem terenów zalewowych i terenów szkód górniczych. Bezwzględnie podkreślono również, aby węzeł przesiadkowy w naszym regionie, znalazł się w centrum prawie 2,5-milionowej Metropolii, w katowickim miejskim węźle TEN-T np. w Katowicach. To jedyne racjonalne rozwiązanie, pozwalające faktycznie skrócić czas podróży, korzystając z linii dużych prędkości, bez konieczności dodatkowych dojazdów.

„Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, działając w imieniu i na rzecz mieszkańców, nie może wyrazić zgody na przedstawione rozwiązania komunikacyjne, które w skali regionalnej czy krajowej mają łączyć, lecz niestety w skali lokalnej będą dzielić – w różnych wymiarach: przestrzennym, społecznym, środowiskowym, negatywnie oddziałując na jakość życia i atrakcyjność inwestycyjną” – można przeczytać w przyjętym stanowisku.

**Dlatego też Metropolia wnosi o:**

1. Maksymalne wykorzystanie już istniejących tras kolejowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą zakładając ich rozbudowę lub modernizację, a także o

rozpatrzenie korytarzy kolejowych i planowanych przebiegów linii z uwzględnieniem Kolei Metropolitalnej, która obecnie jest przedmiotem prac GZM.

2. Zlokalizowanie głównego dworca przesiadkowego w jednym z miast na prawach powiatu w GZM, jak np. w Katowicach, do czego naturalnie predestynuje wysoce zainwestowana struktura przestrzenno-funkcjonalna centralnej części GZM.
3. Przeprowadzenie szerokich i pogłębionych konsultacji z poszczególnymi samorządami lokalnymi w zakresie inwestycji planowanych na obszarze poszczególnych gmin członkowskich, które pozwoli na wspólne wypracowanie możliwie optymalnych rozwiązań, zarówno racjonalnych ekonomicznie, jak i akceptowalnych społecznie.

Wstępny projekt przebiegu kolei dużych prędkości w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego dotyczy ośmiu gmin Metropolii: Katowic, Sosnowca, Dąbrowy Górniczej, Sławkowa, Mysłowic, Mikołowa, Zabrze i Gierałtovic. Niezależnie od obecnego stanowiska GZM, samorządowcy składają indywidualnie swoje uwagi w ramach kończących się tzw. otwartych konsultacji lokalizacyjnych (z udziałem wszystkich zainteresowanych stron). Wcześniej, w październiku 2019 r., GZM wniósł uwagi do CPK zgłaszane w ramach regionalnych konsultacji strategicznych.

[Stanowisko Zarządu GZM – CPKPobierz](#)

---

# „Nie” dla torów pośród domów!

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego to jeden ze sztandarowych projektów infrastrukturalnych w Polsce. Poza budową nowego lotniska pomiędzy Łodzią a Warszawą, zakłada również budowę nowych dróg i torów, które mają skomunikować je z pozostałymi częściami kraju. Problem w tym, że planowane przebiegi nowych linii kolejowych w ogromnej mierze przebiegają przez tereny mieszkalne.

Problem ten dotknął wielu miast w Polsce. Protestują mieszkańcy Łodzi, Mikołowa, Sławkowa czy Bolesławia. Pełni obaw są również mieszkańcy Dąbrowy Górniczej, gdzie projektanci wytyczyli tory przebiegające przez środek dzielnicy Błęków i Kuźniczka Nowa. Ich realizacja wiązałaby się z koniecznością wyburzenia dziesiątek domów i skutkowałą poszatkowaniem dzielnicy.



*Przerywanymi liniami zaznaczono planowane trasy kolejowe*

Nie inaczej sprawa sytuacja wyglądałaby w śródmieściu, gdzie nowa linia kolejowa została narysowana wzdłuż plant przy ul. Poniatowskiego (przy targowisku miejskim), dalej plantami

wzdłuż ul. Korczaka do ul. Wojska Polskiego i przecinając DK94 oraz ul. Staszica w stronę Sosnowca.



*Przerywanymi liniami zaznaczono planowane trasy kolejowe*

– Podobnie jak mieszkańcy, jesteśmy zaskoczeni koncepcją Centralnego Portu Komunikacyjnego. Informacja o trwających konsultacjach dotarła do nas dopiero w zeszłym tygodniu, ale nawet po pobieżnej analizie przesłanego materiału jednego jestem pewien – zawarte w nim propozycje są dla mnie nie do zaakceptowania – podkreśla Marcin Bazylak, prezydent Dąbrowy Górniczej, i dodaje, że przedstawione rozwiązania nie są zgodne z żadnym dokumentem planistycznym obowiązującym w Dąbrowie Górniczej.

– Wiem, że podobnego zdania są również inni samorządowcy, których miejscowości zostały podobnie poszatkowane planowanymi torami. Jesteśmy w kontakcie i analizujemy możliwości skutecznego oprotestowania rozwiązań zaproponowanych w studium CPK – podsumowuje prezydent.

Autorzy projektu „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego” niestety nie

przewidzieli spotkanie z mieszkańcami terenów przez które miałyby przebiegać nowe linie kolejowe, a jedyną formą „konsultacji” jest przesyłanie uwag drogą elektroniczną.

Dlatego też zachęcamy do zapoznania się z pełną informacją o proponowanych przebiegach tras w rejonie Dąbrowy Górniczej, a także mapami, które dostępne są na stronie: <https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl/k07> oraz przesłanie swoich uwag, wniosków i obaw za pomocą formularza dostępnego na stronie: <https://cpk.pl/pl/inwestycja/ssl> Termin przesyłania uwag mija 10 marca.

\*\*\*

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy.

W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które mają umożliwić przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.

---

## **Radni za rewitalizacją linii**

# kolejowej do Opoła

**Radni Rady Miejskiej podjęli dziś (29.01.2020) uchwałę w sprawie apelu dotyczącego rewitalizacji linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole oraz połączenia jej z linią 182 do Pyrzowic.**

Radni wskazywali, że połączenie jest potrzebne z uwagi na uczniów, którzy mogliby być receptą na niż demograficzny w naszych szkołach średnich; studentów, którzy mogliby podróżować do Opoła i Katowic; a poprzez połączenie z linią na lotnisko – także dla turystów wylatujących w inne zakątki świata. Zwrócono także uwagę na fakt, iż mieszkańcy miejscowości leżących na odcinku od Zawadzkiego do naszego miasta pracują w tarnogórskich zakładach.

– W pełni popieram koncepcję rewitalizacji linii 144. Przywrócenie połączeń pasażerskich na tej linii nie będzie wielkim problemem z uwagi na fakt, iż jest ona aktualnie utrzymywana w pełnej sprawności dla ruchu towarowego. Maksymalna prędkość wynosić może 70 km na godzinę, infrastruktura pasażerska w postaci przystanków także istnieje, choć wymaga pewnych inwestycji – mówił na sesji Wojciech Kwiatkowski, dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach. – Jeżeli marszałkowie – śląski i opolski znajdą środki na finansowanie tego połączenia, jesteśmy w stanie w okresie od pół roku do roku przygotować linię do obsługi trakcją spalinową. Połączenie 144 z linią 182 do Pyrzowic jest w założeniach projektowych – dodał.

Linia kolejowa nr 144 Tarnowskie Góry – Opole jest jednym z najstarszych szlaków kolejowych w Polsce! łączna długość

szlaku to 75 km. Otwarta w latach 1857-1858, a zbudowana przez Opolsko-Tarnogórską Spółkę Kolejową w celu obsługi znajdujących się nad Małą Panwią hut żelaza linia na odcinku Tarnowskie Góry- Zawadzkie, została zlikwidowana w 2011 roku.

– Sama korzystałam z połączenia do Opola. Kolej to środek bezpieczny i ekologiczny, a połączenie jest bardzo istotne dla naszych mieszkańców. W programach rządowych jest wola, aby to połączenie przywrócić – zapewniła posłanka Barbara Dziuk.

„Istotnym elementem dla podejmowanych działań rewitalizacyjnych jest polityka transportowa Unii Europejskiej. Długoterminowe cele stawiane krajom członkowskim wskazują na konieczność przenoszenia samochodowego transportu towarowego na inne środki transportu. Biorąc pod uwagę uwarunkowania historyczne i geograficzne Polski, kolej jest idealnym instrumentem do realizacji postawionych celów (...) Warty odnotowania jest również fakt, iż w ostatnim czasie przystąpiono do rewitalizacji linii kolejowej 182 Tarnowskie Góry – Pyrzowice – Zawiercie. Otwarcie tej linii przełoży się bezspornie na liczbę osób korzystających z połączeń kolejowych do Tarnowskich Gór, a zrewitalizowana linia 144 będzie realną alternatywą dla podróżujących dotychczas samochodem w kierunku województwa opolskiego” – napisano w projekcie uchwały.

Wszyscy radni poparli projekt uchwały, nie tylko głosami, ale także licznymi argumentami.

– To kolejny krok, aby tarnogórski węzeł kolejowy wrócił do pozycji, którą kiedyś miał – podkreślił Dariusz Warda, dodając, że połączenie powinno prowadzić do Katowic, co zwiększyłoby ruch pasażerski.



– Katowicka Strefa Ekonomiczna pozyska dzięki temu połączeniu nowych pracowników. Nie należy czekać z rewitalizacją. Dodatkowo nasze szkoły średnie potrzebują uczniów, którzy mogliby dojeżdżać do Tarnowskich Gór z licznych miasteczek położonych przy szlaku kolejowym do Opoła – mówił z kolei Janusz Śnietka.

– Należy uwzględnić potrzeby studentów przy tworzeniu rozkładu jazdy i dostosować cennik, tak by połączenie było konkurencyjne – wtedy ta linia otworzy mocno Tarnowskie Góry – zaznaczył Jarosław Ślepaczuk.

– Byłem świadkiem zawieszenia, a potem likwidacji połączenia. Jako radni byliśmy wówczas przeciw. Nic to jednak nie dało, bowiem pod koniec funkcjonowania połączenia pociągi faktycznie woziły powietrze – dodał Franciszek Nowak.

Burmistrz Arkadiusz Czech podkreślił, że do osiągnięcia sukcesu w kwestii rewitalizacji linii potrzebne jest silne wsparcie polityczne.

– Ważnym jest, że kolejarze chcą tę linię odbudowywać. Mam jednak nieoficjalną informację od Marszałka Województwa Śląskiego, że głównym problemem nie są pieniądze, a brak taboru – zauważył.

Obawy te potwierdza dyrektor Wojciech Kwiatkowski.

– Nie ma skąd pozyskać w Europie taboru, to nie jest problem środków. Istnieje obecnie zbyt mało fabryk produkujących pojazdy szynowe i czas oczekiwania na zamówienie jest bardzo

długi – mówi. – W przypadku woli rewitalizacji szlaku musimy przekazać przewoźnikowi informacje o tym, jakie jest zapotrzebowanie mieszkańców, tak by przygotowany rozkład jazdy mu odpowiadał – zaznacza.

Petycję w sprawie przywrócenia połączenia można podpisać w wersji online można podpisać tu: [https://www.petycjeonline.com/tak\\_dla\\_przywrocenia\\_linii\\_ko...](https://www.petycjeonline.com/tak_dla_przywrocenia_linii_ko...)

Wszystkie aktualne informacje o postępach w sprawie odtworzenia linii 144 można znaleźć na profilu: [Linia kolejowa 144 Tarnowskie Góry Opole – Grupa działania](#)

---

## Najnowocześniejsza pracownia w Polsce

**Na Wydziale Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej otwarto Pracownię Nowoczesnych Systemów Prowadzenia Ruchu Kolejowego. Będą w niej prowadzone m.in. badania służące poprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jest to najnowocześniejsza tego typu pracownia w Polsce.**

Pracownia została wyposażona m.in. w 6 komputerowych stanowisk sterowania ruchem kolejowym i stanowisko nadzoru. Będzie służyła kształceniu studentów, prowadzeniu studiów podyplomowych i kursów oraz

szkoleniu i sprawdzaniu umiejętności pracowników prowadzących ruch kolejowy. Podczas zajęć będą oni mogli korzystać także z makiety w skali H0 (czyli 1:87), na której znajdują się 4 przejazdy kolejowe, 255 semaforów, 115 zwrotnic, 12 posterunków ruchu, 3 posterunki odgałęźne, 1 mijanka oraz 2 wiadukty i 8 stacji. Jednocześnie można prowadzić ruch dwunastu pojazdów szynowych.

– Wyposażenie pracowni jest tożsame z obecnie wykorzystywanym przez pracowników prowadzących ruch kolejowy na szlaku wyposażonym w najnowszą aparaturę. W ten sposób będziemy mogli kształcić najnowocześniej w kraju, realizując swoją misję uczelni badawczej. Pracownia pozwoli studentom trenować działania, które będą w przyszłości podejmować w swojej pracy zawodowej – wyjaśnia prof. Bogusław Łazarz, prorektor Politechniki Śląskiej ds. Ogólnych.

Dzięki specjalistycznemu wyposażeniu Studenci Wydziału Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej studenci będą nabywali praktyczne umiejętności prowadzenia ruchu pociągów, obsługi systemów sterowania ruchem i sygnalizacji kolejowej. Podczas zajęć otrzymają tablety do sterowania pojazdami.

W uroczystym otwarciu wzięli udział m.in. prof. dr hab. inż. Bogusław Łazarz, prorektor ds. Ogólnych Politechniki Śląskiej, prof. dr

hab.

inż. Piotr Fołęga, dziekan Wydziału Transportu i Inżynierii  
Lotniczej

oraz Aleksander Drzewiecki, prezes Kolei Śląskich Sp. z o.o.  
(mf)