

# **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.

