

Będą dodatkowe przystanki kolejowe pomiędzy Bytomiem i Gliwicami

PKP Polskie Linie Kolejowe poinformowały, że w programie budowy i modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 przesunięto z listy rezerwowej na podstawową 37 lokalizacji, w tym dwie w Zabrzu.

W ramach „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” powstaną przystanki powstaną przystanki Zabrze Maciejów (na wysokości ul. Wolności) i Zabrze Północ (w rejonie skrzyżowania ulic Mikulczyckiej i Przystankowej). Szacunkowy koszt uch budowy to około 7 mln zł. Dzięki temu więcej pasażerów będzie mogło skorzystać z reaktywowanych po ośmiu latach- dzięki staraniom GZM w grudniu 2021 roku połączeń pomiędzy Bytomiem i Gliwicami. Połączenia te są w pełni finansowane z budżetu Metropolii. Obecnie pociągi na tej trasie nie mają przystanków pośrednich.

Jesienią 2021 roku zakończyły się prace torowe na linii kolejowej nr 132 na odcinku Bytom – Zabrze Biskupice oraz linii nr 147 na odcinku Zabrze Biskupice – Maciejów Północny. Zgodnie z założeniami programu przystankowego, do roku 2025 na tych odcinkach powstaną jeszcze dwa przystanki, co zwiększy dostęp do kolei na obszarze GZM i pozwoli na rozszerzenie kolejowej oferty metropolitalnej na północne dzielnice Zabrza.

Już wcześniej również na stacji Gliwice wykonano także drobne usprawnienia w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, które zostały sfinansowane z budżetu PKP PLK S.A, ułatwiające wykonywanie połączeń kolejowych na odcinku Gliwice – Bytom.

W 2023 roku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia sfinansuje łącznie 94 połączenia kolejowe za kwotę 21 mln zł. Wśród

finansowanych połączeń, 36 dotyczą relacji Bytom-Gliwice, 22 Katowice-Gliwice, 24 Tychy Lodowisko-Katowice, a 12 Tychy Lodowisko-Dąbrowa Górnicza Zabkowice.

Finansowanie dodatkowych połączeń to nie jedyne działanie Metropolii zmierzające do budowy Kolei Metropolitalnej. GZM wspólnie z miastami pozyskała sfinansowanie kolejowych inwestycji w ramach rządowego Programu Kolej Plus. Umowy na realizację tych inwestycji zostały podpisane w grudniu ubiegłego roku. Obecnie w 4 z 6 projektów trwają postępowania przetargowe.

Ułatwienia w podróżowaniu po Metropolii to również Metrobilet i bilet 24h+kolej, które uprawniają do poruszania się wszystkimi środkami transportu publicznego (koleją, autobusami, trolejbusami i tramwajami). To elementy wspólnej taryfy Kolei Śląskich i ZTM.

Przydatne linki:

Szczegóły Programu

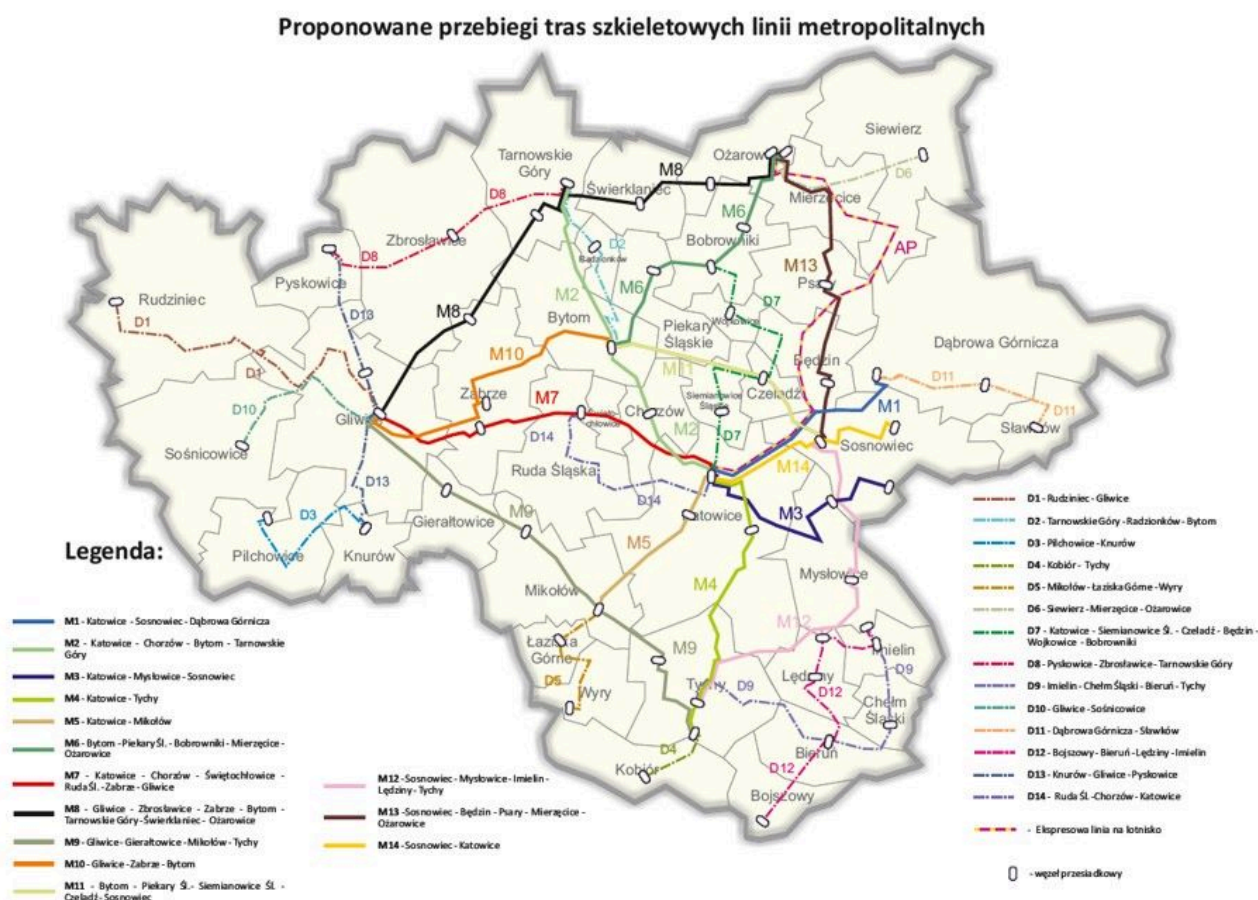
GZM sfinansuje w 2023 roku prawie 100 połączeń kolejowych za ponad 20 milionów złotych

ZTM przedstawił projekt nowej siatki połączeń. Metrolinie uzupełnieniem kolei

14 przyspieszonych linii autobusowych, skracających czas dojazdu do 25 ośrodków w Metropolii oraz system nowych połączeń dowożących pasażerów do miejsc przesiadkowych, gdzie

będą zatrzymywać się metrolinie. To główne założenia projektowanej siatki połączeń Zarządu Transportu Metropolitalnego, które zostały zaprezentowane w poniedziałek (2 września). – Naszym priorytetem wciąż jest kolej jako kręgosłup transportu publicznego. Jednak to wyzwanie na wiele lat. Stąd też pomysł utworzenia metrolinii, które już teraz mogłyby uzupełnić ofertę tam, gdzie pociągów brakuje – podkreślają przedstawiciele Metropolii.

Przyspieszone linie autobusowe w przedstawionych przez Zarząd Transportu Metropolitalnego założeniach, zostały roboczo oznaczone literką „M”. W projekcie jest ich 14 i mogłyby łączyć od dwóch do maksymalnie siedmiu gmin, zapewniając tym samym możliwość bezpośredniego dojazdu np. z Gliwic przez Gierałtówkę, Mikołów do Tychów lub z Sosnowca przez Mysłowice, Imielin i Łędziny.



Mapa znajduje się w prezentacji. Plik do pobrania na dole strony

– Pracując nad nową siatką połączeń szukamy wariantu, który

mógłby

stawać się realną alternatywą dla samochodów i zachęcić tym samym

pasażerów do skorzystania z komunikacji miejskiej – mówi Aleksander

Sobota, zastępca dyrektora ZTM ds. Przewozów oraz naukowiec Politechniki

Śląskiej. Kieruje on 20-osobowym zespołem, który pracuje nad projektem nowej siatki połączeń.

– Kluczowym w tej sytuacji jest czas przejazdu i częstotliwość kursowania. Mając do wyboru: jechać z Mysłowic do Katowic kilkanaście minut samochodem, a prawie godzinę – autobusem, od razu niestety nasuwa się odpowiedź, co w tej sytuacji będzie miało przewagę. W związku z tym pochylił się nad projektem metrolinii, czyli przyspieszonych linii autobusowych, które mogłyby zapewnić przejazd w maksymalnie krótkim czasie pomiędzy węzłowymi punktami w Metropolii. Nie chodzi zatem tylko o to, że taki autobus zatrzymywałby się na jednym czy dwóch przystankach, ale również o to, by jeśli to możliwe, zjechał na autostradę i ominął centra miast – wyjaśnia Sobota.





Metrolinie to jedno, ważne też linie dowożące

Sobota podkreśla jednocześnie, że na zaprezentowany projekt trzeba patrzeć całościowo. Propozycja przebiegu 14 metrolinii to jedno. Równie istotne w tym systemie jest kolejne 14 linii, które dowoziłyby pasażerów do miejsc przesiadkowych, gdzie będą się zatrzymywać połączenia przyspieszone. Linie te zostały roboczo oznaczone literką „D” i na trasie swojego przejazdu zatrzymywałyby się na większej liczbie przystanków.

– Ideą linii dowozowo-odwozowych jest to, aby pasażerowie, którzy nie mieszkają lub nie pracują w pobliżu przystanków linii przyspieszonych, mieli ułatwiony do nich dostęp i mogli również z nich

skorzystać. W
miejsce przesiadkowe, gdzie będą się zatrzymywać metrolinie,
mogliby
dojechać nowymi połączeniami. Rozkłady jazdy linii „M” i „D”
oczywiście
byłyby skoordynowane ze sobą, aby oczekiwanie na połączenie
również nie
było długie – dodaje.

Priorytetem jest kolej. Nawet 6 mln zł na dodatkowe kursy pociągów

Grzegorz Kwitek, członek zarządu Metropolii, który odpowiada za sprawy transportowe, zaznacza, że priorytetem wciąż pozostaje rozwój kolei. Ma ona stać się w przyszłości kręgosłupem transportu publicznego w GZM, a komunikacja autobusowo-tramwajowa – jego uzupełnieniem.

– Rozpoczęliśmy prace nad nową siatką połączeń, ponieważ dostrzegamy potrzebę zmian. Chcemy dostosować ją do aktualnych potrzeb pasażerów. Oczywiście rozwój kolei wciąż pozostaje dla nas najważniejszy, jednak to wyzwanie na lata. Stworzenie sprawnie działającego systemu to co najmniej 10 lat, natomiast w wariantach maksymalnych – nawet 18. Projekt nowej siatki połączeń traktujemy zatem jako rozwiązanie czasowe, które pozwoli uzupełnić ofertę na trasach, gdzie dzisiaj pociągów brakuje ze względu m.in. na brak infrastruktury kolejowej lub jej niewystarczającą przepustowość. Natomiast tam, gdzie jest to możliwe – już teraz dofinansowujemy uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych, aby zwiększyć ich częstotliwość kursowania – mówi Kwitek.

Chodzi o dofinansowanie dodatkowych połączeń kolejowych m.in. na trasie Tychy-Katowice czy Gliwice-Dąbrowa Górnicza, które Metropolia przekazuje Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Śląskiego od momentu uruchomienia Metrobiletu (czerwiec 2019 roku). W tym roku było

to 1,2 mln zł,
co pozwoliło na uruchomienie kilkunastu nowych połączeń, w przyszłym roku będzie to nawet pięć razy tyle.

– W przyszłym roku na uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych chcemy przekazać do 6 mln zł. Dzięki temu w ofercie pojawi się około 40 nowych kursów. W tej chwili prowadzimy rozmowy z Kolejami Śląskimi, dotyczące wpisania ich do rozkładu jazdy. Gdy je zakończymy, będziemy informować, ile dokładnie nowych połączeń pojawi się na torach w Metropolii w 2020 roku – zapowiada Kwitek.

Metropolia wspiera również inwestycje kolejowe, które przyczynią się do rozwoju ruchu aglomeracyjnego. Podczas czerwcowej sesji Zgromadzenia wyrażono zgodę na przekazanie 26 mln zł pomocy finansowej na rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Dąbrowa Górnicza i Dąbrowa Górnicza Gołonóg.

Nowa siatka połączeń to setki dodatkowych kursów

Małgorzata Gutowska, dyrektor ZTM poinformowała, że prace nad nową siatką połączeń wciąż mają charakter roboczy i projektowy. Zostaną wprowadzone w życie, gdy będą zakończone, a opracowana koncepcja uzyska wszystkie wymagane akceptacje.

– Zgodnie z założeniami, tylko w ramach przyspieszonych linii

metropolitalnych, praca przewozowa realizowana ma być na poziomie ok. 17,7 mln wozokilometrów rocznie. Mogłoby się to przełożyć na ponad 2000, prawie 1500 oraz ok. 1400 kursów kolejno w każdy dzień roboczy, sobotę i niedzielę. – podsumowuje Gutowska. Zgodnie z przedstawionym projektem, uruchomienie metrolinii oraz linii dowozowo-odwozowych byłoby w całości finansowane z budżetu Metropolii.

Prezentacja projektowanej nowej siatki połączeń + mapyPobierz