

**ZBIGNIEW ANIOŁ**

mgr, Departament Komunikacji i Transportu, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21a, 40-053 Katowice, e-mail: z.aniol@metropoliagzm.pl

# Transport kolejowy w obsłudze obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii<sup>1</sup>

**Streszczenie:** Jednym z najważniejszych wyzwań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest stworzenie systemu transportu zbiorowego, który będzie odpowiadał potrzebom około 2,3 mln mieszkańców. Jego podstawą ma być transport kolejowy, który charakteryzuje się największą zdolnością przewozową w porównaniu z innymi środkami transportu zbiorowego. Dodatkowo jest ekologiczny, co ma duże znaczenia dla obszaru GZM, gdzie jakość powietrza jest jednym z podstawowych problemów. Celem niniejszego artykułu jest analiza roli kolei w systemie transportowym GZM po trzech latach istnienia, jedynej w Polsce metropolii powołanej na mocy ustawy. W kolejnych latach wraz z budową Kolei Metropolitalnej planowany jest dynamiczny rozwój transportu szynowego na tym obszarze.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, stacje kolejowe, Kolej Metropolitalna.

## Wprowadzenie

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) jest jedyną w Polsce Metropolią działającą na podstawie ustawy, która została przyjęta 9 marca 2017 roku. Natomiast 29 czerwca 2017 roku wydane zostało rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie utworzenia związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. GZM realizuje ustawowe zadania od 1 stycznia 2018 roku w zakresie [1]:

- kształtowania ładu przestrzennego;
- rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego;
- planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej;
- metropolitalnych przewozów pasażerskich;
- współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego;
- promocji związku metropolitalnego i jego obszaru.

GZM tworzy 41 miast i gmin leżących w centralnej części województwa śląskiego o łącznej powierzchni 2,5 tysiąca km<sup>2</sup>, w których mieszka 2,3 mln mieszkańców. Gęstość zaludnienia wynosi 888 os./km<sup>2</sup>.

Związek Metropolitalny rozpoczął już działania zmierzające do budowy Kolei Metropolitalnej. Pierwszym etapem było opracowanie dokumentu „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wyko-

rzystaniem metod inżynierii systemów” wraz z Suplementem [2]. Obecnie realizowany jest kolejny etap, czyli opracowanie dokumentu „Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”.

## Czynniki kształtujące transport kolejowy na obszarze GZM

Istnieje wiele czynników, które decydują o kształcie transportu kolejowego. Każdy z nich ma wpływ na to, czy transport kolejowy na danym obszarze ma odpowiednie warunki do rozwoju. Poszczególne czynniki decydują także o tym, czy transport kolejowy jest atrakcyjny dla mieszkańców na tyle, aby przesiedli się oni z własnych samochodów do pociągów.

Wśród najważniejszych czynników kształtujących transport kolejowy na terenie GZM jest obszar Związku Metropolitalnego, który wynosi 2,5 tys. km<sup>2</sup> i obejmuje centralną część województwa śląskiego. Rozległy obszar powoduje duże trudności w równomiernym objęciu jego całości transportem kolejowym. Dodatkowym utrudnieniem na terenie GZM są szkody górnicze, które powodują, że nie wszędzie możliwe jest poprowadzenie linii kolejowych. Kolejnym czynnikiem ograniczającym rozwój sieci kolejowej jest wysoki poziom zurbanizowania, który w znaczny sposób ogranicza wytyczanie nowych szlaków kolejowych oraz odtwarzanie tych, które funkcjonowały w przeszłości.

Istotnym czynnikiem jest również infrastruktura kolejowa. Obszar GZM charakteryzuje się dużą liczbą linii kolejowych, jednak na wielu z nich nie jest możliwe uruchomienie pasażerskich połączeń kolejowych. Głównym czynnikiem, który o tym decyduje jest jakość infrastruktury. Stan części linii nie pozwala w ogóle na prowadzenie ruchu lub dopuszczalne prędkości są tak niskie, że uruchomienie połączeń byłoby nieatrakcyjne wobec innych środków transportu.

PKP Polskie Linie Kolejowe sukcesywnie poprawiają jednak stan infrastruktury na terenie GZM. Wśród najważniejszych inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach można wymienić:

- modernizację linii kolejowej E 30, odcinek Kraków – Katowice;
- modernizację linii kolejowej 137, odcinek Katowice – Gliwice.

Kolejne istotne inwestycje w infrastrukturę kolejową zostały zapisane w Krajowym Programie Kolejowym [3]:

- modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIa;

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2021.

- podniesienie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa;
- prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin–Katowice–Tychy–Czechowice Dziedzice–Zebrzydowice – prace przygotowawcze.

Z perspektywy Kolei Metropolitalnej głównym czynnikiem, który w przyszłości zdecyduje o jej sukcesie, jest budowa torów dedykowanych tylko połączeniom aglomeracyjnym. Pozwoli to na ułożenie cyklicznego rozkładu jazdy, dzięki odseparowaniu ruchu regionalnego od pociągów pasażerskich pospiesznych oraz towarowych. Obecnie przepustowość głównych linii kolejowych jest wyczerpana lub bliska wyczerpaniu, co w znaczący sposób wpływa na możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnej.

Kolejnym czynnikiem to integracja z innymi środkami transportu. Ze względu na duży obszar GZM nie ma możliwości, aby pociągi dojeżdżały do wszystkich gmin. Dlatego istotne jest stworzenie systemu dowozowo-odwozowego do stacji i przystanków kolejowych. Aby taki system był skuteczny, przede wszystkim konieczne jest zintegrowanie transportu kolejowego z pozostałymi środkami transportu publicznego, jak tramwaje, autobusy i trolejbusy, a także z transportem indywidualnym. Integracja odbywa się poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych, parkingów Park & Ride oraz Bike & Ride. Dzięki temu pasażerowie mogą dojechać do stacji czy przystanku kolejowego w najbardziej wygodny dla siebie sposób, a następnie kontynuować podróż pociągiem.

W lutym 2020 roku na terenie GZM węzły przesiadkowe funkcjonowały w 14 miastach, w kilku z nich znajduje się więcej niż jeden węzeł przesiadkowy [4]. Obecnie ich liczba wzrosła do 16, po tym jak węzły przesiadkowe wybudowano w Knurowie oraz w Wilczy w gminie Pilchowice [5, 6].

### Autobus, pociąg, tramwaj i trolejbus na jednym bilecie



Rys. 1. Schemat obowiązywania Metrobiletu

Źródło: ZTM Katowice

Dla pasażerów, podczas zmiany środka transportu, ważna jest również taryfa, czyli cena biletu i jego zakres. Aby przekonać mieszkańców do korzystania z kilku środków transportu, potrzebna jest integracja taryfowa. Na terenie GZM występuje kilka rodzajów biletów, na podstawie których pasażerowie mogą podróżować zarówno pociągami, jak i tramwajami, autobusami czy trolejbusami: EKO Bilet, Bilet w Taryfa Pomarańczowa, Bilet Katowicki, Bilet Śląski, Metrobilet, Metrobilet 6h PTA (rys. 1).

Poza wymienionymi czynnikiem można wymienić jeszcze inne, jak: finansowanie transportu kolejowego, obowiązujące przepisy prawa, opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także czynniki zewnętrzne, jak klimat czy pandemia.

### Transport kolejowy na terenie GZM

Spośród 41 miast i gmin GZM dostęp do połączeń pasażerskich ma obecnie 25 z nich. Na obszarze tych ośrodków mieszka 1,9 mln spośród 2,3 mln mieszkańców Metropolii. Zatem dostęp do kolei ma znaczna większość osób z terenu GZM, która zamieszkuje przede wszystkim duże ośrodki miejskie (tab. 1).

Spośród ośrodków, które nie mają dostępu do połączeń pasażerskich, największe są Siemianowice Śląskie. To miasto liczące ponad 66 tysięcy mieszkańców. Spośród innych większych miast GZM bez dostępu do kolei pozostają Piekary Śląskie i Czeladź. Pozostałe 14 miast bez kolei to ośrodki poniżej 20 tysięcy mieszkańców.

### Przewoźnicy

Na terenie GZM największym regionalnym przewoźnikiem są Koleje Śląskie (KŚ), które obsługują znaczną część połączeń. Drugi z przewoźników, POLREGIO (PR), wykonuje połączenia tylko na kilku trasach, a wszystkie relacje tego przewoźnika rozpoczynają się lub kończą poza terenem Metropolii. Zatem, w porównaniu do KŚ, pociągi PR nie wykonują żadnych połączeń wyłącznie wewnątrz Związku Metropolitalnego.

Koleje Śląskie rozpoczęły działalność w 2011 roku. Zostały utworzone przez samorząd województwa śląskiego, który jest właścicielem tego przewoźnika [7]. Tabor KŚ liczy około 60 pojazdów, większość z nich to nowe lub zmodernizowane pociągi. Zestawienie taboru Kolei Śląskich przedstawiono w tabeli 2.

POLREGIO to przewoźnik, który powstał w 2001 roku, a należy do Agencji Rozwoju Przemysłu (większościowy pakiet udziałów) i samorządów wszystkich województw (w tym Śląskie 9,2%) [8]. Przez obszar GZM przebiega kilka relacji tego przewoźnika, wśród nich m.in.:

- Katowice–Kielce,
- Katowice–Sędziszów,
- Katowice–Kraków,
- Katowice–Rzeszów Główny,
- Gliwice–Kędzierzyn-Koźle,
- Gliwice–Opole Główne,
- Gliwice–Brzeg.

Tabela 1

Dostęp miast i gmin GZM do kolejowych połączeń pasażerskich		
Miasto/gmina GZM	Liczba ludności	Dostęp do kolejowych połączeń pasażerskich
Katowice	292 774	TAK
Sosnowiec	199 974	TAK
Gliwice	178 603	TAK
Zabrze	172 360	TAK
Bytom	165 263	TAK
Ruda Śląska	137 360	TAK
Tychy	127 590	TAK
Dąbrowa Górnicza	119 373	TAK
Chorzów	107 807	TAK
Mysłowice	74 618	TAK
Siemianowice Śląskie	66 841	NIE
Tarnowskie Góry	61 686	TAK
Będzin	56 354	TAK
Piekary Śląskie	55 030	NIE
Świętochłowice	49 557	TAK
Mikołów	41 014	TAK
Knurów	38 112	TAK
Czeladź	31 405	NIE
Łaziska Górne	22 202	TAK
Bieruń	19 507	TAK
Pyskowice	18 429	TAK
Radzionków	16 873	TAK
Lędziny	16 798	NIE
Zbroslawice	16 261	NIE
Siewierz	12 417	NIE
Świerklaniec	12 401	NIE
Psary	12 221	NIE
Gierałtów	12 183	NIE
Bobrowniki	12 132	NIE
Pilchowice	12 013	NIE
Rudziniec	10 643	TAK
Imielin	9 189	TAK
Wojkowice	8 942	NIE
Sośnicowice	8 909	NIE
Wry	8 409	NIE
Bojszowy	7 924	NIE
Mierzęcice	7 635	NIE
Sławków	6 983	TAK
Chełm Śląski	6 358	TAK
Ożarów	5 795	NIE
Kobiór	4 905	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 2

Zestawienie taboru Kolei Śląskich	
Typ Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego	Liczba pociągów
EN75 Flirt	4
EN76 Elf	9
27WEb Elf	6
22WEd Elf 2	12
21WEa Elf 2	5
34WEa Elf 2	4
14WE	2
35WE Impuls	1
36WEa Impuls	3
EN57 AKŚ	7
EN57 KM	2
EN71 AKŚ	2
EN57	2*
SZT SA138	1**

\* pojazdy wydierżawione od spółki POLREGIO \*\* pojazd użytkowany przez POLREGIO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Kolei Śląskich

Żadne połączenie POLREGIO nie jest współfinansowane przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Zgodnie z obowiązującymi zapisami ustawowymi GZM nie może finansować połączeń, które wykraczają poza jej obszar.

Poza przewoźnikami regionalnymi, po torach na obszarze GZM, jeżdżą również dwaj przewoźnicy dalekobieżni PKP Intercity oraz Leo Express. Obsługują oni jednak tylko wybrane stacje.

### Stacje i przystanki

Osobowy przystanek kolejowy to punkt ekspedycyjny zlokalizowany na szlaku, który jest przystosowany do obsługi pasażerów i zatrzymują się na nim pociągi wyznaczone rozkładem jazdy [9].

Stacja kolejowa to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpocząć i kończyć swój bieg, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy [10].

Na terenie GZM są czynne 64 dworce, stacje i przystanki kolejowe, gdzie odbywa się wymiana pasażerów (tab. 3). Na 23 z nich zatrzymują się tylko pociągi Kolei Śląskich. Kolejnych 12 jest obsługiwanych przez Koleje Śląskie i POLREGIO. Na następnych 10 zatrzymują się wyłącznie pociągi POLREGIO. Na 9 stacjach pasażerowie mogą wsiąść do pociągów Kolei Śląskich i PKP Intercity. Na 5 innych stacjach zatrzymują się pociągi trzech przewoźników: Kolei Śląskich, POLREGIO oraz PKP Intercity. Kolejne 2 stacje także są obsługiwane przez trzech przewoźników, ale w innym zestawieniu: Koleje Śląskie, PKP Intercity i Leo Express. Natomiast na 2 stacjach zatrzymują się pociągi czterech przewoźników: Koleje Śląskie, POLREGIO, PKP Intercity oraz Leo Express. Natomiast 1 stację obsługują PKP Intercity oraz POLREGIO.

W tabeli 3 uwzględniono również 10 stacji, które obecnie są nieczynne oraz stacje, które są czynne, ale nie ma na nich ruchu pasażerskiego lub prowadzony jest tam tylko ruch towarowy.

Dworzec kolejowy to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej [11].

Według zestawienia PKP SA na obszarze GZM funkcjonuje 12 dworców (stan na 31.01.2021): Będzin Miasto, Bytom, Chorzów Batory, Gliwice, Katowice, Katowice Ligota, Kobiór, Ruda Śląska, Sosnowiec Główny, Tarnowskie Góry, Tychy, Zabrze.

Jak wynika z opracowania „Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego” [12], największym dworcem na obszarze GZM są Katowice, gdzie w 2019 roku odprawionych zostało 17,6 mln pasażerów. Drugi w kolejności dworzec znajduje się w Gliwicach, skąd podróżowało 4,5 mln pasażerów. Trzeci to dworzec w Tychach, który obsłużył 2,1 mln pasażerów.

## Stacje i przystanki osobowe na terenie GZM

Lp.	Stacje i przystanki osobowe	Obsługa pasażerska (rozkład jazdy 2020/2021)	Przewoźnicy	Uwagi	Lp.	Stacje i przystanki osobowe	Obsługa pasażerska (rozkład jazdy 2020/2021)	Przewoźnicy	Uwagi
1	Będzin	TAK	Koleje Śląskie POLREIGO		36	Łaziska Górne	TAK	Koleje Śląskie	
2	Będzin Ksawera	TAK	Koleje Śląskie POLREIGO		37	Łaziska Górne Brada	TAK	Koleje Śląskie	
3	Będzin Łagisza	NIE	-	stacja nieczynna	38	Łaziska Średnie	TAK	Koleje Śląskie	tylko jeden pociąg (kursuje 14 XII 2020- 12 III 2021)
4	Będzin Miasto	TAK	Koleje Śląskie POLREIGO PKP Intercity		39	Mikołów	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity	
5	Bytom	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		40	Mikołów Jamna	TAK	Koleje Śląskie	
6	Bytom Bobrek	NIE	-	przystanek nieczynny	41	Mysłowice	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity Leo Express	
7	Bytom Karb	TAK	Koleje Śląskie		42	Mysłowice Brzezinka	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO	
8	Bytom Północny	TAK	Koleje Śląskie		43	Mysłowice Brzęczkowice	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO	
9	Chełm Śląski	TAK	Koleje Śląskie		44	Mysłowice Kosztowy	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO	
10	Chorzów Batory	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		45	Nakło Śląskie	TAK	Koleje Śląskie	
11	Chorzów Miasto	TAK	Koleje Śląskie		46	Nowy Bieruń	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO	
12	Chorzów Stary	TAK	Koleje Śląskie		47	Pyskowice	TAK	POLREGIO PKP Intercity	
13	Dąbrowa Górnicza Gołonóg	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO		48	Radzionków	TAK	Koleje Śląskie	
14	Dąbrowa Górnicza	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity		49	Radzionków Rojca	TAK	Koleje Śląskie	
15	Dąbrowa Górnicza Pogoria	TAK	Koleje Śląskie	przystanek obsługiwany tylko w wakacje	50	Ruda Śląska	TAK	Koleje Śląskie	
16	Dąbrowa Górnicza Południowa	NIE	-	stacja czynna, brak ruchu pasażerskiego	51	Ruda Śląska Chebzie	TAK	Koleje Śląskie	
17	Dąbrowa Górnicza Sikorka	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO		52	Rudziniec Gliwicki	TAK	POLREGIO	
18	Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	TAK	POLREGIO		53	Rzeczycze Śląskie	TAK	POLREGIO	
19	Dąbrowa Górnicza Wschodnia	TAK	POLREGIO		54	Siewierz	NIE	-	stacja nieczynna
20	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO		55	Sławków	TAK	POLREGIO	
21	Gliwice	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity		56	Sosnowiec Dańdówka	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO	
22	Gliwice Kuźnica	TAK	POLREGIO		57	Sosnowiec Główny	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity	
23	Gliwice Łąbędy	TAK	POLREGIO		58	Sosnowiec Jęzor	NIE	-	tylko ruch towarowy
24	Imielin	TAK	Koleje Śląskie		59	Sosnowiec Kazimierz	TAK	POLREGIO	
25	Katowice	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity Leo Express		60	Sosnowiec Maczki	NIE	-	stacja czynna, brak ruchu pasażerskiego
26	Katowice Brynów	TAK	Koleje Śląskie		61	Sosnowiec Porąbka	TAK	POLREGIO	
27	Katowice Kostuchna	NIE	-	stacja nieczynna	62	Świętochłowice	TAK	Koleje Śląskie	
28	Katowice Ligota	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity Leo Express		63	Taciszów	TAK	POLREGIO	
29	Katowice Piotrowice	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		64	Tarnowskie Góry	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO PKP Intercity	
30	Katowice Podlesie	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		65	Tarnowskie Góry Strzybnica	NIE	-	stacja nieczynna
31	Katowice Szopienice Południowe	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO		66	Tychy	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity Leo Express	
32	Katowice Załęże	TAK	Koleje Śląskie		67	Tychy Aleja Bielska	TAK	Koleje Śląskie	
33	Katowice Zawodzie	TAK	Koleje Śląskie POLREGIO		68	Tychy Grota Roweckiego	TAK	Koleje Śląskie	
34	Knurów	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		69	Tychy Lodowisko	TAK	Koleje Śląskie	
35	Kobiór	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity		70	Tychy Zachodnie	TAK	Koleje Śląskie	
					71	Tychy Żwaków	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity	
					72	Wryy	NIE	-	przystanek nieczynny
					73	Zabrze	TAK	Koleje Śląskie PKP Intercity	
					74	Zabrze Biskupice	NIE	-	tylko ruch towarowy

Źródło: opracowanie własne

## Przewozy

W całym województwie śląskim, zgodnie z danymi UTK, w 2019 roku z transportu kolejowego skorzystało ponad 20 milionów pasażerów. Dokładne dane w odniesieniu do obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nie są prowadzone, zatem możliwa jest analiza danych w odniesieniu do całego województwa, gdzie mieszkańcy nie podróżują często koleją.

Według raportu [12] liczba podróży koleją na jednego mieszkańca wynosi 5,9. Co prawda z każdym rokiem rośnie, ale w innych częściach Polski ludzie podróżują pociągami znacznie chętniej. Najczęściej robią to mieszkańcy województwa pomorskiego (26,1) i mazowieckiego (19,4) [12].

Na terenie GZM największe potoki podróżnych są generowane w relacjach: Katowice–Gliwice–Dąbrowa Górnicza oraz Katowice–Tychy.

## Koncepcja Kolei Metropolitalnej

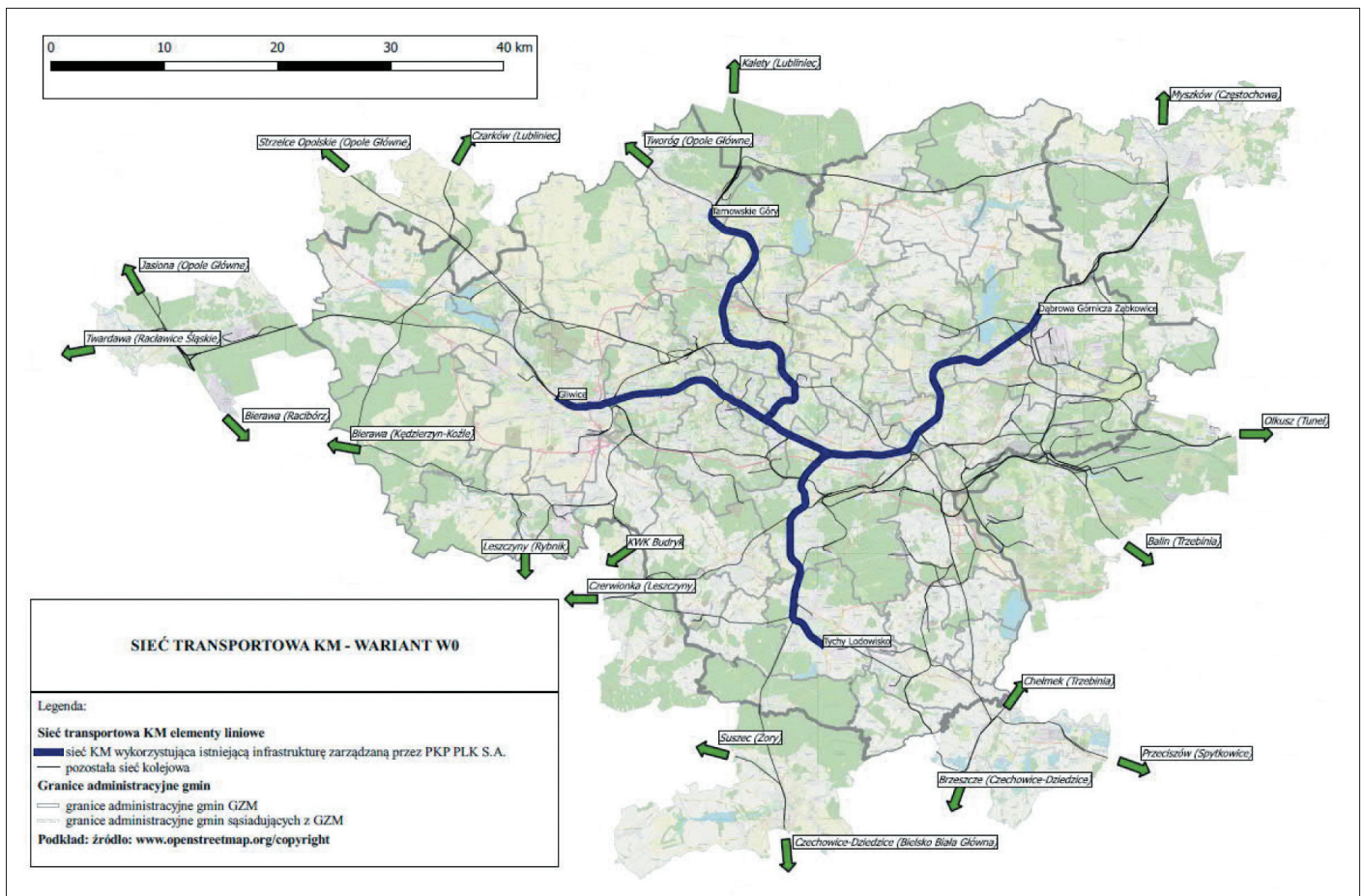
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia od początku funkcjonowania podejmuje działania mające na celu rozwój transportu kolejowego na swoim obszarze. Opracowana w 2019 roku koncepcja Kolei Metropolitalnej [2], [13] zakłada cztery warianty rozwoju kolei na terenie GZM. Jeden z nich – W0 – jest opcją bezinwestycyjną. Natomiast warianty W1, W2 oraz W3 to warianty inwestycyjne, zakładające nakłady finansowe w infrastrukturę kolejową oraz tabor.

**Wariant 0 Koncepcji Kolei Metropolitalnej i jego realizacja**  
Realizacja wariantu 0 Koncepcji Kolei Metropolitalnej ma na celu możliwie najszybszy rozwój kolei na terenie GZM z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury. To natomiast ma przekonać mieszkańców do zmiany ich nawyków mobilnościowych. Metropolia dąży do tego, aby jak najwięcej osób zdecydowało się podróżować transportem publicznym.

Wariant 0 zakłada funkcjonowanie dwóch głównych korytarzy transportowych: wschód–zachód (Gliwice–Katowice–Dąbrowa Górnicza–Ząbkowice) i północ–południe (Tarnowskie Góry–Katowice–Tychy–Lodowisko) oraz pozyskanie nowych pociągów. Pozwoli to na optymalniejsze wykorzystanie obecnie istniejących możliwości, przede wszystkim w obszarze infrastruktury.

## Działania GZM zmierzające do rozwoju kolejowej oferty przewozowej

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia realizuje już częściowo Wariant W0 z Koncepcji Kolei Metropolitalnej. Z budżetu GZM finansowane są dodatkowe połączenia Kolei Śląskich na obszarze Związku Metropolitalnego (tab. 4). Dzięki temu, poprzez wykorzystanie dostępnej infrastruktury, rozszerzana jest oferta przewozowa. W 2019 roku za kwotę 1,2 mln zł dofinansowano 15 połączeń. W 2020 kwota dofinansowania wzrosła do 6 mln zł, co pozwoliło na dofinansowanie 40 połączeń. W 2021 roku kwota dofinansowania w wysokości 9,2 mln zł obejmie 48 połączeń.



Rys. 2. Mapa wariantu W0 w koncepcji Kolei Metropolitalnej

Źródło: [2]

Tabela 4

Zestawienie połączeń kolejowych dofinansowywanych z budżetu GZM w latach 2019–2021			
Relacja	2019	2020	2021
Gliwice–Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	8	9	2
Gliwice–Katowice	–	16	20
Katowice–Tarnowskie Góry	3	–	–
Katowice–Tychy Lodowisko	4	6	11
Katowice–Mikolów	–	2	–
Tychy Lodowisko–Sosnowiec	–	4	–
Tychy Lodowisko–Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	–	1	12
Sosnowiec Główny–Gliwice	–	2	3

Źródło: opracowanie własne

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 w ramach tworzenia Kolei Metropolitalnej i budowy dodatkowej pary torów, jedynie dla pociągów aglomeracyjnych. Na ten projekt w budżecie GZM zabezpieczono kwotę 26 mln zł.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia równolegle uczestniczy również w Programie „Kolej+”, którego celem jest uzupełnienie sieci kolejowej w miejscowościach powyżej 10 tysięcy mieszkańców, nieposiadających dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Z terenu Metropolii szansę na realizację ma łącznie 13 projektów liniowych i punktowych. Wszystkie z nich wpisują się w koncepcję budowy Kolei Metropolitalnej.

Projekty liniowe zakładają: przywrócenie połączeń pasażerskich do stacji Pyskowice Miasto poprzez odbudowę rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice–Pyskowice Miasto; zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota–Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i przystanków osobowych; przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy–Katowice Murcki–Katowice Ligota linią kolejową nr 142; rewitalizację linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce–Dąbrowa Górnicza Huta Katowice oraz obudowę do stacji Dąbrowa Górnicza; przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice–Ruda Kochłowice–Katowice liniami kolejowymi nr 141, 164 i 651; a także możliwość uruchomienia połączeń Ruda Chebzie – Bytom (budowa łącznicy Kuźnica–Bytom Bobrek Wschodni) oraz Bytom–Ruda Śląska Orzegów–Ruda Śląska–Zabrze–Gliwice (budowa łącznicy Ruda Śląska–Ruda Śląska Orzegów).

Projekty punktowe zakładają budowę nowych przystanków kolejowych w Świętochłowicach (Mijanka), Zabrze (Zaborze Północ i ul. Armii Krajowej), Gliwicach (ul. Bema), Bytomiu (os. Arki Bożka i Bytom Rozbark). Jeden wniosek obejmuje modernizację stacji Tychy Miasto.

## Podsumowanie

Obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, dzięki dużej gęstości zaludnienia oraz rozległej sieci kolejowej, sprzyja rozwojowi transportu kolejowego, który ma odpowiedni potencjał, aby w przyszłości stanowić podstawę całego systemu transportowego. Obecnie znaczna część mieszkańców GZM ma już w swoich miastach i gminach dostęp do stacji czy przystanków, gdzie prowadzony jest ruch pasażerski. Dodatkowo sukcesywnie rozbudowywana jest infrastruktura wokół (parkingi, drogi dojazdowe), która ma zachęcać pasażerów do przesiadki z transportu indywidualnego na kolejowy. Co naturalne, ciągle nie dla wszystkich jest on atrakcyjnym sposobem podróży. Wpływa na to wiele czynników, jak dostępność do pociągu czy czasy przejazdu. Działania GZM zmierzają jednak do rozwoju transportu kolejowego, który w perspektywie kilkudziesięciu lat będzie jeszcze bardziej dostępny dla coraz większej liczby mieszkańców Związku Metropolitalnego. Będzie to możliwe m.in. poprzez etapową budowę Kolei Metropolitalnej, która docelowo ma liczyć 129 przystanków i 384 km sieci kolejowej.

## Literatura

1. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim, Dz.U. 2017 poz. 730.
2. Janecki R., Karoń G., Sobota A., Żochowska R., Kłos M. J., Soczówka P., *Koncepcja Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów*, Katowice 2018.
3. Uchwała nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.
4. Barchański A., Żochowska R., Kłos M.J., Soczówka P., *Klasyfikacja węzłów przesiadkowych na przykładzie GZM – ujęcie wielokryterialne*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2020, nr 2.
5. Centrum Przesiadkowe FOCH – prace na finiszu: <https://metropoliagzm.pl/2020/11/13/centrum-przesiadkowe-foch-prace-na-finiszu/>
6. Centrum przesiadkowe w Wilczy oficjalnie otwarte: <https://metropoliagzm.pl/2021/01/21/centrum-przesiadkowe-w-wilczy-oficjalnie-otwarte/>.
7. Koleje Śląskie: <https://utk.gov.pl/pl/pasazerowie/przewoźnicy/przewoźnicy/koleje-slaskie/15449,Koleje-Slaskie-Sp-z-oo-KS.html>.
8. <https://polregio.pl/pl/o-firmie/misja-wizja/>
9. Jacyna M., Gołębiowski P., Krześniak M., Szopiński J., *Organizacja ruchu kolejowego*, Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019.
10. Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, Dz.U. z 2005 r. nr 172, poz. 1444.
11. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2020 r. poz. 1043.
12. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2019 roku*, UTK Warszawa 2020: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16190-Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2019-r.html>.
13. Karoń G., Janecki R., Żochowska R., Sobota A., Soczówka P., Kłos M. J., *Charakterystyka wybranych zagadnień inżynierii systemów na przykładzie tworzenia koncepcji Kolei Metropolitalnej w GZM*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2020, nr 7.