



SUPLEMENT

do dokumentu pn. *Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów*

Praca naukowo-badawcza NB-278/RT5/2019

*Projekt prowadzony przez Katedrę Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Wydział
Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej*

*w ramach umowy nr KT/10/2019 zawartej w dn. 1.10.2019 r.
pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Politechniką Śląską*

Katowice, październik 2019 r.

ZESPÓŁ AUTORSKI:

dr inż. Ryszard JANECKI

dr hab. inż. Grzegorz KAROŃ, prof. PŚ

dr hab. inż. Renata ŻOCHOWSKA, prof. PŚ

dr inż. Marcin KŁOS

mgr inż. Piotr SOCZÓWKA

SPIS TREŚCI

Wstęp.....	4
1. Systemowe ujęcie postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy KM	6
2. Interesariusze aktywni w fazie „szerokiego odbioru” – etapie I konsultacji opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej	11
3. Struktura postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy KM, uczestniczących w etapie I konsultacji opracowania	12
4. Odpowiedzi autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej na kwestie zgłaszane przez interesariuszy KM w etapie I konsultacji opracowania	14
5. Podsumowanie fazy „szerokiego odbioru” – etapu I konsultacji	94
6. Sposób rozpatrzenia kwestii zgłaszanych przez interesariuszy KM na spotkaniach w podregionach – etap II konsultacji.....	111
7. Odpowiedzi autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej na kwestie zgłaszane przez interesariuszy KM w etapie II konsultacji opracowania	115
8. Podsumowanie fazy spotkań w podregionach – etapu II konsultacji.....	165
9. Synteza	193
Podsumowanie	218
Spis tabel.....	219
Spis rysunków	221

WSTĘP

W obszarach metropolitalnych coraz większe znaczenie mają działania ukierunkowane na równowagę mobilności, wpływające korzystnie na poprawę dostępności celów podróży, aktywność ekonomiczną i społeczną mieszkańców oraz kształtowanie zachowań komunikacyjnych ludności. Takie działania prowadzą do większej gotowości do rezygnacji z użytkowania samochodu na rzecz podróży publicznym transportem zbiorowym oraz podniesienia zaufania do tego sposobu przemieszczania się.

W związku z tym jednym z najważniejszych zadań władz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) jest kształtowanie obsługi potrzeb transportowych, odpowiadającej potrzebom mieszkańców i zgodnej z ich oczekiwaniami. Ważnym aspektem jest w tym zakresie wykorzystywanie potencjału transportu szynowego, a przede wszystkim transportu kolejowego, zapewniające poprawę stanu środowiska naturalnego oraz eliminację lub zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego. Atrakcyjna oferta przewozowa będzie sprzyjać wzrostowi konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego.

W tym kontekście ważnym działaniem podejmowanym przez władze GZM jest budowa systemu Kolei Metropolitalnej, którego koncepcja została opracowana przez zespół autorski z Politechniki Śląskiej w ramach pracy naukowo-badawczej NB-259/RT5/2018 (umowa nr 116/2018 zawarta w dn. 7.08.2018 r. pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Politechniką Śląską). Celem projektu Koncepcji Kolei Metropolitalnej (K-KM) było przedstawienie wstępnej konstrukcji systemu Kolej Metropolitalna (KM) na obszarze GZM, obejmującego podsystem strukturalny, w tym między innymi sieć transportową KM, podsystem funkcjonalny z organizacją ruchu pociągów oraz podsystem organizacyjny, którego jednym ze składników jest organizacja przewozów.

Zgodnie z przyjętą metodyką opartą na inżynierii systemów założono, że budowany system Kolei Metropolitalnej musi spełniać aspiracje interesariuszy. W związku z tym projekt pn. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii” poddany został dwuetapowemu procesowi konsultacji społecznych. Etap I obejmował fazę tzw. „szerokiego odbioru”, w której projekt K-KM został udostępniony w Internecie i każdy z interesariuszy miał swobodę w wyrażaniu swoich postulatów i sugestii. Natomiast w etapie II konsultacji gminy członkowskie GZM uczestniczyły w spotkaniach organizowanych w podregionach, na których miały możliwość zgłaszania kolejnych kwestii odnoszących się do proponowanych kierunków rozwoju pasażerskich przewozów kolejowych na obszarze Metropolii.

W efekcie przeprowadzonych konsultacji społecznych przygotowano Suplement do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, którego celem jest przedstawienie stanowiska autorów koncepcji KM w odniesieniu do kwestii zgłaszanych przez interesariuszy na dwóch etapach konsultacji. Zakres opracowania wynika

bezpośrednio z postawionego celu. Dokumentacja i postulaty zgłaszane na każdym z etapów zostały poddane oddzielnej analizie, a następnie ujęte w sposób syntetyczny w końcowej części projektu.

Rozdziały 1 – 5 odnoszą się do etapu I konsultacji. W rozdziale 1 przedstawiono sposób podejścia do analizy postulatów i sugestii zgłaszanych przez interesariuszy KM. Zastosowana metodyka, oparta na inżynierii współbieżnej, pozwala już na etapie prac koncepcyjnych na eliminację potencjalnych problemów, które mogłyby zaistnieć w trakcie budowy, a następnie funkcjonowania systemu Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.

Specyfikację interesariuszy formułujących na etapie I konsultacji postulaty i sugestie odnoszące się do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej, zamieszczono w rozdziale 2, a strukturę postulatów i opinii przedstawiono w rozdziale 3.

W kolejnym rozdziale opracowania zawarto odpowiedzi autorów na kwestie dotyczące zarówno samego opracowania, jak i problemów związanych z budową systemu Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.

Rozdział 5 to podsumowanie etapu I konsultacji, w którym zespół autorski podzielił zgłaszane postulaty i sugestie na dwie kategorie: kwestie mające charakter bezpośredniego odniesienia do Studium Wykonalności KM (SWKM), które uznano za wytyczne do tego dokumentu, oraz kwestie o charakterze modyfikatorów wariantów W1-W3 Kolei Metropolitalnej, w tym kreujące nowe, alternatywne warianty do rozpatrzenia na etapie Studium.

Rozdziały 6 – 8 odnoszą się do etapu II konsultacji. Spotkania w podregionach były okazją do zgłaszania kolejnych postulatów i sugestii do opracowania K-KM. Ze względu na ich lokalny charakter sposób analizy różnił się nieco od podejścia stosowanego w etapie I, przy czym zachowano ten sam układ w odniesieniu do obszarów problemowych, wyróżniając kwestie związane z metodyką projektu koncepcyjnego Kolei Metropolitalnej i Studium Wykonalności KM, infrastrukturą sieciową Kolei Metropolitalnej, organizacją systemu KM oraz funkcjonowaniem systemu KM (organizacja ruchu pociągów metropolitalnych, jakość oferty przewozowej). Takie ujęcie zaprezentowano w rozdziale 6.

W rozdziałach 7 i 8 przedstawiono odpowiedzi autorów na kwestie zgłaszane na etapie II konsultacji oraz podsumowanie tego etapu.

Rozdział 9 zawiera syntetyczne ujęcie wytycznych do Studium Wykonalności KM oraz kwestii o charakterze modyfikatorów wariantów W1-W3 Kolei Metropolitalnej zbudowanych na podstawie etapu I oraz II konsultacji.

Suplement zakończony został podsumowaniem, spisem tabel i wykazem rysunków.

System Kolei Metropolitalnej jest ważnym składnikiem rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Projekt koncepcji KM stał się przedmiotem zainteresowania zarówno władz Związku Metropolitalnego, jak i władz regionalnych, czego wyrazem jest opracowany Suplement. Stanowi on rozszerzenie zapisów zawartych w Koncepcji KM o kwestie zgłaszane przez najważniejszych interesariuszy systemu KM.

1. SYSTEMOWE UJĘCIE POSTULATÓW I SUGESTII ZGŁOSZONYCH PRZEZ INTERESARIUSZY KM

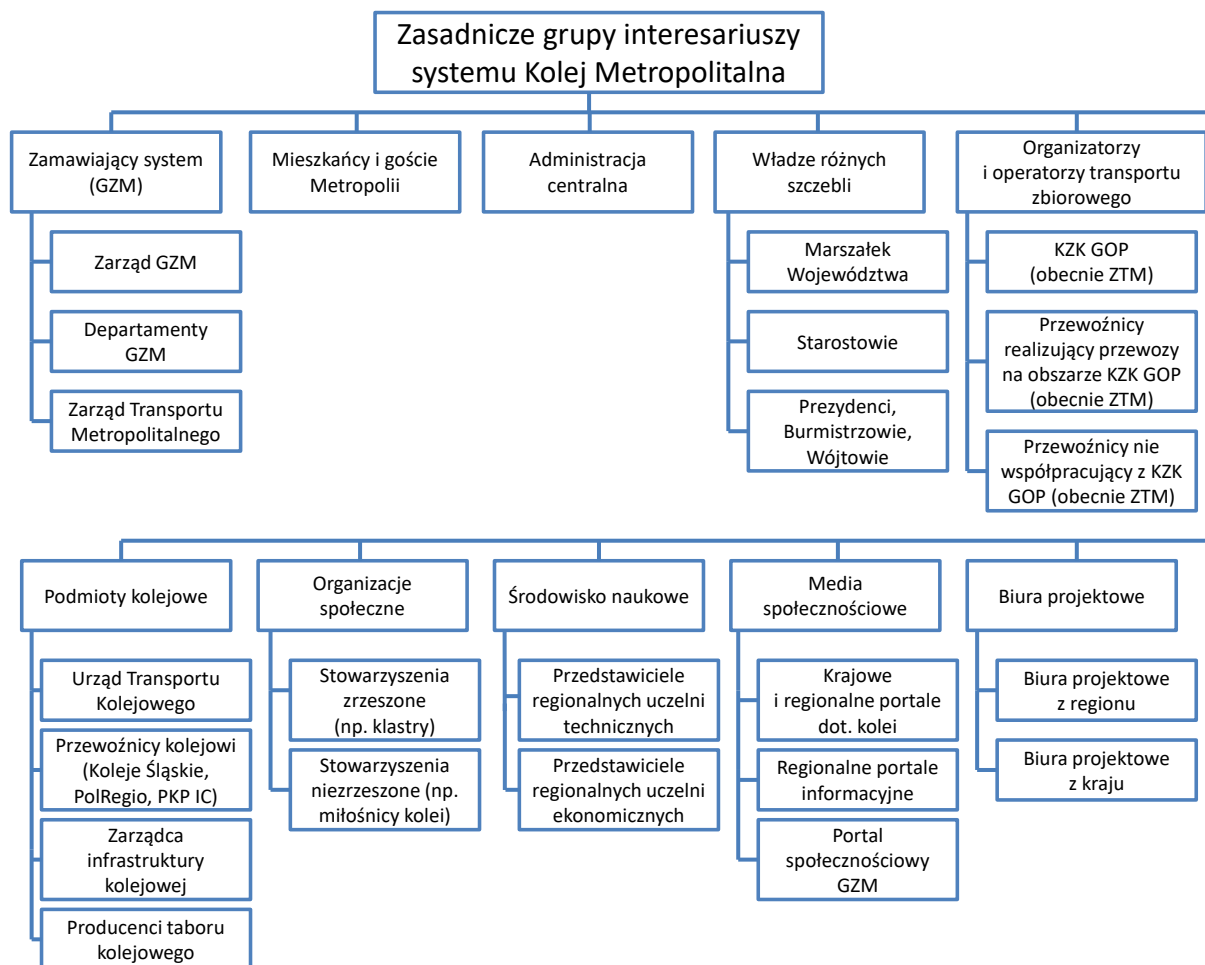
Metodę inżynierii systemów, zastosowaną przy opracowywaniu koncepcji Kolei Metropolitalnej (KM) na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), charakteryzuje wielofunkcyjność, interdyscyplinarność i jednoczesność podejścia do wszystkich problemów do rozwiązania. W związku z tym na etapie koncepcji, konieczna była współpraca z interesariuszami systemu w celu określenia ich potrzeb oraz sposobu, w jaki system KM ma je spełniać.

Za interesariuszy Kolei Metropolitalnej uznano organizacje, instytucje, grupy osób i jednostki, które będą wpływały na system KM, lub na których Kolej Metropolitalna w różny sposób będzie oddziaływać. Interesariuszy podzielono na trzy wiodące grupy: tworzących, oczekujących i użytkowników. Do grupy tworzących system KM zaliczyć należy zarówno zespół opracowujący koncepcję systemu Kolei Metropolitalnej, jak i zespół, który w przyszłości będzie opracowywać studium wykonalności tego projektu. Grupę oczekujących stanowi podmiot zamawiający system Kolei Metropolitalnej. Są to władze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Natomiast do grupy użytkowników zaliczyć można między innymi pasażerów oraz operatorów systemu.

Mając na uwadze przedstawione wiodące grupy interesariuszy, dokonano zasadniczego ich podziału. W przypadku systemu Kolei Metropolitalnej wyróżniono następujące zasadnicze elementy:

- zamawiający system Kolei Metropolitalnej (GZM),
- mieszkańcy i goście Metropolii,
- administracja centralna,
- władze różnych szczebli,
- funkcjonujący organizatorzy i operatorzy transportu zbiorowego,
- podmioty kolejowe,
- organizacje społeczne,
- środowisko naukowe,
- media społecznościowe,
- biura projektowe.

Dokonano szczegółowej identyfikacji podmiotów, które mogą być zaliczone do danej grupy. Wyniki analizy przedstawiono na rysunku 1.

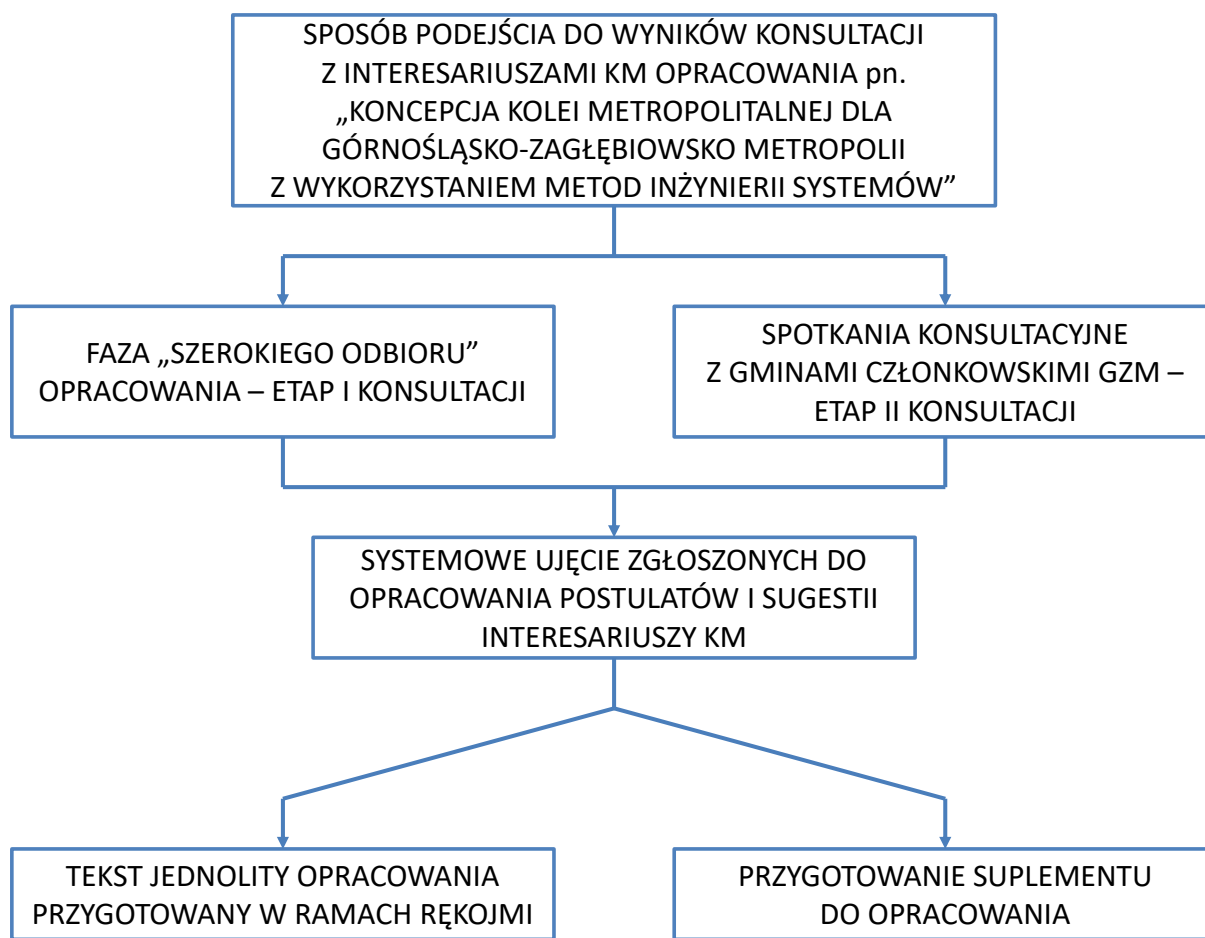


Rysunek 1. Sieć przedstawiająca zasadnicze grupy interesariuszy systemu Kolej Metropolitalnej

Źródło: Opracowanie własne

Zaangażowanie interesariuszy na etapie konstruowania koncepcji KM jest wyrazem podejścia określanego mianem inżynierii współbieżnej. Metodyka ta pozwala w fazie prac koncepcyjnych na eliminację potencjalnych problemów, które mogłyby zaistnieć w trakcie budowy, a następnie funkcjonowania systemu Kolej Metropolitalnej na obszarze GZM. Stosując jej zasady przyjęto odpowiedni sposób postępowania, który przedstawiono na rysunku 2.

Zgodnie z przyjętą metodyką, część interesariuszy wzięła udział w fazie „szerokiego odbioru” przygotowanej koncepcji Kolej Metropolitalnej – określono ją jako pierwszy etap konsultacji. Natomiast gminy członkowskie GZM dodatkowo uczestniczyły w spotkaniach konsultacyjnych w podregionach, których tematem była opracowana koncepcja KM, określająca podstawowe kierunki rozwoju pasażerskich przewozów kolejowych na obszarze Metropolii. Był to drugi etap konsultacji.



Rysunek 2. Sposób podejścia do postulatów i sugestii interesariuszy KM zgłoszonych w ramach konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów” po jego przekazaniu GZM

Źródło: Opracowanie własne

Można zatem wyróżnić dwie fazy uczestnictwa interesariuszy systemu KM w pracach opierających się na ogólnych zasadach inżynierii współbieżnej:

- fazę „szerokiego odbioru” (etap I konsultacji),
- fazę spotkań konsultacyjnych w podregionach (etap II konsultacji).

Pod pojęciem fazy „szerokiego odbioru” – pierwszego etapu konsultacji, rozumie się działania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, podjęte po przekazaniu przez autorów opracowanej koncepcji w okresie do 31.05.2019 r. Zamawiający udostępnił jej treść w Internecie oraz przekazał raport głównym interesariuszom systemu KM. Wykorzystując współczesne środki komunikacji, stworzone zostały warunki do swobodnego zgłaszania postulatów i sugestii dotyczących samego opracowania, jak i problemów związanych z Koleją Metropolitalną na obszarze GZM.

Spotkania konsultacyjne – drugi etap konsultacji przeprowadzono w miesiącach czerwiec - lipiec 2019 r. we wszystkich podregionach tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Uczestnikami tych spotkań byli przedstawiciele gmin tworzących Metropolię. Natomiast ich rezultatem były kolejne postulaty i sugestie części gmin do opracowanej koncepcji Kolei Metropolitalnej.

W toku prac koncepcyjnych zdefiniowano aspiracje interesariuszy, przeprowadzono analizę ich wykonalności oraz zaprojektowano główne wymagania na poziomie systemu Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.

Wymogi interesariuszy stanowiły odbicie różnych interesów i perspektyw tych podmiotów systemu KM:

- interesariusze tworzący system zainteresowani byli opracowaniem koncepcji KM, odpowiadającej aspiracjom pozostałych grup interesariuszy oraz swoim wymaganiom merytoryczno-jakościowym,
- interesariusze oczekujący (GZM) zainteresowani byli m.in. wydajnością KM, spójnością z funkcjonującymi już systemami przewozów metropolitalnych, wysokością kosztów kapitałowych i operacyjnych,
- grupa użytkowników, a więc z jednej strony operatorów systemu KM zainteresowana jest efektywnością procesów eksploatacyjnych, trwałością, niezawodnością, dostępnością materiałów eksploatacyjnych, części itp.; natomiast pasażerom zależało m.in. na wygodzie, bezpieczeństwie i użyteczności.

Często tak formułowane wymagania pozostawały ze sobą w sprzecznych relacjach.

Zamawiający, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, przedstawiając przygotowane opracowanie w Internecie oraz kierując je do głównych interesariuszy, przedłużył czas realizacji procesu: identyfikacja aspiracji interesariuszy → formułowanie wymagań systemowych dla Kolei Metropolitalnej. Tym samym proces ten objął fazę po przekazaniu zamawiającemu opracowania „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”.

Również na tym etapie ex post przyjęto systemowe podejście. Postulaty i sugestie interesariuszy KM zostały podzielone na dwie zasadnicze grupy:

- kwestie bezpośrednio odnoszące się do treści opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”,
- kwestie dotyczące problematyki KM na obszarze GZM związane z różnymi polami problemowymi.

Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym, kwestie bezpośrednio odnoszące się do raportu, uwzględniono w jego treści w ramach rękopisu. Tym samym przygotowano tekst jednolity opracowania i przesłano drogą elektroniczną do Departamentu Komunikacji i Transportu GZM.

W dalszej części prezentowanego opracowania wymieniono interesariuszy uczestniczących w obu fazach konsultacji, zgłoszone przez nich sugestie i propozycje zmian

oraz przedstawiono stanowisko zespołu autorskiego w podnoszonych kwestiach. Należy przy tym podkreślić, że jest ono również efektem finalnej dyskusji z przedstawicielami władz GZM.

2. INTERESARIUSZE AKTYWNI W FAZIE „SZEROKIEGO ODBIORU” – ETAPIE I KONSULTACJI OPRACOWANIA PN. KONCEPCJA KOLEI METROPOLITALNEJ

W tabeli 1. przedstawiono specyfikację interesariuszy formułujących na etapie I konsultacji postulaty i sugestie odnoszące się do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej, po jego przekazaniu Zamawiającemu (GZM).

Tabela 1. Wykaz interesariuszy formułujących postulaty i sugestie do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej na etapie I konsultacji

Lp.	Nazwa interesariusza systemu KM	Grupa interesariuszy systemu KM
1	2	3
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	władze różnych szczebli
2.	Urząd Wojewódzki	
3.	Urząd Miejski Dąbrowa Górnicza	
4.	Urząd Miejski Gliwice, Zastępca Prezydenta Miasta	
5.	Urząd Miasta Sławków, Burmistrz Miasta	
6.	Urząd Miejski Zabrze	
7.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	podmioty kolejowe
8.	Urząd Transportu Kolejowego	
9.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Strategii	
10.	Osoba prywatna 1	ekspert
11.	Osoba prywatna 2	użytkownik transportu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Departamentu Komunikacji i Transportu GZM

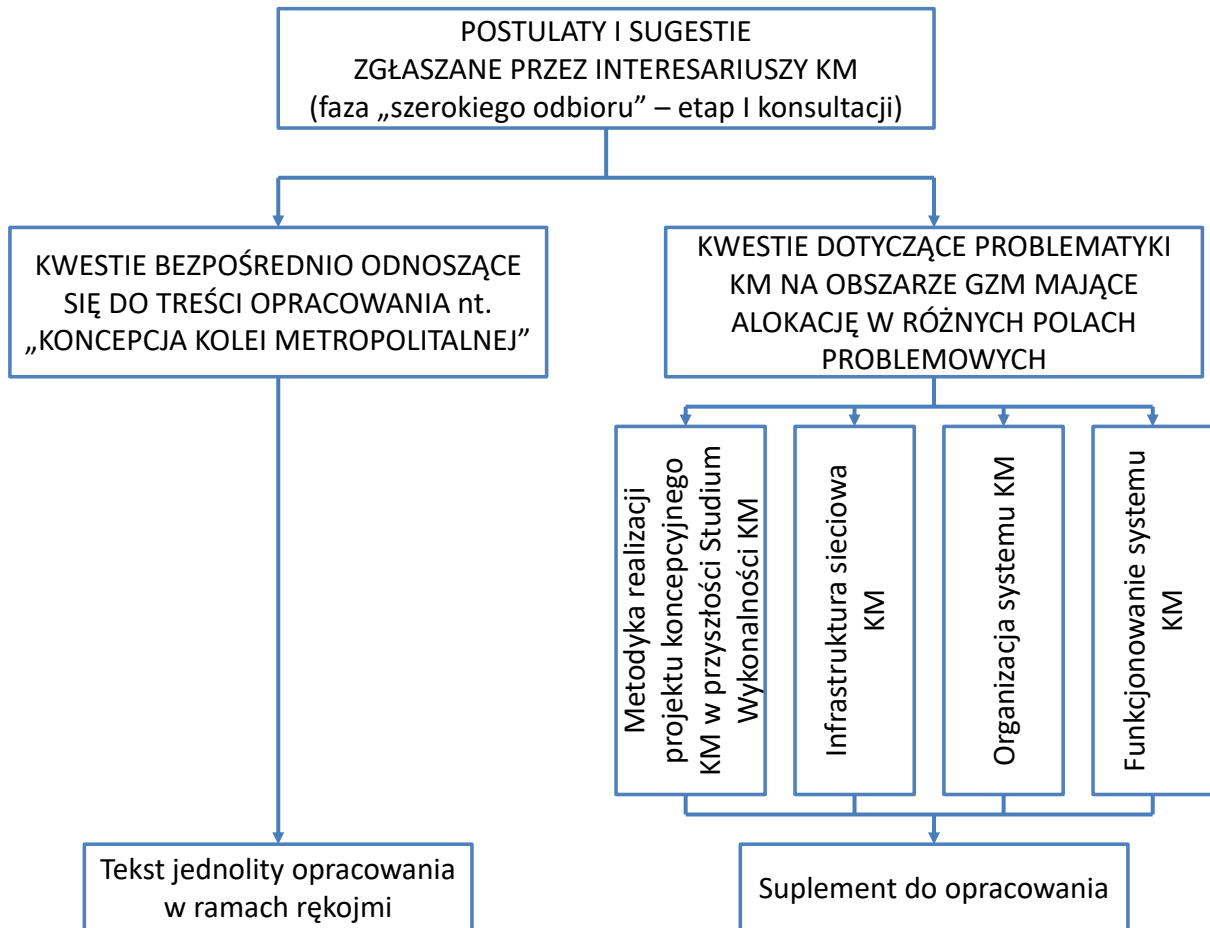
3. STRUKTURA POSTULATÓW I SUGESTII ZGŁOSZONYCH PRZEZ INTERESARIUSZY KM, UCZESTNICZĄCYCH W ETAPIE I KONSULTACJI OPRACOWANIA

W grupie kwestii dotyczących problematyki Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM zgłoszonych w fazie „szerokiego odbioru” (etap I), wyróżniono cztery pola problemowe związane z:

- metodyką projektu koncepcyjnego Kolei Metropolitalnej, a w kolejnym etapie prac nad Studium Wykonalności KM,
- infrastrukturą sieciową Kolei Metropolitalnej,
- organizacją systemu KM,
- funkcjonowaniem systemu KM (organizacja ruchu pociągów metropolitalnych, jakość oferty przewozowej).

Na rysunku 3. przedstawiono układ postulatów i sugestii zgłaszanych przez interesariuszy KM, uczestniczących w etapie I konsultacji opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów.

W kolejnym punkcie opracowania zamieszczono odpowiedzi autorów koncepcji KM na zgłoszone przez interesariuszy kwestie.



Rysunek 3. Struktura postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy KM, uczestniczących w etapie I konsultacji opracowania i sposób ich rozpatrywania

Źródło: Opracowanie własne

4. ODPOWIEDZI AUTORÓW KONCEPCJI KOLEI METROPOLITALNEJ NA KWESTIE ZGŁASZANE PRZEZ INTERESARIUSZY KM W ETAPIE I KONSULTACJI OPRACOWANIA

Zgłoszone przez interesariuszy KM postulaty i sugestie zostały zgromadzone przez Departament Komunikacji i Transportu GZM, a następnie przekazane autorom koncepcji. Odpowiedzi zespołu autorskiego koncepcji KM poprzedziła wstępna analiza otrzymanych opinii. Na tym etapie prac zostały one przydzielone do jednego z czterech wyróżnionych obszarów problemowych. Następnie do każdej z nich zespół autorski przygotował odpowiedzi, odzwierciedlające jego stanowisko w danej kwestii. W tabelach 2 - 5 ujęto zarówno wszystkie zgłoszone postulaty i sugestie, jak i odpowiedzi autorów koncepcji.

Tabela 2. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” - etap I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: metodyka realizacji projektu koncepcyjnego KM (w przyszłości Studium Wykonywalności KM)

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (poz.9)	KT-OT.KW-00535/19 (RKP-1678)	7.05.2019		1.1. Brak identyfikacji obecnych i przyszłych potrzeb transportowych, które mogłyby posłużyć prawidłowemu wybraniu odpowiedniego środka transportu: kolej, metro, szybki tramwaj, kolej jednoszynowa itd.	<p>– Obecne i przyszłe potrzeby transportowe zostały w opracowaniu określone na podstawie dwóch źródeł:</p> <ul style="list-style-type: none"> • danych z będącego w trakcie realizacji Studium Transportowego dla subregionu centralnego województwa śląskiego, • metody autorskiej stanowiącej narzędzie do uzupełnienia danych o popycie ze względu na brak modelu transportowego w Studium. <p>W rozdziale 6 przedstawiono szczegółowe dane dotyczące wielkości potoków pasażerskich w metropolitalnym transporcie kolejowym.</p>
				1.2. Dokument nie przedstawia wariantów, lecz poszczególne etapy rozwoju systemu (sekwencja działań).	– W opracowaniu zdefiniowane zostały cztery warianty W0 - W3 Kolei Metropolitalnej. Ich wyróżnikiem jest w każdym przypadku układ korytarzy kolejowych na kierunkach: wschód-zachód (Dąbrowa Górnicza - Katowice -

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
					Gliwice) i północ-południe (Tarnowskie Góry - Katowice - Tychy). W każdym wariantcie przyjęto m.in. zwiększenie długości sieci transportowej KM oraz zaproponowano określone technologie przewozowe. W tym kontekście należy stwierdzić, że w każdym wariantcie proponowane rozwiązania składają się na odrębne procesy rozwoju, a nie etapy tworzenia Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.
			Wariant W3	1.3. Niewielkie zmiany w stosunku do etapu W2.	– W wariantcie W3 zaproponowano układ sieci KM o długości 312,0 km (+19,4% w stosunku do wariantu W2), większą liczbę odcinków KM wydzielonych organizacyjnie, jak również zmianę przebiegu linii KM w południowo-zachodniej części GZM (Gliwice, Knurów, Ornontowice). Powyższe dane wskazują na znaczące zmiany w wariantcie W3 w stosunku do wariantu W2 w wielu podsystemach KM.
2. Urząd Wojewódzki (poz. 11)	RWVI.801.1.2019 (RKP-2104)	10.06.2019		2.1. Konieczność porównania i uzgodnienia koncepcji Kolei Metropolitalnej z dokumentami	– Przyjęta i realizowana metodyka projektowania koncepcji Kolei Metropolitalnej obejmowała analizę dokumentów

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>strategicznymi województwa śląskiego i planami rewitalizacji. Takie podejście zapewni komplementarność inwestycji kolejowych GZM z Planem rozwoju kolei w województwie śląskim, Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, krajowymi planami i strategiami rozwoju kolei, a przede wszystkim z realizowanymi na terenie regionu inwestycjami.</p>	<p>strategicznych na poziomie od europejskiego do gminnego (zob. rozdz. 2. raportu końcowego).</p>
3. Urząd Miejski Dąbrowa Górnicza (poz. 8)	KPM.033.3.2019 (RKP-1648)	8.05.2019		<p>3.1. Miasto Dąbrowa Górnicza wskazuje na korzystne efekty współpracy z agendami PKP PLK S.A. przy realizacji po stronie miasta projektów związanych z budową centrów przesiadkowych, przebudową układów komunikacyjnych w ich otoczeniu i w otoczeniu dworców kolejowych na terenie miasta. Strona kolejowa</p>	<p>Sugestia współpracy zespołu autorskiego przyszłego Studium Wykonalności KM z PKP PLK S.A. powinna być jedną z podstawowych zasad trybu prac nad przygotowaniem tego dokumentu.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				przygotowuje natomiast projekty obejmujące dobudowę nowych torów w obrębie miasta, które mają wyeliminować wąskie gardła na linii nr 1 oraz zapewnić separację ruchu dalekobieżnego od połączeń regionalnych i metropolitalnych.	
4. Urząd Miejski Gliwice (poz. 3)	UM.258655.2019 (RKP-0939, RKP-0952)	11.03.2019	Zastępca Prezydenta Miasta	4.1. Uważam, że wariant W2 jest najkorzystniejszy pod względem możliwości realizacyjnych oraz efektywności transportowej - dodatkowo zaproponowane przeze mnie modyfikacje powinny pozytywnie wpłynąć zarówno na część kosztową tego przedsięwzięcia jak i jego efektywność.	Wybór i rekomendacje wariantu KM to jedno z zasadniczych rozstrzygnięć w przyszłym Studium Wykonalności KM.
5. Koleje Śląskie sp. z o.o.(poz. 1)	KS.NO.0245/03/2019 (RKP-0921)	06.03.2019		5.1. Wydaje się, że KKM w swoich założeniach dosyć jednostronnie i bezkrytycznie opiera się na rezultatach analizy wykonanej w ramach Studium Transportowego	Autorzy koncepcji KM nie mieli podstaw do kwestionowania wyników zawartych w Studium Transportowym Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (brak dostępu do modelu transportowego).

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				Subregionu Centralnego Woj. Śl., które m.in. wskazuje na niski udział transportu kolejowego w obszarze zbliżonym do GZM - 0,4%. Być może dla dalszych prac należałoby wykonać osobne badania lub skorzystać z innych zbliżonych analiz.	Jednocześnie zgodnie z zasadami inżynierii systemów, podejście zespołu do wszystkich danych wejściowych było krytyczne i ostrożne. Wyrazem takiego postępowania jest wykorzystanie do analizy ruchu metody autorskiej (zob. rozdz. 6 raportu końcowego).
				5.2. Dokument nie odnosi się tak w warstwie założeń, jak i w b. krótkim rozdziale poświęconym możliwościom finansowania do krajowych i wojewódzkich programów strategicznych takich jak Kolej+, Program dla Śląska, Krajowy Program Kolejowy, Strategia Transportu Woj. Śl., Koncepcja wykorzystania Metropolitalnej Obwodnicy Kolejowej, Studium Transportowe Woj. Śl. i in. Nie wskazuje również możliwości	– Wymienione dokumenty podlegały w toku realizacji prac przy konstruowaniu koncepcji Kolei Metropolitalnej rozłożonej na warianty analizie. Wobec tego zawarte w nich propozycje były znane zespołowi autorskiemu i wykorzystane przy budowie proponowanych wariantów rozwiązań. W raporcie końcowym przedstawiono syntezę wyników, wskazując następujące przedsięwzięcia na obszarze GZM: <ul style="list-style-type: none"> • modernizację linii kolejowych do 2020 r. i w latach 2021 - 2027, • rewitalizację linii kolejowych do 2020 r. i w latach 2021 - 2027,

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				pozyskania finansowania (choćby taboru) w ramach obecnej perspektywy (np. środki POiŚ).	<ul style="list-style-type: none"> • priorytetowe inwestycje w transporcie kolejowym na latach 2021 - 2027 wskazane przez władze regionalne i GZM, • projekty węzłów przesiadkowych na lata 2019 - 2023. <p>Na etapie koncepcji KM określono szacunkową wielkość nakładów, wskazując w sposób ogólny mechanizm i źródła finansowania. Szczegółowa analiza tego zagadnienia powinna być wykonana w Studium Wykonalności KM.</p>
6. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach (poz. 4)	(RKP-1340)	10.04.2019	e-mail	6.1. Uwzględnienie w analizach tylko układu miast, zamiast uwzględnienia również układu dzielnic.	<p>Kolej Metropolitalna ma realizować funkcje o zasięgu metropolitalnym, stąd w projekcie koncepcji KM przyjęto wymiar właściwy sieci miast i gmin będących członkami GZM.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Takie podejście nie stanowi przeszkody do rozpatrywania w SWKM rozwiązań o zasięgu wewnątrzmijskim.
				6.2. Warto rozważyć rozwój poszczególnych miast i kierunku rozbudowy aglomeracji,	<p>W projekcie koncepcji KM przeprowadzono analizę obecnego zagospodarowania przestrzennego i prognozowanych w tym</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				przystępowanie do aglomeracji innych miast.	zakresie zmian. Jej wyniki wykorzystano przy konstruowaniu wariantów W1-W3 KM. – W pracach nad koncepcją KM uwzględniono rozszerzenie GZM w bliskiej perspektywie o nowe gminy (m.in. Orzesze), a także zgłaszane zainteresowanie określonymi połączeniami KM, gmin niebędących członkami Metropolii (m.in. Oświęcim).
7. PKP PLK S.A. Biuro Strategii Warszawa (poz.6)	ISR6-400-2.1 /2019 (RKP-1592)	30.04.2019		7.1. Słabą stroną opracowania jest brak wariantowości przeprowadzonych analiz (przedstawione „warianty” W0-W3 są tak naprawdę etapami realizacji). W opracowaniu przeanalizowano jedynie wariant bazujący na dotychczasowym szkielecie linii kolejowych, głównie w osiach wschód-zachód (Pyskowice - Katowice - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice / Mysłowice) oraz północ-południe (Tarnowskie Góry - Katowice - Tychy - Nowy Bieruń / Orzesze).	– Autorzy opracowania przedstawili cztery warianty koncepcji KM: <ul style="list-style-type: none"> • wariant W0, bezinwestycyjny w zakresie sieci KM, monoteknologiczny (kolej konwencjonalna), odpowiada założeniach przyjętym w 2018 r. w „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”; przewiduje się w nim zwiększenie pracy eksploatacyjnej na wybranych odcinkach sieci kolejowej zlokalizowanych w głównych korytarzach transportowych Metropolii,

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
					<ul style="list-style-type: none"> • wariant W1, inwestycyjny, monoteknologiczny (kolej konwencjonalna), układ sieci tworzyć będą linie transportowe przebiegające w dwóch głównych korytarzach transportowych Metropolii: wschód-zachód i północ-południe, układ torowy KM będzie wydzielony technicznie (odrębne tory dla pociągów metropolitalnych), • wariant W2, inwestycyjny, multiteknologiczny (kolej konwencjonalna, lekka kolej miejska, kolej jednoszynowa typu monorail), układ sieci w głównych korytarzach transportowych i ich otoczeniu, znacząco zwiększona jej długość i dostępność, układ torów KM wydzielony technicznie oraz zaproponowano zastosowanie formuły określonej jako organizacyjne wydzielenie linii Kolei Metropolitalnej (zmodyfikowany rozkład jazdy pociągów na tych liniach,

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
					<p>zapewniający efektywną realizację potrzeb ruchowych KM),</p> <ul style="list-style-type: none"> • wariant W3, inwestycyjny, multitechnologiczny (technologie przewozowe, jak w wariacie W2), dalsze zwiększenie długości sieci KM i liczby punktów odprawy pasażerów układu sieci rozmieszczonych w głównych korytarzach transportowych Metropolii i w ich otoczeniu, wydzielenie techniczne torów na wybranych liniach KM oraz wydzielenie organizacyjne na wszystkich pozostałych liniach układu sieci KM. <p>— Każdy z przedstawionych wariantów W0 - W3 Kolei Metropolitalnej jest oddzielnym rozwiązaniem w jej projekcie koncepcyjnym. Nie stanowi natomiast części jednego rozwiązania problemu budowy KM na obszarze Metropolii, realizowanej w określonym przedziale czasu - zob. również poz. 1.1. w tabeli 2.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>7.2. Opracowanie Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego 2017/2018 zawierającego w sobie model makrosymulacyjny oparty na badaniach ruchu stwarza możliwość analizy różnych wariantów, które powinny być oceniane przy użyciu tego modelu m.in. pod kątem wpływu na podział zadań przewozowych oraz liczbę podróży. Wariantować należy zarówno rozwiązania infrastrukturalne (przebieg infrastruktury liniowej), jak i organizacyjne (trasy/relacje pociągów, częstotliwości kursowania, wzorce zatrzymania – pociągi osobowe, przyśpieszone, osobowo-przyśpieszone w zależności od odcinka oraz relacji).</p>	<p>W czasie opracowywania koncepcji KM, model transportowy nie był dostępny. Postuluje się jego wykorzystanie na etapie prac nad Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>7.3. W aspekcie wariantowania zdaniem PKP PLK S.A. warto już na obecnym etapie przeanalizować zasadność realizacji budowy naziemnego lekkiego metra. Zgodnie z treścią opracowania, (np. Synteza, str. 21) „jest to na obecnym etapie system alternatywny do proponowanych wariantów KM; lekkie metro naziemne wymaga sporządzenia nowej koncepcji, w perspektywie lat 2028-2034, w której zaktualizowany zostanie kształt sieci tak, aby nie stanowił konkurencji dla systemu KM, lecz jego dopełnienie w obsłudze przyszłych potrzeb transportowych”. Z punktu widzenia wyboru podróży przez użytkowników technologia systemu jest sprawą wtórną, zatem</p>	<p>Autorzy koncepcji KM proponują pozostawienie projektu budowy naziemnego lekkiego metra jako projektu alternatywnego do koncepcji Kolei Metropolitalnej opartej na kolei konwencjonalnej. Dwie przesłanki są w tym przypadku szczególnie znaczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pierwsza wynika z zasad inżynierii systemów i zakłada w procesie projektowania możliwość określania alternatywnych rozwiązań ogólnych; w przypadku KM są to inne dostępne i wykonalne sposoby jej tworzenia. W pracach nad koncepcją KM skorzystano z takiej możliwości i przyjęto sieć linii naziemnego lekkiego metra jako alternatywne rozwiązanie, • drugą z kolei konstytuują ogólne założenia projektu KM; wskazano w nich bowiem na potrzebę tworzenia nowego systemu przewozów metropolitalnych, opartego na istniejących, ale podlegających modernizacji zasobach technicznych

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>naziemne metro nie byłoby system alternatywnym. Naziemne metro może być trasowane w atrakcyjniejszych korytarzach niezależnych od sieci kolejowej PKP PLK S.A., zatem jego budowa oprócz zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego może „odzyskać” przepustowość na sieci PKP PLK S.A.</p>	<p>w zakresie infrastruktury. Powyższe założenie znalazło swoje odzwierciedlenie w proponowanych wariantach KM od W1 do W3. Wykorzystanie kolei konwencjonalnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ wymaga mniejszych nakładów, ◆ pozwala na efektywną współpracę z PKP PLK S.A. i wykorzystanie jej doświadczenia na kolejowym rynku inwestycyjnym, ◆ daje możliwość przygotowania takich rozwiązań, które zaspokajają będą wymagania systemu KM oraz eliminować ograniczenia występujące po stronie PKP PLK S.A., wynikające z możliwości inwestycyjnych oraz konieczności realizacji potrzeb innych kolejowych systemów pasażerskich i towarowych. Należy jednak mieć na uwadze przedstawione zagrożenia. <p>– W tym kontekście proponuje się w Studium Wykonalności KM następujące podejście:</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
					<ul style="list-style-type: none"> • w przypadku realizacji inwestycji w systemie kolei konwencjonalnej, w zakresie i czasie odpowiadającym potrzebom tworzenia Kolei Metropolitalnej, zgodnie z przyjętą logiką działań, w perspektywie lat 2028 - 2034 należałoby rozważyć możliwość budowy naziemnego lekkiego metra i opracować projekt koncepcji oraz Studium Wykonalności metra; sieć naziemnego lekkiego metra nie powinna być konkurencyjna do systemu KM lecz jego dopełnieniem w obsłudze przyszłych potrzeb przewozowych, • w sytuacji braku efektywnego programu inwestycyjnego dla układu KM opartego, dla głównych kierunków przewozów, na kolei konwencjonalnej, proponuje się rozpatrzenie w Studium Wykonalności KM obu możliwych rozwiązań: bez naziemnego lekkiego metra oraz

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
					z wykorzystaniem tego systemu przewozów masowych.
				<p>7.4. Zastosowano zbyt sztywne podejście do definiowania wariantów (etapów), które powinny być definiowane w sposób modułowy. Niektóre inwestycje, polegające na budowie lub odbudowie infrastruktury mogą być zrealizowane wcześniej (np. już w W0 zamiast W1 czy W2), ponieważ mogą być niezależne od kluczowych założeń wariantów (np. od budowy dodatkowych torów szlakowych). Są to zarówno inwestycje już przewidziane do realizacji (np. odbudowa linii 182 do MPL Katowice Pyrzowice) jak również działania o stosunkowo niewielkim stopniu skomplikowania (np. wydłużenie relacji pociągów do Pyskowic).</p>	<p>Ze względu na koncepcyjny charakter projektu KM, w sposób ogólny uwzględniono modułowość i kolejność zadań wynikającą m.in. z analizy przedsięwzięć inwestycyjnych zgodnych z potrzebami układu sieci KM, uwzględnienie danej inwestycji infrastrukturalnej w poszczególnych wariantach W1-W3 Kolei Metropolitalnej wynikało z przyjętego zasięgu układu sieci, a nie z terminu realizacji tej inwestycji; należy również dodać, że warianty W1-W3 mają ten sam moment rozpoczęcia ich realizacji, to jest rok 2021.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>7.5. W opracowaniu zidentyfikowano odcinki, po których będą się poruszały pociągi, ale nie ma określonych całych linii komunikacyjnych. Podane w tabelach linie transportowe odnoszą się do krótkich odcinków między st. węzłowymi (np. Sosnowiec Południowy - Katowice Metropolia lub Mysłowice - Katowice Metropolia) i nie wiadomo część jakiej linii komunikacyjnej stanowią. Określenie linii komunikacyjnych, a nie odcinków jest fundamentalne dla analiz ruchowo-eksploatacyjnych, choćby ze względu na określenie wymagań rozkładowych, układów torowych czy pojemności taboru.</p>	<p>– Analizy związane z przebiegiem tras linii KM (relacji pociągów metropolitalnych) należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM przy wykorzystaniu modelu transportowego.</p>
				<p>7.6. Sieć komunikacyjna (trasy przejazdu oraz infrastruktura)</p>	<p>– W czasie opracowywania koncepcji Kolei Metropolitalnej, model transportowy był</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>powinna wynikać z prognozowanych przemieszczeń ludności. Z opracowania wynika, że bazowano na więźbie ruchu (rozkładzie przestrzennym podróży), jednak w rozdzielczości gmin (tom 5, str. 562, str. 600), co jest niewystarczające dla tak złożonego obszaru jakim jest konurbacja, tym bardziej że same gminy są dość rozległe, a w warunkach górnośląskich często składają się z odseparowanych od siebie dzielnic. W związku z tym analizy powinny zostać uszczegółowione po zakończeniu opracowywania modelu 4-stadiowego w ramach „Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego 2017/2018”. Pozwoli to na</p>	<p>niedostępny; w związku z tym analizy należy uszczegółowić w Studium Wykonalności KM po uruchomieniu modelu.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				skorzystanie z modelu o rejonach komunikacyjnych dokładniejszych niż gminy, a także na elastyczniejszą analizę z racji wykorzystania dedykowanego oprogramowania.	
				7.7. W tomie V na str. 562 napisano: „- przeprowadzona analiza ruchowa ma w możliwie jak najdokładniejszy sposób odwzorować procesy ruchu zachodzące w systemie transportowym, mając na uwadze liczne ograniczenia wynikające z braku transportowego modelu ruchu dla obszaru analizy,- nie wymagane jest szczegółowe odwzorowanie sieci transportowej, a jedynie identyfikacja połączeń bliższych i dalszych oraz wykorzystywanych do obsługiwanych tych relacji środków transportowych, - przeprowadzona analiza ruchowa ma za zadanie	Ze względu na brak modelu transportowego autorskie obliczenia ruchowe były wystarczające do opracowania koncepcji KM. Jej autorzy zalecają natomiast wykorzystanie modelu transportowego do przeprowadzenia analiz ruchu na etapie Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>w głównej mierze przedstawienie wielkości potoków ruchu, które będą korzystały z całego systemu kolei metropolitalnej w poszczególnych wariantach i horyzontach prognostycznych".</p> <p>W związku z przyjętymi ogólnymi założeniami, zachodzi obawa że zastosowany model może być zbyt mało dokładny do określania np. nowych przystanków kolejowych, a także nie mógł być zastosowany do analizy wariantowej przebiegu linii kolejowej na poziomie danej gminy (dzielnicy).</p>	
				<p>7.8. W treści opracowania odnośnie linii 142 napisano: „Kolejowe połączenie (Tychy) Katowice Dąbrowa – Katowice Ochojec – Katowice Ligota – Katowice Metropolia – Katowice Zawodzie – Katowice Nikiszowiec – Katowice</p>	<p>Propozycje rozwoju układów miejskiego transportu zbiorowego z wykorzystaniem rozwiązań w zakresie transportu kolejowego, nie były przedmiotem rozważań w projekcie koncepcji KM. Analiza obejmowała bowiem połączenia o zasięgu metropolitalnym. Nie ma przeszkód do przeprowadzenia w SWKM</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>Giszowiec) jest realnym do rozpatrzenia i analizy w odrębnym projekcie rozwiązaniem dla przemieszczeń na kierunkach południowe dzielnice miasta – centrum Katowice – wschodnie dzielnice.”. Zdaniem PKP PLK S.A. przewozy zawierające się w jednej gminie także stanowią element przewozów metropolitalnych, analogicznie jak linie miejskie ZTM stanowią fragment większej całości obejmującej Metropolię. W związku z tym uważamy za zasadne wykonanie analiz tego typu linii, co wpłynie na zakres rzeczowy planowanych inwestycji. Uwaga dotyczy także innych, potencjalnych tras kolei miejskich (w obrębie jednej gminy).</p>	<p>analizy potencjalnych tras kolei miejskich, obsługujących dane miasto GZM.</p>
				7.9. Konieczność technicznego wydzielenia KM wymaga	– Szczegółową analizę wydzielenia torów dla pociągów KM na odcinku linii nr 140 Katowice

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>przeprowadzenia kompleksowych analiz ruchowo-eksploatacyjnych w modelu mikrosymulacyjnym . Na chwilę obecną odcinek Katowice Ligota - Orzesze Jaśkowice jest wykorzystywany głównie przez pociągi regionalne, które z uwagi na brak KM pełnią rolę także pociągów aglomeracyjnych. Analiza powinna wziąć pod uwagę potencjalny ruch pociągów dalekobieżnych (PKP Intercity S.A.) oraz ruch pociągów regionalnych w kierunku Rybnika i Jastrzębia Zdroju, które na odcinku metropolitalnym mogą (ale nie muszą) być komplementarne do przewozów metropolitalnych.</p>	<p>Ligota - Mikołów - Orzesze należy przeprowadzić dla wariantów W2 i W3 w Studium Wykonalności KM. Potrzeba kompleksowej analizy z wykorzystaniem modelu mikrosymulacyjnego została wskazana w koncepcji Kolei Metropolitalnej.</p>
				<p>7.10. Konieczność technicznego wydzielenia KM wymaga przeprowadzenia kompleksowych analiz ruchowo-eksploatacyjnych w modelu mikrosymulacyjnym,</p>	<p>Szczegółową analizę wydzielenia torów dla pociągów KM na odcinku Tychy - Tychy Lodowisko - Nowy Bieruń (linie kolejowe nr 179, 696 i 885), należy przeprowadzić dla</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>szczególnie na odcinku Tychy – Tychy Lodowisko. Na chwilę obecną na tym odc. kursują wyłącznie pociągi osobowe i towarowe, przy czym poc. osobowe mają priorytet. Przyjęte rozwiązania infrastrukturalne powinny umożliwiać realizację zakładanej częstotliwości, uzyskania niezawodności (odporność na opóźnienia) oraz prowadzenia ruchu pociągów towarowych. Analiza możliwości ruchu pociągów towarowych powinna obejmować także możliwość odciążenia newralgicznego odcinka poprzez skierowanie pociągów z fabryki Fiat Auto Poland przez st. Oświęcim zamiast przez Tychy.</p>	<p>wariantów W1-W3 w Studium Wykonalności KM.</p> <p>– Potrzeba kompleksowej analizy z wykorzystaniem modelu mikrosymulacyjnego została wskazana w koncepcji Kolei Metropolitalnej.</p>
				7.11. Konieczność technicznego wydzielenia KM wymaga przeprowadzenia kompleksowych	– Szczegółową analizę wydzielenia torów dla pociągów KM na odcinku linii kolejowych nr 137 i 135 Gliwice - Gliwice Łabędy -

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: METODYKA REALIZACJI PROJEKTU KONCEPCYJNEGO KM (W PRZYSZŁOŚCI STUDIUM WYKONALNOŚCI KM)					
				<p>analiz ruchowo-eksploatacyjnych w modelu mikrosymulacyjnym, szczególnie na odcinku Gliwice Łabędy – Pyskowice. PKP PLK S.A. wstępnie identyfikują możliwość odbudowy odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice linii 132 dla ruchu towarowego, co częściowo odciążałoby odcinek Gliwice Łabędy – Pyskowice oraz węzeł Gliwice.</p>	<p>Pyskowice należy przeprowadzić dla wariantu W2 i W3 w Studium Wykonalności KM. Potrzeba kompleksowej analizy ruchowo-infrastrukturalnej z wykorzystaniem modelu mikrosymulacyjnego została wskazana w koncepcji Kolei Metropolitalnej.</p>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etap I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: infrastruktura sieciowa KM

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (poz. 9)	KT-OT.KW-00535/19 (RKP-1678)	7.05.2019		1.1. Brak dokładnej analizy przepustowości obecnej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym pominięcie faktu istnienia przewozów wojewódzkich.	– Analizy przepustowościowe funkcjonującej na obszarze GZM sieci kolejowej przeprowadzono w zakresie dostosowanym do potrzeb opracowywanego projektu koncepcji KM. Pogłębioną analizę zdolności przepustowych należy wykonać w Studium Wykonalności KM. – W raporcie „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów” omówiono system przewozów regionalnych obsługiwanych przez Koleje Śląskie sp. z o.o. w zakresie dostosowanym do potrzeb opracowania.
				1.2. Realizacja propozycji stworzenia 3 różnych systemów kolejowych jednocześnie (kolej konwencjonalna, lekka kolej	– Funkcjonujące rozwiązania w zakresie publicznego transportu miejskiego w metropoliach europejskich i światowych potwierdzających tezę

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				miejska, monorail) spowoduje wzrost kosztów przy braku kompatybilności (taboru, infrastruktury) różnych linii komunikacyjnych.	o multitechnologicznych systemach transportowych na tych obszarach. Standard ten zaimplementowano m.in. w Wiedniu (2,6 mln mieszkańców; metro, tramwaj, autobus, szybki tramwaj, kolej miejska, kolej City Airport Train); Monachium (2,6 mln; Kolej miejska (S-Bahn), metro, tramwaj, autobus); Praga (2,6 mln; metro, tramwaj, autobus, kolej podmiejska, funicular); Seattle (3,7 mln; metro, kolej podmiejska, szybki tramwaj, autobus, monorail, taksówka wodna).
				1.3. Brak merytorycznego uzasadnienia budowy kolei jednoszynowej (monorail) do lotniska.	– W pracy wskazano dwa zasadnicze czynniki przemawiające za projektem połączenia centrum Metropolii (Katowice, Sosnowiec) koleją jednoszynową monorail z MPL Katowice w Pyrzowicach. Pierwszy to prognozowany dwukrotny wzrost wielkości ruchu lotniczego w stosunku do 2019 r. (10,7 mln pasażerów w 2035 r.). Drugi to potrzeba stałej poprawy pozycji GZM w Polsce i Europie oraz kształtowanie jej

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					wysokiej rozpoznawalności. Takim nowoczesnym wyróżnikiem marki GZM mógłby stać się innowacyjny system transportowy obsługujący stale rozwijający się port lotniczy Metropolii. Szerszą analizę projektu połączeń monorail należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.
			Wariant W0	1.4. Brak rozbudowy infrastruktury kolejowej 1.5. Proponowany korytarz „północ-południe” nie uwzględnia ograniczonej przepustowości stacji Katowice - zmiana czoła pociągów w stacji Katowice (relacja Tarnowskie Góry - Tychy Lodowisko) powoduje zajęcie krawędzi peronowej na minimum 7 minut.	Wariant W0 jest wariantem bezinwestycyjnym w zakresie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej. Stanowi odzwierciedlenie proponowanych przez GZM działań ujętych w „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”.
			Wariant W1	1.6. Brak uwzględnienia istniejących projektów prowadzonych przez PKP PLK:	W wariacie W1 proponowany docelowy układ sieci KM tworzą linie kolejowe, na których zachodzi konieczność budowy dodatkowych dwóch torów dla pociągów

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odcinku Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice - Dziedzice - Zebrzydowice, ✓ Rewitalizacja linii kolejowych nr 104/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim. 	Kolei Metropolitalnej. Linie te usytuowane są w dwóch zasadniczych korytarzach transportowych GZM: wschód-zachód, północ-południe. Tym samym zaproponowane inwestycje na liniach E30 i E65 (nr 1 i 139) oraz na połączeniu Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim (linie kolejowe nr 179/885/138) uwzględniono w pracach związanych z koncepcją KM, odnoszących się do wariantu W1.
				1.7. Brak propozycji budowy drugiego toru na odcinku Katowice - Mikołów - Łaziska Górne 1.8. Brak propozycji budowy linii kolejowej do Pyskowic Miasta.	– Linie kolejowe nr 140 i dawna nr 198 nie są elementami układu sieci KM zaprojektowanego w wariantcie W1.
				1.9. Brak merytorycznego uzasadnienia budowy kolei wydzielonej technicznie na odcinku Tychy - Tychy Lodowisko - Nowy Bieruń.	– Szczegółowe analizy w zakresie budowy Kolei Metropolitalnej wydzielonej technicznie na odcinku Tychy - Tychy Lodowisko - Nowy Bieruń należy przeprowadzić na etapie Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
			Wariant W2	1.10. Propozycja budowy kolei typu „monorail” do MPL Pyrzowice bez wskazania merytorycznego uzasadnienia.	zob. poz. 1.3. w tabeli 3.
				1.11. Propozycje projektów infrastrukturalnych Województwa Śląskiego na lata 2021 – 2027.	<p>Przedstawione projekty były przedmiotem analizy w trakcie prac nad wariantami W1-W3 Koncepcji KM. Z punktu widzenia KM, ważne znaczenie mają projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozważane do wsparcia ze środków RPO Województwa Śląskiego na lata 2021 - 2027 (projekt nr 1 – rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń - Oświęcim), • proponowane do sfinansowania z innych źródeł; poziom krajowy (projekty nr 1 – prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, nr 3 – budowa

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					drugiego toru linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota - Leszczyny, 5 – przystosowanie linii kolejowej nr 131 na odcinku Chorzów Batory – Bytom – Tarnowskie Góry do ruchu pociągów aglomeracyjnych w zakresie infrastruktury przystankowej i nr 8 – przystosowanie linii nr 149 na odcinku Gliwice – Rybnik do ruchu pasażerskiego poprzez przybliżenie jej przebiegu do miasta Knurów i Gliwice).
2. Urząd Wojewódzki (poz. 11)	RWVI.801.1.2019 (RKP-2104)	10.06.2019		2.1. Postulowana w koncepcji KM separacja ruchu pociągów metropolitalnych poprzez budowę nowych odcinków torów powinna dotyczyć tylko tych odcinków sieci, na których nie ma rezerw zdolności przepustowej w wymiarze zapewniającymi priorytet pociągów metropolitalnych.	– W projekcie koncepcji KM na części linii układu sieci KM (warianty W1-W3) proponuje się budowę dodatkowych torów przeznaczonych do ruchu pociągów metropolitalnych. Linie te tworzyć będą układ torowy kolei metropolitalnej, wydzielony technicznie. Linie te przed ich rozbudową charakteryzują się brakiem rezerwy zdolności przepustowości. Uzupełnienie tego składnika sieci kolei metropolitalnej stanowić będą wybrane istniejące linie kolejowe poddane

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					procesom rewitalizacji lub modernizacji oraz przystosowania do obsługi ruchu pasażerskiego, które dzięki organizacji ruchu pociągów (odpowiednie rozkłady jazdy pociągów na tych liniach), zapewnią efektywną realizację potrzeb Kolei Metropolitalnej, tj. m.in. w rozkładach jazdy pociągów układ i liczba tras pociągów metropolitalnych będą zgodne z zaproponowanymi dla nich interwałami między pociągami i przyjętą kategorią systemową danej linii KM; w tym przypadku realizowana będzie formuła określana jako organizacyjne wydzielenie linii Kolei Metropolitalnej.
3. Urząd Miejski Gliwice (poz. 3)	UM.258655.2019 (RKP-0939, RKP-0952)	11.03.2019	Zastępca Prezydenta Miasta	3.1. Zamiast budowy lekkiej kolei miejskiej łączącej Gliwice z Tychami przez Mikołów proponuję realizację wariantu przedstawionego w modelu W3 tj. połączenie Gliwic z Katowicami poprzez Rudę Śląską zgodnie	– W wariantach W2 i W3 przewidziano budowę lekkiej kolei miejskiej łączącej Gliwice, Mikołów i Tychy. Część trasy przebiegać będzie po torach linii kolejowych nr 141, 200, 894, 140, 179 i 696. W wariantcie W3 elementem proponowanego układu sieci KM jest połączenie Gliwic, Rudy Śląskiej

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>z istniejącym szlakiem kolejowym. Biorąc pod uwagę prognozowane potoki ruchu połączenie Gliwice - Tychy jest jedną z najmniej obciążonych tras – w przeciwieństwie do trasy Gliwice - Katowice, która stanowi główną więźbę obciążenia ruchem.</p>	<p>i Katowic, na które składają się odcinki linii kolejowych nr 141, 171 i 657.</p> <p>Autorzy koncepcji KM proponują:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uszczegółowienie analizy projektu budowy linii lekkiej kolei miejskiej Gliwice - Mikołów - Tychy (Tychy Lodowisko) oraz połączenia wydzielonego organizacyjnie na trasie Gliwice - Ruda Śląska (Ruda Śląska Kochłowice) - Katowice (Katowice Szopienice Północne) w Studium Wykonalności. <p>Jej wyniki powinny dać odpowiedź w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • celowości budowy linii lekkiej kolei miejskiej, • potrzeby uruchomienia połączenia kolejowego do Katowic Szopienic Północnych po torach kolei konwencjonalnej. <p>Tym samym w Studium Wykonalności określone zostaną ewentualne zmiany:</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					<ul style="list-style-type: none"> • w wariantach W2 eliminacja linii lekkiej kolei miejskiej Gliwice - Mikołów - Tychy Lodowisko; wprowadzenie połączenia koleją konwencjonalną na trasie Gliwice - Ruda Śląska Kochłowice - Katowice Szopienice Północne, • w wariantach W3 eliminacja linii lekkiej kolei miejskiej, • w wariantach W2 i W3 eliminacja obu wymienionych elementów układu sieci KM.
				<p>3.2. Usunięcie lub realizacja w późniejszym terminie połączenia kolei typu monorail do Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach - jest to koncepcja w znacznej mierze prestiżowa dla regionu, jednak nie rozwiązująca istotnych problemów transportowych. Biorąc pod uwagę uruchomienie szybkich połączeń autobusowych oraz trwających</p>	<p>Koncepcję budowy połączeń koleją jednoszynową (typu monorail) centrum Metropolii (Katowice i Sosnowca) należy oceniać w kontekście systemu połączeń GZM i obszaru województwa śląskiego z MPL Katowice w Pyrzowicach.</p> <p>System ten zgodnie z koncepcją KM tworzą na potrzeby GZM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linie kolei jednoszynowej (kolej typu monorail) na trasach: Katowice - Czeladź - MPL Katowice i Sosnowiec - Czeladź -

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>prac nad połączeniem kolejowym przez Tarnowskie Góry - połączenia tego nie uważam za priorytetowe.</p>	<p>MPL Katowice (warianty W2 i W3 koncepcji KM),</p> <ul style="list-style-type: none"> • połączenie metropolitalne po torach kolei konwencjonalnej w relacji Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - MPL Katowice liniami nr 137, 131 i 182 (warianty W2 i W3 koncepcji KM), • połączenie metropolitalne po torach kolei konwencjonalnej w relacji Gliwice - Zabrze - Ruda Śląska - Bytom - Tarnowskie Góry - MPL Katowice liniami nr 137, 189, 165, 131 i 182 oraz nowo wybudowanymi odcinkami linii kolejowych. <p>– W przypadku połączeń innych miast województwa śląskiego, a także miast GZM Będzin i Dąbrowa Górnicza, proponuje się ich obsługę pociągami przewozów regionalnych Kolei Śląskich sp. z o.o. z wykorzystaniem rewitalizowanej linii kolejowej nr 182.</p> <p>– Rozszerzona i uszczegółowiona analiza w Studium Wykonalności, uwzględniająca</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					m.in. prognozę wzrostu ruchu lotniczego w porcie Katowice do 2035r., powinna wskazać efektywne rozwiązanie problemu.
4. Urząd Miasta Sławków (poz.10)	RO.033.8.2019 (RKP-1739)		Burmistrz Miasta Sławków	4.1. Zasadnym wydaje się, by opracowane koncepcje uwzględniały również przepływ pasażerów z kierunku Sławkowa, który stanowi swojego rodzaju kolejowy korytarz ruchu pasażerskiego, płynącego spoza granic metropolii w stronę jej centrum. Pomysł tym bardziej wart jest rozważenia, że istnieje możliwość podjęcia rozmów z samorządem województwa małopolskiego w sprawie dofinansowania kosztów transportu kolejowego na odcinku Bukowno - Olkusz - Wolbrom.	<ul style="list-style-type: none"> – W koncepcji KM, w wariantach W2 i W3 przyjęto, że na ciągu linii kolejowych nr 62 i 660, stacją krańcową sieci KM powinna być stacja Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce. – W przypadku ewentualnej lokalizacji węzła przesiadkowego typu Park and Ride w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Sławków, proponuje się wydłużenie linii KM do stacji Sławków. – W Studium Wykonalności KM należy przeprowadzić szczegółową analizę obu proponowanych rozwiązań.
5. Urząd Miejski Zabrze (poz. 5)	eDokument (RKP-1428)	16.04.2019	Warianty W1-W3	5.1. Na głównej linii kolejowej Gliwice-Dąbrowa Górnicza przebiegającej przez centrum Zabrze	– Analizę lokalizacji nowego przystanku Zabrze Północ na linii kolejowej nr 137 należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>proponujemy przeanalizowanie możliwości utworzenia dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej):</p> <p>a. W rejonie dzielnicy „Zaborze północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika. Z tego przystanku mogliby korzystać mieszkańcy dzielnicy Zaborze i Biskupice.</p>	
			Warianty W2-W3	<p>5.2. W wariantach W2 i W3, które zakładają uruchomienie połączeń kolei metropolitalnej na trasie przebiegającej przez nieczynny obecnie dworzec Zabrze – Makoszowy proponujemy (poza przystankiem Zabrze - Makoszowy) przeanalizować możliwość:</p> <p>a. Utworzenia nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie</p>	<p>Analizę lokalizacji nowego przystanku Zabrze Kończyce na linii kolejowej nr 141 należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>zjazdu z autostrady A4 „Zabrze południe”. To miejsce byłoby przystankiem, z którego mogliby korzystać mieszkańcy południowych dzielnic Zabrze (Guido, Kończyce, Pawłów) oraz mieszkańcy miejscowości na południe od Zabrze (Paniówki, Chudów, północno zachodnie dzielnice Mikołowa - Borowa Wieś, Paniowy, Bujaków).</p> <p>W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej, w okolicy znajduje się spory teren, który można by wykorzystać na przystanek kolejowy oraz centrum park&ride i przystanek autobusowy.</p>	
			Warianty W2-W3	5.3. Uruchomienie połączeń linią kolejową Gliwice - Zabrze - Bytom	– W wariantach W2 i W3 koncepcji KM zaproponowano połączenie Gliwic, Zabrze

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>(przebiegającą m.in. wzdłuż DK88). Linia ta w ogóle nie została uwzględniona w koncepcji kolei metropolitalnej</p> <p>a. Na tej linii należałoby przeanalizować możliwość lokalizacji w Zabrze nowych lub odtworzonych przystanków:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Zabrze – osiedle Kotarbińskiego ii. Zabrze – Mikulczyce (lub Centrum Północ) w rejonie ul. Przystankowej iii. Zabrze – Biskupice <p>Ta linia umożliwiłaby lepszy dostęp do kolei dla mieszkańców północnych dzielnic Zabrze oraz pracowników rozwijających się terenów Strefy Ekonomicznej w Zabrze. Dałaby także możliwość utworzenia szybszego połączenia</p>	<p>i Rudy Śląskiej z Bytomiem oraz dalej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice, konwencjonalnymi, w dużej mierze istniejącymi liniami kolejowymi (linie nr 137, 189, 132, 165, 131, 182), uzupełnionymi na odcinku Ruda Śląska - Bytom nowowytworzonymi odcinkami linii.</p> <p>Alternatywą dla powyższego połączenia jest trasa Gliwice - Zabrze - Tarnowskie Góry - MPL Katowice przebiegająca liniami nr 147, 132 (Bytom) i 165, 131, 182.</p> <p>Obydwa przedstawione rozwiązania powinny być przedmiotem pogłębionej analizy w Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				kolejowego Gliwic, Zabrze i Bytomia z lotniskiem w Pyrzowicach.	
6. Koleje Śląskie sp. z o.o. (poz. 1)	KS.NO.0245 /03/2019 (RKP-0921)	06.03.2019		6.1. KKM słusznie wskazuje na brak lub bardzo bliskie wyczerpania rezerwy przepustowości istniejącej infrastruktury, zwłaszcza w węźle katowickim. Pogłębione analizy zapewne wskażą, że takich „wąskich gardeł” jest więcej.	– Należy założyć, że pogłębione analizy zdolności przepustowej sieci kolejowej na obszarze GZM zostaną przeprowadzone w Studium Wykonalności KM.
			Wariant W1	6.2. Brak w W1 działań rozwojowych w kierunku Katowice - Mikołów - Orzesze. Wariant W1 nie przewiduje również budowy torów i przystanku do Pyskowic Miasta.	– Odcinki linii kolejowej nr 139 Katowice - Katowice Ligota i nr 140 Katowice Ligota - Mikołów - Orzesze oraz linii nr 168 Gliwice - Gliwice Łabędy i nr 135 Gliwice Łabędy - Pyskowice są elementami sieci KM w wariantach W2 i W3. Odcinek Pyskowice - Pyskowice Miasto (linia kolejowa nr 198) ze względu na swój lokalny charakter nie był rozpatrywany. Wszystkie proponowane w koncepcji warianty rozwiązań W1, W2 i W3 charakteryzują się tym samym terminem rozpoczęcia ich realizacji (2021 r.). Są pod

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					tym względem równoważne. Natomiast kwestią otwartą jest wybór wariantu KM, który będzie realizowany. Finalne decyzje w tym zakresie mogą być podjęte na etapie Studium Wykonalności KM.
				6.3. Wariant W1 przewiduje poruszanie się pociągów w ramach kolei metropolitalnej po wyodrębnionej sieci kolejowej. Wydaje się, że w dokumencie zabrakło ustalenia z PKP PLK w sprawie tego, dokąd zamierza rozbudować sieć torów kolei metropolitalnej. Z istniejących materiałów wiadomo, że PKP PLK planuje pozostawić „wąskie gardło” pomiędzy Będzinem a Dąbrową Górniczą Ząbkowicami, dlatego też wariant W1 nie jest zgodny z aktualnymi planami zarządcy infrastruktury. Odcinek Będzin - Dąbrowa Górnicza	Przyjęcie założenia o zgodności układu sieci KM z obecnymi planami inwestycyjnymi PKP PLK S.A. nie pozwoliłoby na opracowanie prezentowanej koncepcji KM. Problem ten dostrzegają obie zainteresowane strony: GZM i PKP PLK S.A. Stąd podjęcie przez obydwa podmioty szerokiej współpracy przy realizacji projektu Kolei Metropolitalnej. Należy podkreślić, że proponowany w wariantcie W1 układ sieci, uwzględnia program inwestycyjny zarządcy sieci kolejowej PKP, jednak wymiar tego programu nie obejmuje całej sieci KM w wariantcie W1. Ta sytuacja stwarza pole do intensywnej współpracy GZM i PKP PLK S.A. także na etapie przygotowania OPZ i w fazie realizacji Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				Ząbkowice nie jest na razie jeszcze wymieniony w żadnym z projektów.	
			Warianty W1-W3	6.4. Trudno zgodzić się z proponowaną w W1 i dalszych wariantach likwidacją przystanków Chorzów Stary i Katowice Brynów - należałoby skonfrontować to z planami miast dot. planów zagospodarowania przestrzennego po likwidowanych zakładach pracy w tym rozbudowy osiedli mieszkaniowych. W przypadku przystanku Chorzów Stary może mieć znaczenie również skomunikowanie z tzw. dziesięciolinią przy uwzględnieniu planów jej wykorzystania w ruchu pasażerskim oraz pełnienie roli przystanku dla personelu innych spółek kolejowych.	<p>Funkcjonowanie przystanku Chorzów Stary do obsługi ruchu metropolitalnego nie ma uzasadnienia ze względu na wielkość odprawianych potoków pasażerów.</p> <p>Likwidacja przystanku Katowice Brynów wynika z potrzeb związanych z budową dodatkowych torów na linii kolejowej nr 137 na odcinku Katowice - Katowice Ligota. Funkcje przystanku Katowice Brynów realizować będzie nowy przystanek Katowice Bugla usytuowany bliżej autostrady A4.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
			Wariant W2	6.5. Wariant W2 nie przewiduje rozwoju kolei w kierunku Sławkowa, połączenia Gliwice z Bytomiem przez Zabrze Biskupice. Wariant W2 to w dalszym ciągu brak uwzględnienia Pyskowic Miasta.	<ul style="list-style-type: none"> – W wariantcie W2 stacją krańcową sieci KM na linii kolejowej nr 62 jest Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce. Ewentualna lokalizacja węzła przesiadkowego typu Park and Ride w bezpośrednim sąsiedztwie stacji Sławków mogłaby być przesłanką do rozpatrzenia wydłużenia sieci KM do Sławkowa. Analizę należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM. – Połączenie Gliwice - Zabrze Biskupice - Bytom Bobrek - Bytom liniami kolejowymi nr 147, 188 i 132 proponuje się rozpatrywać w Studium Wykonalności KM wariantowo z połączeniem zaproponowanym w wariantcie W2 Gliwice - Ruda Śląska - Bytom liniami kolejowymi nr 137, 189 i 132 oraz odcinkami nowowytbudowanymi. – W przypadku linii kolejowej nr 198 Pyskowice - Pyskowice Miasto nie była ona analizowana ze względu na lokalne znaczenie.
			Warianty W2 i W3	6.6. Warianty W2 i W3 wskazują na rozbudowę odc. Ruda Śląska -	<ul style="list-style-type: none"> – W przypadku połączenia Gliwice - Tarnowskie Góry stanowisko zespołu autorskiego

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				Bytom Karb i Bytom Bobrek, podczas gdy nie omawiają zupełnie możliwości związanych z odcinkiem Gliwice - Bytom - Tarnowskie Góry.	koncepcji KM jest identyczne jak dla relacji Gliwice - Bytom (zob. poz. 6.5. w tabeli 3).
			Warianty W1-W3	6.7. Słusznie zaznaczono, że zwiększenie liczby przystanków wydłuży czas podróży (średnio o 1,5 minuty na jedno zatrzymanie), powinno to być tematem dalszych analiz, do jakiej granicy korzystnym będzie dodawanie nowych przystanków.	Zagadnienie należy rozpatrzyć na etapie Studium Wykonalności KM.
			Warianty W2 i W3	6.8. Bardzo słusznie zauważono, że należy zbudować linie rezerwowe.	W celu sprawnego prowadzenia ruchu pociągów w systemie Kolej Metropolitalna przewidziano w wariantcie W2 linie rezerwowe: <ul style="list-style-type: none"> • Dąbrowa Górnicza Huta Katowice - Dąbrowa Górnicza Gołonóg (budowa nowego toru), • Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - P.ODG. Strzemieszyce Wielkie (prace na linii

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					<p>kolejowej nr 162 oraz budowa nowej łącznicy dla linii nr 62 i 162),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Katowice Ligota - Tychy (linia kolejowa nr 142), <p>wykorzystywane do prowadzenia ruchu pociągów metropolitalnych w przypadku zakłóceń na magistralach metropolitalnych (linie transportowe KM: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Katowice Metropolia, korytarz linii kolejowej nr 1 i Katowice Metropolia - Tychy, korytarz linii kolejowej nr 139).</p> <p>Także w wariantcie W3, w celu zwiększenia niezawodności funkcjonowania systemu Kolei Metropolitalna, przewiduje się w sieci KM linie rezerwowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - P.ODG. Strzemieszyce Wielkie (praca na linii kolejowej nr 162 oraz budowa łącznicy dla linii nr 62 i 162), • Katowice Ligota - Tychy (linia kolejowa nr 142),

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					<ul style="list-style-type: none"> Chorzów Batory - Ruda Kochłowice (linia kolejowa nr 164; konieczna rewitalizacja linii), Radoszowy - Gottwald (linia kolejowa nr 651, konieczna rewitalizacja linii); <p>Będą one wykorzystywane do prowadzenia ruchu pociągów metropolitalnych w przypadku zakłóceń na magistralach metropolitalnych (linie transportowe KM: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Katowice Metropolia, korytarz linii kolejowej nr 1, Katowice Metropolia - Tychy, korytarz linii kolejowej nr 139, Katowice Metropolia - Gliwice, korytarz linii kolejowej nr 137).</p>
			Warianty W1-W3	6.9. Niezależnie od wariantu, brak informacji o budowie nowych przejść rozjazdowych (trapezów, zwiększeniu przepustowości stacji, likwidacji kolizji na głowicach), wzmocnieniu podstacji trakcyjnych (lub budowie nowych w celu eliminacji zaników napięcia) - są to	Ta problematyka powinna być analizowana na etapie Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				istotne czynniki determinujące zwiększenie możliwości przewozowych, a brak takich informacji w dokumencie.	
				<p>6.10. Lokalizacje przystanków wg oceny Kolei Śląskich - można umieścić w następujących miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bieruń Mleczarnia (jest w KKM), – Bieruń Stary (jest w KKM), – Bojków (jest w KKM), – Bytom Bobrek (jest w KKM), – Chorzów Batory Niedźwiedziniec – Chorzów Hajduki (nie ma w KKM), – Katowice Bugla (jest w KKM), – Katowice Kokociniec (jest w KKM), – Katowice Kostuchna (jest w KKM), – Katowice Murcki (jest w KKM), 	Zgłoszone sugestie co do lokalizacji nowych przystanków KM powinny być rozpatrzone w Studium Wykonalności KM (także inne wariantowe propozycje). Pominąć należy przystanki na liniach kolejowych nie będących elementami układu sieci KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOVY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<ul style="list-style-type: none"> – Katowice Ochojec (jest w KKM), – Katowice Szadoka / Eurocentrum (jest w KKM), – Knurów Osiedle (jest w KKM), – Łędziny (nie ma w KKM), – Łędziny Hołdunów (nie ma w KKM), – Łaziska Huta / Kopanina (nie ma w KKM), – Mikołów Mickiewicza (jest w KKM), – Mysłowice Północ (nie ma w KKM), – Nowy Bieruń Kopalnia (nie ma w KKM), – Ruda Kochłowice (jest w KKM), – Ruda Wirek (jest w KKM), – Ruda Bielszowice (jest w KKM), – Szczygłowice (jest w KKM), – Sosnowiec Pogoń (jest w KKM), – Sosnowiec Jęzor (przy CH Designer Outlet), 	

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<ul style="list-style-type: none"> – Tarnowskie Góry Osada Jana (nie ma w KKM), – Tychy Urbanowice (jest w KKM), – Wiry Pszczyńska (nie ma w KKM), – Zabrze Biskupice (nie ma w KKM), – Zabrze Maciejów (nie ma w KKM), – Zabrze Północ II (nie ma w KKM). <p>Część nie ujętych w KKM lokalizacji przystanków wynika z niezakończenia takiego wariantu przebiegu nowych linii komunikacji kolejowej (brak połączeń Gliwice - Bytom przez Zabrze Biskupice).</p>	
7. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach(poz.4)	(RKP-1340)	10.04.2019	e-mail	7.1. W wariantcie podstawowym nie doszukałem się rozwiązań uwzględniających najpilniejsze potrzeby - zmniejszenie ruchu samochodowego na drogach dojazdowych do Katowic oraz	– Problematyka integracji KM z transportem indywidualnym nie była przedmiotem rozważań podczas realizacji projektu koncepcji Kolei Metropolitalnej. Należy jednak dodać, że przy konstruowaniu wariantów W1-W3 KM, uwzględniono plany

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOVY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>metropolii, na których osiągnięto już granicę przepustowości (przede wszystkim S86 - ul. Roździeńskiego w Katowicach i DTŚ) - np. poprzez budowę kolei metropolitalnej oraz stacji Park&Ride w sąsiedztwie tych tras do i wewnątrz aglomeracji (a szczególnie wlotów tych tras do aglomeracji. W przypadku S86, znaczącym generatorem ruchu jest droga krajowa DK94, którą dojeżdżają osoby z Sosnowca, Dąbrowy Górniczej oraz spoza aglomeracji - z powiatu olkuskiego oraz osoby traktujące tę trasę jako alternatywny, względem płatnej autostrady A4, dojazd z Krakowa.</p>	<p>w zakresie budowy kolejowych węzłów integracyjnych, a więc potrzebę integracji KM z transportem indywidualnym (samochody osobowe) na obszarze GZM. Przedstawiony problem powinien być przedmiotem analizy Studium Wykonalności KM.</p>
				<p>7.2. Warto rozważyć uwzględnienie korekty aktualnie istniejącej sieci - np. przesunięcie peronów, które wcześniej obsługiwały duże</p>	<p>W projekcie koncepcji KM - w każdym wariantcie rozwiązań, przedstawiono wstępną lokalizację punktów odprawy pasażerów. Analiza prowadzona była m.in.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				zakłady przemysłowe obecnie zlikwidowane, a które po przesunięciu mogą obsługiwać sąsiednie osiedla - dodatkowo dobrym pomysłem byłoby utworzenie kilku nowych przystanków na istniejącej sieci (np. Katowice Politechnika Śląska).	z wykorzystaniem ekwidystant budowanych wokół każdego z potencjalnych punktów. Dla każdego obiektu wskazano jedną z opcji <ul style="list-style-type: none"> • obiekt jest istniejącą na sieci kolejowej stacją / przystankiem osobowym, wymagającym przystosowania do obsługi ruchu metropolitalnego, modernizacji, rewitalizacji lub odbudowy, • likwidacja istniejącego przystanku, • budowa nowego przystanku.
				7.3. Jednostkowe zastosowanie kolei Monorail – system, który zostanie wprowadzony jednostkowo, może stać się nieopłacalny (zakup nowego taboru, który może zostać wykorzystany tylko w tym systemie, certyfikacja, kwalifikacje pracowników, dopuszczenie), warte w tym przypadku jest rozważenie wprowadzenia takiego systemu, który będzie opierał się na sieci takich linii.	Sieć kolei jednoszynowej typu monorail, obsługującej obszar GZM byłaby alternatywnym rozwiązaniem dla projektu KM opartego na funkcjonującej, podlegającej unowocześnieniu, kolei konwencjonalnej. Projekt sieci kolei typu monorail dla obszaru GZM wymagałby przeprowadzenia wstępnych prac koncepcyjnych, a następnie wykonania odrębnego studium wykonalności. Praktyka wielu obszarów metropolitalnych na świecie wskazuje na funkcjonowanie

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					jednostkowych rozwiązań szczególnie do obsługi metropolitalnych portów lotniczych.
				7.4. W przypadku budowy nowych linii, w większości wydzielonych od systemu kolei, w koncepcji nie przeanalizowano zastosowania innego systemu zasilania sieci trakcyjnej – tj. AC 25 kV, który jest uznawany za przyszłościowy, bardziej ekonomiczny od systemu DC 3 kV i rekomendowany przez Unię Europejską. Ponadto przewozy aglomeracyjne cechują się częstymi zatrzymaniami – co pozwala na zastosowanie systemu rekuperacji energii elektrycznej.	– Ta problematyka powinna być przedmiotem rozważań w Studium Wykonalności KM.
8. PKP PLK S.A. Biuro Strategii Warszawa	ISR 6-400-2.1/2019 (RKP 1592)	30.04.2019		8.1. Zgodnie z treścią odnoszącą się do linii rezerwowych: „będą one wykorzystywane do prowadzenia ruchu pociągów metropolitalnych w przypadku zakłóceń na magistralach metropolitalnych	– Proponowane linie mają charakter linii rezerwowych dla pociągów KM w przypadku zakłóceń na liniach podstawowych systemu. Stanowią zatem tzw. „rezerwę niezawodności” w systemach technicznych. Należy przyjąć, że mogą być wykorzystane do

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>(linie transportowe KM: Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Katowice Metropolia, korytarz linii kolejowej nr 1, Katowice Metropolia – Tychy, korytarz linii kolejowej nr 139, Katowice Metropolia – Gliwice, korytarz linii kolejowej nr 137)”. PKP PLK S.A. zwraca uwagę, że budowa nowych odcinków (np. łącznica pomiędzy linią 62 a 162, odbudowa linii 162 na odc. Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Dąbrowa Górnicza Gołonóg) nie będzie racjonalna ekonomicznie, jeśli linie te będą wykorzystywane jedynie awaryjnie. To samo dotyczy dostosowania do kursowania pociągów pasażerskich istniejących linii (np. 142). Zdaniem PKP PLK S.A. należy dążyć do osiągnięcia wysokiej niezawodności linii podstawowych.</p>	<p>prowadzenia ruchu innych pociągów pasażerskich oraz pociągów towarowych. Przykładem może być linia nr 142, która obecnie modernizowana jest pod kątem potrzeb ruchu towarowego, a biorąc pod uwagę zainteresowanie przewozami pasażerskimi na tej linii miasta Katowice, celowe byłoby rozszerzenie zakresu prac modernizacyjnych.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
			Warianty W2 i W3	8.2. Zwracamy uwagę, że jeżeli została zidentyfikowana potrzeba przewozowa na odcinkach obsługiwanych systemem monorail (MPL Katowice – Katowice / Sosnowiec), a następnie z uwagi na aspekt kosztowy rozwiązanie to zostało odrzucone, to należy przeanalizować obsługę tych relacji koleją klasyczną. W opracowaniu nie zostało to zrobione, co stanowi istotną lukę opracowania.	W przypadku braku systemu kolei jednoszynowej typu monorail, proponowanego w wariantach W2 i W3 KM, potoki pasażerskie do MPL Katowice w Pyrzowicach będą obsługiwane przez inne systemy przewozowe (autobusy ZTM, pociągi metropolitalne, pociągi kolejowych przewozów regionalnych).
				8.3. Zdaniem PKP PLK S.A. propozycje budowy dodatkowych torów należy traktować na tym etapie jako kierunkowe wytyczne. Ogólny poziom analiz, w ramach których nie weryfikuje się możliwości infrastruktury poprzez konstrukcję wykresów ruchu, nie pozwala jednoznacznie stwierdzić czy	Metodyka wykorzystana w pracach nad projektem koncepcji KM wskazała na konieczność analizy zdolności przepustowej istniejącej sieci kolejowej na obszarze GZM, a także proponowanej sieci Kolei Metropolitalnej. Szczegółową analizę zagadnień infrastrukturalno - ruchowych należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>proponowane rozwiązania są wystarczające do osiągnięcia zaplanowanych interwałów ruchu, ani czy nie są miejscami przewymiarowane. Do dokładnego zaplanowania układów torowych konieczne jest wykonanie analiz ruchowo-eksploatacyjnych uwzględniających cały ruch kolejowy, także dalekobieżny, regionalny i towarowy. Opracowanie takie powinno zostać wykonane na podstawie szczegółowego zapotrzebowania na przewozy, a więc określonych: relacji pociągów (linie komunikacyjne), częstotliwości ich kursowania, rodzaju taboru, punktów zatrzymań itp. W PKP PLK S.A. do tego celu wymagane jest narzędzie w postaci modelu mikrosymulacyjnego ruchu</p>	<p>– Sposób podejścia w Studium Wykonalności określi szczegółowość tej analizy.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>kolejowego. Należy zwrócić uwagę, że „przepustowości brakuje głównie w węzłach”, co oznacza, że do umożliwienia konstrukcji rozkładu jazdy oprócz dodatkowych torów szlakowych potrzebne jest także odpowiednie zaplanowanie układów torowych stacji oraz połączeń bezkolizyjnych.</p>	
				<p>8.4. W przypadku realizacji projektu „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”, będzie możliwe wydłużenie linii komunikacyjnej w osi północ-południe z Tarnowskich Gór lub z Dąbrowy Górniczej Ząbkowic do MPL Katowice-Pyrzowice (przez Zawiercie ze zmianą czoła poc. lub po łącznicy z ominięciem Zawiercia). Podkreślamy, że oba te</p>	<p>Autorzy projektu koncepcji KM proponują obsługę połączenia centrum Zagłębia Dąbrowskiego (Sosnowiec) z MPL Katowice w Pyrzowicach koleją typu monorail (warianty W2 i W3). Natomiast miasta GZM położone na wschód od Sosnowca (Będzin, Dąbrowa Górnicza) powinny korzystać z bezpośredniego połączenia do portu lotniczego, realizowanego w systemie kolejowych przewozów regionalnych na liniach nr 1 (z obsługą lub obejściem stacji Zawiercie) i nr 182.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				rozwiązania były przyjęte zgodnie ze studium wykonalności tej inwestycji. W związku z tym prosimy o ponowną analizę, czy lotnisko powinno być obsługiwane tylko od strony Tarnowskich Gór.	– Możliwe są także inne rozwiązania. Stąd autorzy koncepcji KM postulują ewentualne rozpatrzenie wariantów połączenia miast Zagłębia Dąbrowskiego: Sosnowca, Będzina i Dąbrowy Górniczej z MPL Katowice Pyrzowice w Studium Wykonalności KM. Takie podejście byłoby zgodne z wymogiem kompleksowości analiz koncepcji KM i stanowiłoby istotny walor prac studialnych.
				8.5. Zgodnie z opracowaniem: „W Katowicach postuluje się budowę głównego dworca systemu kolei metropolitalnej (Katowice Metropolia). Racjonalnym obszarem lokalizacji tego obiektu jest dzielnica śródmiejska miasta w rejonie dworca PKP Katowice, na terenie po dawnych obiektach kolejowych.”. Zwracamy uwagę, że realizacja tego postulatu doprowadzi do wyprowadzenia	– Lokalizacja i układ torowy wraz z podejściami głównego dworca Kolei Metropolitalnej Katowice Metropolia, powinny być przedmiotem rozważań w Studium Wykonalności KM. Podstawowym założeniem dla nowego obiektu powinno być zintegrowanie z istniejącą stacją Katowice.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>stacji przesiadkowej z centrum miasta, co osłabi konkurencyjność kolei. Trudne będzie także wprowadzenie linii kolejowych, tak aby wchodziły w tę stację.</p>	
				<p>8.6. Lokalizacja przystanku Chorzów Miasto zdaniem PKP PLK S.A. dobrze wpisuje się w zagospodarowanie przestrzenne miasta. W ramach realizowanego projektu „Prace na linii kolejowej C-E 65, na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo”, zostanie poprawiona dostępność peronu dla podróżnych poprzez zrealizowanie nowych dojazdów bezpośrednio do ul. Pocztowej oraz ul. Floriańskiej. Poprawia to znacząco dojście do węzła tramwajowego przy Rynku, a także</p>	<p>Wobec uszczegółowienia danych o projekcie „Prace na linii kolejowej C-E65 na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo”, proponuje się przyjęcie rekomendacji PKP PLK S.A. i nie przenoszenie lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto (warianty W1-W3 KM).</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>pozwała na zachowanie dobrego dojścia do ul. Wolności stanowiącej „salon miasta”. Obecna lokalizacja peronu jest wymuszona układem rozjazdowym stacji, podporami wiaduktu na ul. Katowickiej oraz niekorzystnymi warunkami terenowymi (sąsiedztwo Huty Kościuszko). W związku z powyższym PKP PLK S.A. nie rekomenduje przenoszenia tego przystanku (peronu stacji).</p>	
				<p>8.7. Przy obecnym poziomie opracowania, przy braku szczegółowych analiz przepustowości układów torowych w modelu mikrosymulacyjnym, nie można zakładać wykorzystania linii towarowych takich jak 200 czy 168 dla ruchu aglomeracyjnego. Konieczne jest opracowanie planu eksploatacyjnego dla węzła</p>	<p>Propozycje wykorzystania linii kolejowych nr 168 i 200 w wariantach W1-W3 koncepcji KM, wymagają przeprowadzenia odpowiednich analiz Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				(np. rejonu st. Gliwice), z którego będzie wynikało przeznaczenie danej linii dla danego segmentu ruchu. Analiza powinna być wykonana na podstawie prognozowanego ruchu pociągów wszystkich kategorii.	
				8.8. W opracowaniu zidentyfikowano konieczność budowy dodatkowych torów aglomeracyjnych wzdłuż linii 131. W pracach PKP PLK S.A. dot. zadań inwestycyjnych na tzw. nową perspektywę 2021-2027 i horyzont późniejszy zidentyfikowano konieczność odbudowy linii nr 145 Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków jako linii 2-torowej zelektryfikowanej. Celem będzie separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ od ruchu na linii 131. Oczywiście, nie	Przedstawiona przez PKP PLK S.A. propozycja odnosząca się do korytarza Chorzów Batory - Bytom - Tarnowskie Góry w zakresie separacji ruchu pasażerskiego i ruchu towarowego powinna być poddana analizie w Studium Wykonalności KM jako składnik zmodyfikowanych wariantów W1-W3.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				zapewni to separacji ruchu na odc. Chorzów Stary - Bytom (relacje towarowe Mysłowice - Zabrze Biskupice) oraz Bytom Karb - Radzionków (relacje Zabrze Biskupice - Tarnowskie Góry), jednak znacząco powinno to zwiększyć zdolność przepustową linii 131. Dokładna analiza tej kwestii powinna być wykonana z użyciem narzędzi symulacyjnych (model mikrosymulacyjny ruchu kolejowego).	
				8.9. Z uwagi na niekorzystny przebieg linii 149 względem zagospodarowania przestrzennego PKP PLK S.A. zidentyfikowały konieczność analizy nowego trasowania tego odcinka dla ruchu aglo oraz regio (kierunek Rybnik). Znajduje to potwierdzenie w propozycjach nowych inwestycji	Propozycja powinna być uwzględniona w analizie wariantów W2 i W3 w Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				zgłaszanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.	
				8.10. Zwracamy uwagę, że kończenie linii komunikacyjnej w Nowym Bieruniu, choć jest zgodne z obszarem GZM, to może nie być efektywne z uwagi na efektywność całego systemu. Około 5 km dalej znajduje się stacja Oświęcim, na której zbiegać się będą połączenia z kierunków: Krakowa (p. Trzebinę), Krakowa (p. Skawinę), Katowic (p. Mysłowice), Czechowic-Dziedzic oraz Tychów. Z tego względu będzie to atrakcyjny punkt końcowy, który może wygenerować dodatkowy potok podróżnych. Także realizowany obecnie projekt modernizacji st. Oświęcim dostosuje układ	<p>W przypadku kierunku Tychy - Nowy Bieruń - Tychy proponuje się rozpatrzenie wariantowych rozwiązań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozostawienie stacji Nowy Bieruń jako stacji krańcowej systemu KM (warianty W1-W3), przy jednoczesnym zintegrowaniu rozkładów jazdy pociągów metropolitalnych i pociągów kolejowych przewozów regionalnych na linii nr 138, obsługiwanych obecnie przez Koleje Śląskie sp. z o.o. Należałoby również stworzyć na stacji Nowy Bieruń możliwość przesiadania się w systemie „drzwi – w drzwi”, • zastosowanie rozwiązania proponowanego przez PKP PLK S.A. <p>Szczegółową analizę ruchowo-eksploatacyjną dla wymienionego kierunku przewozów KM</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>torowy do obsługi zwiększonego ruchu pasażerskiego (duża liczba krawędzi peronowych, tory odstawcze „za peronami”). Ponadto inwestowanie środków w dostosowanie st. Nowy Bieruń do kończenia biegu pociągów przy jednoczesnym utrzymaniu funkcji towarowych (st. przedwęzłowa dla st. Oświęcim), będzie kosztowne. Taka funkcja tej stacji nie jest także przewidziana w ramach projektu „Rewitalizacja linii 140/169/179/885/138 dla połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim”, który ma szansę realizacji w ramach RPO WSL 2021-2027.</p>	należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.
				8.11. Wstępne analizy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zbieżne z opracowaniem w zakresie:	– Przedstawione przez PKP PLK S.A. wnioski są zgodne z rozwiązaniami proponowanymi

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<ul style="list-style-type: none"> • Identyfikacji potrzeby dobudowy dodatkowych torów na odc. Gliwice – Chorzów Batory – Katowice – Mysłowice, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Będzin – Katowice – Katowice Ligota – Tychy, a także dobudowy 4 toru na odc. Nakło Śląskie – Tarnowskie Góry, w celu umożliwienia separacji ruchu szybkiego od wolnego, • Identyfikacji możliwego wariantu realizacji połączenia Bytomia z Gliwicami przez Rudę Śląską z częściowym wykorzystaniem linii 189. Zaznaczamy, że w analizach PKP PLK S.A. linia ta była rozważana także na dalszym odcinku, jako połączenie Bytomia z Piekarami Śl. (rejon 	przez zespół autorski koncepcji KM w wariantach W1 - W3.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				os. Wieczorka) i dalej z MPL Katowice Pyrzowice, Siewierzem, Myszkowem i linią CMK. Obie funkcje nie wykluczają się.	
				8.12. Z uwagi na zidentyfikowaną konieczność odbudowy linii 145, układy torowe st. Radzionków oraz Tarnowskie Góry, PKP PLK S.A. zakładają na obecnym etapie, że linia 131 będzie przeznaczona dla ruchu pasażerskiego, a linie 127 i 128 do ruchu towarowego. Takie założenie pozwoli na uniknięcie niekorzystnych kolizji między ruchem pasażerskim a towarowym (m.in. w st. Radzionków).	Proponuje się uwzględnienie przedstawionej przez PKP PLK S.A. propozycji dotyczącej linii kolejowych nr 127, 128, 131 i 145 w korytarzu Tarnowskie Góry - Katowice - Tarnowskie Góry w analizie szczegółowej wariantów W1 - W3 w Studium Wykonalności KM.
				8.13. PKP PLK S.A. informuje, że w ramach projektu przebudowy st. Katowice Ligota zachowana jest możliwość budowy peronu III dla obsługi ewentualnych połączeń	Informacja PKP PLK S.A. dotycząca projektu przebudowy stacji Katowice Ligota daje możliwość wykorzystania projektowanych rozwiązań do kształtowania nowych tras kolejowych w transporcie miejskim Katowic

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOVY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>z Katowice Szopienic Płn. (liniami 653 i 706) i dalej w kierunku Katowic (przez Panewnik, Hajduki, Gottwald i Katowice Załęże) lub linii 141 (Ruda Kochłowice).</p>	<p>łączących między sobą peryferyjne dzielnice miasta od Szopienic przez Janów, Nikiszowiec, Giszowiec, Piotrowice do Ligoty i dalej ewentualnie do centrum Katowic przez Panewniki, Hajduki, Gottwald, Katowice Załęże.</p> <p>— Połączenie w kierunku Rudy Kochłowice (od Katowic Ligoty linia kolejowa nr 141) ze względu na długość trasy w porównaniu z połączeniem wykorzystującym linie kolejowe nr 171 i 141 jest nieatrakcyjne.</p> <p>— Przedstawione warianty rozwiązań należy poddać pogłębionej analizie w Studium Wykonalności KM.</p>
				<p>8.14. Zwracamy uwagę, że przeniesienie przystanku Bytom Północny jest zaplanowane w ramach projektu „Prace na linii kolejowej C-E 65, na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo”.</p>	<p>— Zgodność informacji PKP PLK S.A. dotyczących przystanków Bytom Północny i Chorzów Uniwersytet na linii kolejowej nr 131 z rozwiązaniami przyjętymi w koncepcji KM.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>Będzie on zlokalizowany przy ul. Strzelców Bytomskich (Vitor). Zwracamy uwagę, że budowa nowego przystanku Chorzów Uniwersytet jest zaplanowana ramach projektu „Prace na linii kolejowej C-E 65, na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo”.</p>	
				<p>8.15. PKP PLK S.A. prowadzą prace analityczne dot. zidentyfikowania nowych inwestycji w horyzoncie perspektywy finansowej 2021 - 2027 i dalszym. W ramach tych prac wstępnie określono potencjalne projekty, które nie zostały wymienione lub analizowane w opiniowanym opracowaniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> Odbudowa odcinka Pyskowice – Pyskowice Miasto 	<p>– W wyniku prac analitycznych prowadzonych przez PKP PLK S.A. dotyczących określenia nowych inwestycji w perspektywie finansowej UE 2021 -2027 i dalszych latach, zaproponowano do realizacji na obszarze GZM potencjalne projekty w zakresie infrastruktury kolejowej. Ich kompatybilność z układem sieci KM, przedstawionym w wariantach W1-W3 koncepcji można określić następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> odbudowany odcinek linii nr 198 Pyskowice - Pyskowice Miasto może być

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMU: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				<p>(przybliżenie kolei do centrum Pyskowic, jako wariant możliwość budowy w nowym, krótszym śladzie),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umożliwienie wjazdu pociągów z kierunku Olkusa i Kielc na linię 1 poprzez odbudowę odcinka Sosnowiec Zagórze – Dąbrowa Górnicza (alternatywa dla istniejącego połączenia przez Sosnowiec Południowy w celu zwiększenia dostępności pociągów tej relacji), • Włączenie śródmieścia Jaworzna w sieć kolejową, co wygenerowałoby konieczność uruchomienia relacji aglomeracyjnej Jaworzno (śródmieście) – Mysłowice – Katowice. <p>PKP PLK S.A. poddaje je pod dalszą dyskusję.</p>	<p>poddany analizie w Studium Wykonalności KM w wariantcie W3,</p> <ul style="list-style-type: none"> • odbudowany odcinek Sosnowiec Zagórze - Dąbrowa Górnicza stwarzać będzie możliwość ukształtowania alternatywnego do proponowanego w wariantach W2 i W3 połączenie KM: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Sosnowiec Południowy (linia kolejowa nr 62) - Sosnowiec Główny (linia kolejowa nr 660) - linia kolejowa nr 1, połączenia: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Sosnowiec Zagórze - Dąbrowa Górnicza - linia kolejowa nr 1; rozwiązanie do ewentualnej analizy w Studium Wykonalności KM w wariantcie W3, • projekt przystosowania linii kolejowej nr 149 Zabrze Makoszowy - Leszczyny do efektywnej obsługi miasta Knurów (przybliżanie przebiegu linii do miasta) powinien być uwzględniony w analizie

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
					<p>wariantów W2 i w Studium Wykonalności KM.</p> <ul style="list-style-type: none"> projekt włączenia śródmieścia miasta Jaworzno do sieci kolejowej nie dotyczy obszaru GZM.
				<p>8.16. Brak ujęcia w analizach następujących, już dziś obsługiwanych lub wskazywanych do uruchomienia relacji metropolitalnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mysłowice – Nowy Bieruń (linia 138), Dąbrowa Górnicza Wschodnia – Sosnowiec – Katowice (jest wykazana jako rezerwowa), Orzesze Jaśkowice – Orzesze Miasto – Tychy. <p>Jeżeli relacje te nie były analizowane, rekomendujemy wzięcie ich pod uwagę do dalszych analiz.</p>	<p>Na wymienionych odcinkach sieci kolejowej nie przewiduje się w koncepcji KM proponowania ruchu pociągów metropolitalnych.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
9. Osoba prywatna 1	-	29.04.2019	Zalecenia na piśmie	9.1. Rekonstrukcja łącznicy Katowice Zawodzie – Dąbrówka Mała.	– Rozwiązanie nie było ujęte w licznych propozycjach przekazanych zespołowi autorskiemu Koncepcji KM przez władze miasta Katowice. Proponuje się jego pominięcie.
				9.2. Przywrócenie ruchu na odcinku Gliwice – Bytom.	– Wariantowe rozwiązanie przewidujące wykorzystanie linii kolejowych nr 147 i 132 proponuje się do analizy w SWKM (zob. m.in. Poz. 5.3. i 6.4. w tabeli 3).
				9.3. Uzupelnienie oferty linii S1 Kolei Śląskich.	– Zagadnienie lokalizacji przystanków osobowych na kierunku Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Gliwice – Pyskowice, powinno być przedmiotem analizy dla wszystkich wariantów KM (W1-W3) w Studium Wykonalności KM, co było już uprzednio postulowane (zob. m.in. poz. 6.10. w tabeli 3). – Podobnie postulat optymalizacji czasu przejazdu pociągów w zależności od liczby przystanków osobowych, był już wskazywany jako przedmiot analizy SWKM (zob. poz. 6.7. w tabeli 3).

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
				9.4. Gliwice – Knurów jako połączenie lekkiej kolei.	– Potrzeba kompleksowej analizy rozwiązań na kierunku Gliwice – Knurów – Gliwice została w koncepcji KM wskazana do realizacji w Studium Wykonalności KM.
				9.5. Katowice – Lotnisko Pyrzowice jako połączenie lekkiej kolei.	– Szczegółową analizę projektu połączeń z MPL Katowice należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.
10. Osoba prywatna 2	-	25.02.2019	e-mail	10.1. Wprowadzenie linii kolei metropolitalnej do wnętrza Dąbrowy Górniczej plus dwa przystanki: <ul style="list-style-type: none"> • Dąbrowa Górnicza Królowej Jadwigi – integruje wszystkie środki komunikacji zbiorowej w Dąbrowie, • Dąbrowa górnicza Park&Ride – dla wszystkich zmierzających do aglomeracji ze wschodu, • + ewentualne zaplecze dla pociągów. 	<ul style="list-style-type: none"> – Przedstawione rozwiązanie nie zostało ujęte w propozycjach do koncepcji KM, ujętych w postulatach i sugestiach Władz miasta Dąbrowa Górnicza. – Proponuje się jej ewentualne rozpatrzenie w Studium Wykonalności KM, przy założeniu spełnienia przez projekt wymogów środowiskowych (wariant W3).

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etapie I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”
- obszar problemowy: organizacja systemu KM

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (poz.9)	KT-OT.KW-00535/19 (RKP-1678)	7.05.2019	Wariant W0	1.1. Pominięcie roli organizatora wojewódzkich przewozów kolejowych co grozi kolizjami tras pociągów.	– W wariantcie W0 przyjęto działania związane z modyfikacją rozkładów jazdy pociągów na liniach kolejowych nr 1, 131, 137 i 139. Ma ono na celu uruchomienie dodatkowych pociągów metropolitalnych (w granicach GZM). Modyfikacja przeprowadzona jest przez PKP PLK S.A. we współpracy z Metropolią, co wyklucza „kolizyjność tras” pociągów metropolitalnych i przewozów regionalnych Kolei Śląskich sp. z o.o.
2. Urząd Wojewódzki (poz. 11)	RWVI.801.1.2019 (RKP-2104)	10.06.2019		2.1. Potrzeba integracji transportu metropolitalnego i regionalnego oraz odpowiednie rozmieszczenie stacji oraz przystanków KM.	– System KM funkcjonować będzie w sposób ciągły, bezpiecznie i sprawnie, oferując akceptowalny przez użytkowników (przede wszystkim mieszkańców GZM) poziom ilościowy i jakościowy usług przewozowych. Jednym z jego atrybutów powinna być integracja z kolejowymi przewozami regionalnymi. Problematyka ta powinna być

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
					przedmiotem analizy w Studium Wykonalności KM.
3. Koleje Śląskie sp. z o.o. (poz. 1)	KS.NO.0245/03/2019 (RKP-0921)	06.03.2019		<p>3.1. Wydaje się, że dokument powinien odnosić się (być powiązany) z całością strategii transportu szynowego dla Województwa Śląskiego z uwagi na fakt, że transport szynowy nie kończy się na granicach Metropolii, która ponadto może się w przyszłości rozrastać geograficznie. Ponadto, należy uwzględnić fakt, że sami mieszkańcy Metropolii nie poruszają się tylko w jej granicach, zaś przybywający do pracy spoza granic Metropolii i dojeżdżający do pracy poza jej granicami stanowią znaczący odsetek korzystający z transportu publicznego. Jeśli nie zostaną uwzględnieni w ramach KKM i dalszych dokumentów dotyczących polepszenia oferty</p>	<p>– Wielokrotnie w opracowaniu podkreśla się konieczność integracji KM z innymi podsystemami transportu kolejowego, a przede wszystkim z kolejowymi przewozami regionalnymi (KPR). KM będzie wykonywała przewozy w granicach GZM, relacje poza obszar Metropolii, ale na terenie województwa śląskiego są kolejowymi przewozami regionalnymi. Konieczne będzie przedstawienie rozwiązań dla wszystkich proponowanych relacji pociągów metropolitalnych i pociągów KPR, których trasy będą mieć wspólne odcinki.</p> <p>– Konkretyzacja rozwiązań będzie możliwa na etapie Studium Wykonalności KM, przy czym należy przyjąć założenie ze systemu KM powinien być zintegrowany z kolejowymi przewozami regionalnymi, a nie zastępować tego podsystemu.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
				transportu publicznego, mogą nadal pozostać przy korzystaniu z transportu indywidualnego . GZM działając spójnie, tzn. rozwijając transport Metropolii, ale w oparciu i we współpracy z Organizatorem transportu w województwie (UMWŚ) może uzyskać najlepszy efekt, zapewniając skomunikowania tak wewnątrz, jak i na zewnątrz Metropolii.	
4. PKP PLK S.A. Biuro Strategii Warszawa (poz. 6)	ISR6-400-2.1/2019	30.04.2019		4.1. Na terenie GZM pokrywają się właściwości dwóch organizatorów publicznego transportu zbiorowego – w przewozach metropolitalnych (GZM) oraz wojewódzkich (Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego). Należy dążyć do tego, aby plany rozwojowe wszystkich interesariuszy były ze sobą spójne. Dotyczy to zarówno budowy nowej infrastruktury (liniowej	– Propozycja PKP PLK S.A. odpowiada głównym zaleceniom podanym przez autorów w koncepcji KM. Jednym z fundamentalnych walorów systemu Kolei Metropolitalnej ma być integracja z pozostałymi systemami przewozowymi w transporcie metropolitalnym, szczegółowa analiza tego problemu powinna być przeprowadzona w Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
				<p>i przystanków kolejowych), jak i oferty połączeń (rozkład jazdy), ponieważ połączenia zamawiane przez województwo mogą także realizować potrzeby metropolitalne oraz korzystać z tej samej infrastruktury. W związku z tym PKP PLK S.A. rekomenduje ścisłą współpracę GZM i UMWS w tym zakresie. W analizach należy uwzględnić ruchu regionalny, który będzie wykorzystywał przepustowość na wspólnych odcinkach. Należy zwrócić uwagę, że na terenie Metropolii te ruch metropolitalny i regionalny będą ściśle powiązane, np. poprzez określenie punktów przesiadkowych między pociągami przyśpieszonymi (regionalnymi) a osobowymi (metropolitalnymi).</p>	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etapie I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” – obszar problemowy: funkcjonowanie systemu KM

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (poz. 9)	KT-OT.KW-00535/19 (RKP-1678)	7.05.2019	Wariant W0	1.1. Brak ujęcia odcinków: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Katowice - Sosnowiec Płd. - Sławków, ✓ Katowice - Mysłowice, ✓ Katowice - Mikołów - Łaziska Górne, ✓ Tychy - Łaziska Średnie, ✓ Bytom - Gliwice. 	– W wariantcie W0 zaprogramowano działania związane z ruchem pociągów metropolitalnych tylko na odcinkach: <ul style="list-style-type: none"> • Dąbrowa Górnicza - Katowice (linia nr 1), • Katowice - Gliwice (linia nr 137), • Katowice - Tarnowskie Góry (linie nr 137 i 131), • Katowice - Tychy (linia nr 139).
2. Koleje Śląskie sp. z o.o. (poz. 1)	KS.NO.0245/03/2019 (RKP-0921)	06.03.2019		2.1. Nie ma założeń dotyczących zaplecza obsługowo-naprawczego nowego taboru. Informacje o obsłudze technicznej są szczątkowe.	– Problematyka zaplecza obsługowo-naprawczego nie była przedmiotem szczegółowych rozważań w projekcie koncepcji KM. Powinna natomiast być rozpatrywana na etapie Studium Wykonalności KM. Należy przy tym podkreślić, że rozwiązania w tym zakresie będą determinowane wyborem przewoźników w systemie KM.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
			Wariant W0	<p>2.2. Brak w W0 działań rozwojowych w kierunku Katowice - Mysłowice - Bieruń, a w tym i w pozostałych wariantach: odcinków Bytom - Gliwice oraz Orzesze M. - Wiry - Tychy.</p> <p>Wariant W0 to dogęszczenie istniejących połączeń w układzie północ - południe i wschód - zachód. Należy podkreślić, że poza układem południowym i równoleżnikowym, występuje kierunek południe - wschód i południe - zachód, które są popularne w szczycie przewozowym. Układ północ - południe (Tarnowskie Góry - Tychy Lodowisko) ma jeden zasadniczy problem polegający na zmianie czoła pociągu w stacji Katowice, co dodatkowo wydłuża czas przejazdu o 7-10 minut zależnie od typu taboru. Wariant ten nie</p>	<p>W koncepcji KM jako wariant W0 przyjęto zadania zawarte w „Programie działań strategicznych GZM do roku 2022”.</p> <p>Specyfika projektu koncepcyjnego powoduje, że na tym etapie prac nie rozważa się bieżących problemów funkcjonowania kolei na obszarze Metropolii.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
				ujmuje również zagrożenia, że PKP PLK zamierza całkowicie wstrzymać ruch na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry w okresie X 2020 r. - II 2023 r.	
				2.3. Warte podkreślenia jest też to, że przystanek Będzin (na stacji Będzin) jest w planach likwidacji w wariantach W1 i dalszych, co oznacza, że pociąg skończy bieg bez obsługi handlowej tego przystanku w przypadku wyczerpania przepustowości odcinka w kierunku Ząbkowic. W tomie 6 na stronie 626, rys. 7.4 ukazano gęstość zaludnienia obszaru GZM i sąsiadujących. W przypadku kończenia biegu pociągów w Nowym Bieruniu czy też w Dąbrowie Górniczej Ząbkowicach (zważywszy na problemy wspomniane wyżej) wyraźnie widać, że kończenie	W wariantach W1 nie zakłada się kończenia biegu pociągów Kolei Metropolitalnej na stacji Będzin. Trzeba również dodać, że układ KM jest technicznie wydzielony, więc nie wystąpi zjawisko wyczerpania zdolności przepustowej. Wyznaczone w tym wariantach KM stacje krańcowe to: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, Tarnowskie Góry, Gliwice i Nowy Bieruń. Nie będą one stanowić przeszkody dla kursujących w relacjach poza te stacje, pociągów przewoźników regionalnych Kolei Śląskich sp. z o.o. i Przewoźników Regionalnych PolRegio.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
				pociągów na granicach Metropolii może być zbyt wczesne, utrudniając połączenie z kolejnymi dużymi ośrodkami miejskimi.	
3. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach (poz. 4)		10.04.2019	e-mail	3.1. Brak uwzględnienia systemu przesiadania się typu drzwi w drzwi.	— Ta problematyka została podjęta w koncepcji KM. Autorzy nadali jej ogólny wymiar. W Studium Wykonalności KM powinna być przedmiotem szczegółowych analiz.
4. PKP PLK S.A. Biuro Strategii Warszawa (poz. 6)	ISR6-400-2.1/2019	30.04.2019		4.1. W syntezie na str. 28 napisano (dotyczy wariantu W0): „modyfikacja rozkładu jazdy pociągów na linii kolejowej nr 1 przeprowadzona przez zarządcę sieci kolejowej, przedsiębiorstwo PKP PLK S.A. we współpracy z metropolią. Powinno to pozwolić na wprowadzenie pociągów metropolitalnych do obsługi osi	— Uzyskanie w godzinach szczytów przewozowych, 15 minutowych interwałów pomiędzy pociągami metropolitalnymi i kolejowych przewozów regionalnych na liniach kolejowych nr 1 i 137 (odcinki: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Katowice; linia nr 1 - Gliwice; linia nr 137) zostało zapisane w przyjętym w 2018r. przez GZM „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”.

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
				<p>zachód – wschód oraz uzyskanie w godzinach szczytów przewozowych 15 minutowych interwałów pomiędzy pociągami na tym kierunku. Zagadnienie dotyczące zdolności przepustowej i ewentualnych jej rezerw w rozkładach jazdy były przedmiotem analizy w trakcie prac nad koncepcją kolei metropolitalnej. Jej wyniki przedstawiono w rozdziale prezentowanego opracowania". Zdaniem PKP PLK S.A. realizacja postulatu interwału 15-minutowego w wariancie W0 może nie być możliwa, szczególnie przy chęci otrzymania rozkładu równoodstępowego (lub zbliżonego) bez zbędnych postojów na wyprzedzanie pociągów aglomeracyjnych przez pociągi</p>	<p>Zamierzenie to ma wybitnie postulatywny charakter. Należy bowiem zauważyć, że ze względu na wyczerpanie zdolności przepustowej na podanych odcinkach, ten interwał nie jest możliwy do zrealizowania.</p>

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
				<p>szybsze. Linia 1 oraz 137 na odc. Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Gliwice charakteryzuje się przekroczoną zdolnością przepustową, co jest sygnalizowane także przez przewoźnika Koleje Śląskie. Co więcej, w samym opracowaniu potwierdzono brak tej możliwości, mianowicie w tomie IV na str. 19 napisano: „Ocena organizacji ruchu pociągów na istniejącej sieci kolejowej w obszarze GZM wykazała brak rezerw zdolności przepustowej. Założono również brak możliwości zmiany priorytetu pociągów pasażerskich kwalifikowanych oraz pociągów towarowych podczas projektowania wykresów ruchu, ze względu na konieczność dotrzymania odpowiednich godzin</p>	

Nazwa interesariusza KM/poz. wg Załącznika nr 1 do umowy	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (nr RKP)	Data pisma	Inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
				wiodących dla stacji pośrednich i docelowych zlokalizowanych poza obszarem GZM. Biorąc pod uwagę przedstawione ograniczenia organizacyjne ruchu kolejowego założono, że zapewnienie odpowiedniej atrakcyjności i użyteczności systemu KM pod względem dostępności czasowej i przestrzennej oferty przewozowej oraz zapewnienie wysokiej niezawodności rozkładu jazdy pociągów KM, uzasadnia konieczność fizycznej separacji ruchu pociągów KM poprzez budowę nowych odcinków torów”.	

Źródło: Opracowanie własne

5. PODSUMOWANIE FAZY „SZEROKIEGO ODBIORU” – ETAPU I KONSULTACJI

Materiały uzyskane z Departamentu Komunikacji i Transportu GZM pozwoliły na dokonanie przeglądu i podział postulatów, ocen i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu Kolej Metropolitalna w toku swobodnego, internetowego dostępu do opracowanej koncepcji KM. Wyniki tych prac dają podstawę do klasyfikacji zgłoszonych kwestii pod kątem przeprowadzonych przez władze Metropolii przyszłych działań, zmierzających do stworzenia Kolei Metropolitalnej na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Mając na uwadze fakt, że kolejnym etapem działań związanych z KM będzie opracowanie Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM), zgłoszone postulaty i sugestie interesariuszy zostały przez zespół autorski koncepcji podzielone na dwie kategorie:

- kwestie mające charakter bezpośredniego odniesienia do Studium Wykonalności KM, które można uznać za wytyczne do tego dokumentu,
- kwestie o charakterze modyfikatorów wariantów W1-W3 Kolei Metropolitalnej, w tym kreujące nowe, alternatywne warianty do rozpatrzenia na etapie Studium Wykonalności KM.

Postulaty i sugestie niezaliczone do wymienionych kategorii proponuje się nie uwzględniać w dalszych pracach studialnych.

W tabelach 6-7 przedstawiono obie kategorie zgłoszonych przez interesariuszy KM kwestii. Natomiast na rysunkach 4-6 zamieszczono proponowane przez nich zmiany w sieci KM, w poszczególnych wariantach.

Tabela 6. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy systemu KM w etapie I konsultacji, mające charakter wytycznych do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM)

Lp.	Obszar problemowy	Treść kwestii o charakterze wytycznej do SWKM
1	2	3
1.	Metodyka realizacji SWKM	<p>1. Konieczność efektywnej współpracy zespołu autorskiego SWKM i GZM z agendami PKP PLK S.A. na każdym etapie prac studialnych.</p> <p>2. Polem do intensywnej i efektywnej współpracy GZM z PKP PLK S.A. powinien być także etap przygotowania opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) do przetargu na Studium Wykonalności KM.</p> <p>3. Wybór i rekomendacja wariantu KM powinny stanowić jedno z fundamentalnych rozstrzygnięć opracowanego dokumentu SWKM.</p> <p>4. Niezbędność przeprowadzenia w SWKM szczegółowej analizy ekonomicznej i finansowej (m.in. wskazanie potencjalnych źródeł i mechanizmów finansowania przedsięwzięć) dla każdego wariantu rozwiązań KM.</p> <p>5. Wykorzystanie przez zespół autorski SWKM modelu transportowego skonstruowanego w „Studium Transportowym Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” do analiz ruchowo-eksploatacyjnych i infrastrukturalnych w poszczególnych wariantach rozwiązań.</p> <p>6. Proponuje się przyjęcie następującej logiki działań w odniesieniu do wariantów rozwiązań (w koncepcji KM warianty W1-W3) wykorzystujących technologię naziemnego lekkiego metra:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w przypadku realizacji inwestycji w systemie kolei konwencjonalnej, w zakresie i czasie odpowiadającym potrzebom tworzenia Kolei Metropolitalnej, zgodnie z przyjętą logiką działań, w perspektywie lat 2028-2034 należałoby rozważyć możliwość budowy naziemnego lekkiego metra i opracować projekt koncepcji oraz studium wykonalności metra; sieć naziemnego lekkiego metra nie powinna być konkurencyjna do systemu KM opartego na kolei konwencjonalnej lecz jego dopełnieniem w obsłudze przyszłych potrzeb przewozowych, – w sytuacji braku efektywnego programu inwestycyjnego dla układu KM opartego dla głównych kierunków przewozów na kolei konwencjonalnej, proponuje się rozpatrzenie w Studium Wykonalności KM obu możliwych rozwiązań: bez naziemnego lekkiego metra oraz z wykorzystaniem tego systemu przewozów masowych.
2.	Infrastruktura sieciowa KM	7. Konieczność wykonania pogłębionych analiz zdolności przepustowej dla poszczególnych układów sieci KM,

Lp.	Obszar problemowy	Treść kwestii o charakterze wytycznej do SWKM
1	2	3
		<p>proponowanych w wariantach rozwiązań oraz dla stanu istniejącego na obszarze GZM.</p> <p>8. Analiza rozwiązań dotyczących budowy Kolei Metropolitalnej wydzielonej technicznie (docelowo separacja ruchu pociągów KM) dla każdego proponowanego wariantu, powinna w SWKM mieć charakter obligatoryjny; zaleca się przy tym wykorzystanie modeli mikrosymulacyjnych ruchu kolejowego, pozwalających na kompleksowość analizy.</p> <p>9. Konieczność przeprowadzenia szczegółowej analizy potrzeby funkcjonowania i lokalizacji nowych przystanków osobowych oraz zmian w dotychczasowej sieci kolejowych punktów odprawy pasażerów w każdym wariantcie KM. Przedmiotem analizy w SWKM powinno być również zagadnienie wzajemnych relacji pomiędzy liczbą przystanków, a czasem jazdy pociągu na danym odcinku KM w poszczególnych wariantach systemu.</p> <p>10. Problematyka związana z układami torowymi stacji KM (głowice stacyjne, przejście zwrotnicowe itp.) oraz siecią trakcyjną i jej zasilaniem (m.in. inny system zasilania) powinna być rozpatrywana w poszczególnych wariantach rozwiązań KM.</p> <p>11. Nieodzowność wykonania szerokiej analizy projektu połączeń koleją typu monorail Katowic i Sosnowca z MPL Katowice w Pyrzowicach (warianty W2 i W3 koncepcji KM).</p> <p>12. Postulat realizacji w SWKM kompleksowej analizy wariantów połączeń z MPL Katowice w Pyrzowicach, dotyczy także pozostałych miast Zagłębia Dąbrowskiego, to jest Będzina, Czeladzi i Dąbrowy Górniczej. W przypadku odrzucenia rozwiązania z wykorzystaniem kolei jednoszynowej typu monorail, odnosić się będzie również do Sosnowca.</p> <p>13. Niezbędność wykonania szerokiej analizy projektu głównego dworca KM Katowice Metropolia, obejmującej m.in. lokalizację, strukturę funkcjonalną, koncepcję techniczną, podejście linii KM itp.</p>
3.	Organizacja systemu KM	<p>14. Problematyka integracji podsystemów metropolitalnego transportu publicznego i transportu indywidualnego z systemem KM stanowi ważny obszar szczegółowych analiz, które powinny mieć obligatoryjny charakter w SWKM.</p> <p>15. Jednym z atrybutów systemu KM powinna być integracja z kolejowymi przewozami regionalnymi. Dla każdego rozpatrywanego wariantu KM, należy w SWKM przeprowadzić szczegółową analizę w zakresie tej tematyki oraz przedstawić wybrane rozwiązanie.</p>
4.	Funkcjonowanie systemu KM	16. W SWKM powinna być rozpatrywana problematyka zaplecza obsługowo-naprawczego w poszczególnych wariantach KM.

Lp.	Obszar problemowy	Treść kwestii o charakterze wytycznej do SWKM
1	2	3
		17. Konieczność wykonania szczegółowej analizy systemu przesiadania się typu „drzwi w drzwi” w poszczególnych rozważanych w SWKM wariantach Kolei Metropolitalnej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 7. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy KM w etapie I konsultacji, mające charakter modyfikatorów wariantów W1-W3 koncepcji Kolei Metropolitalnej

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	W1	Katowice - Orzesze - Katowice	–	–	–	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 140	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W1
		Katowice - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice	–	–	–	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135/198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W1; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
		Katowice - Tarnowskie Góry - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto w dotychczasowej lokalizacji
		Katowice - Tarnowskie Góry - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 145, 127, 128	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W1							samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego
		Katowice - Nowy Bieruń - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo	stacja krańcowa na linii KM: Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	stacja krańcowa na linii KM: Oświęcim; wykorzystanie linii kolejowej nr 885

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.	W2	Gliwice - Tychy Lodowisko - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141-200, 894, nwo, 140, nwo, 179, 696	–	–	–	rezygnacja z budowy linii na rzecz połączenia Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne - Gliwice - Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne
		Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne - Gliwice - Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne	–	–	w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137 - 651 - 164 / 657 - 171, 141	
		Gliwice - Bytom - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 132	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej i Bytomia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Bytomiem
		Gliwice - MPL Katowice - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132, 165, 131, 182	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2				Górami i MPL Katowice			z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice
		Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W2; stacja krańcowa Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
		Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM Sławków
		Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
								w dotychczasowej lokalizacji
	W2	Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 145, 127, 128	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2	Gliwice - Knurów - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141-200, 677, 149	–	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141-200, 677, 149	nowe trasowanie odcinka linii kolejowej nr 149, uwzględniające zagospodarowanie przestrzenne
		Katowice Metropolia - Nowy Bieruń - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885	stacja krańcowa na linii KM: Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	
3.	W3	Gliwice - Tychy Lodowisko - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, 894, nwo, 140, nwo, 179, 696	–	–	–	rezygnacja z budowy linii ze względu na potrzeby na innych kierunkach przewozów
		Gliwice - Bytom - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 132	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej i Bytomia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Bytomiem

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W3	Gliwice - MPL Katowice - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132, 165, 131, 182	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice	
	Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W3; stacja krańcowa Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy	
	Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM Sławków	

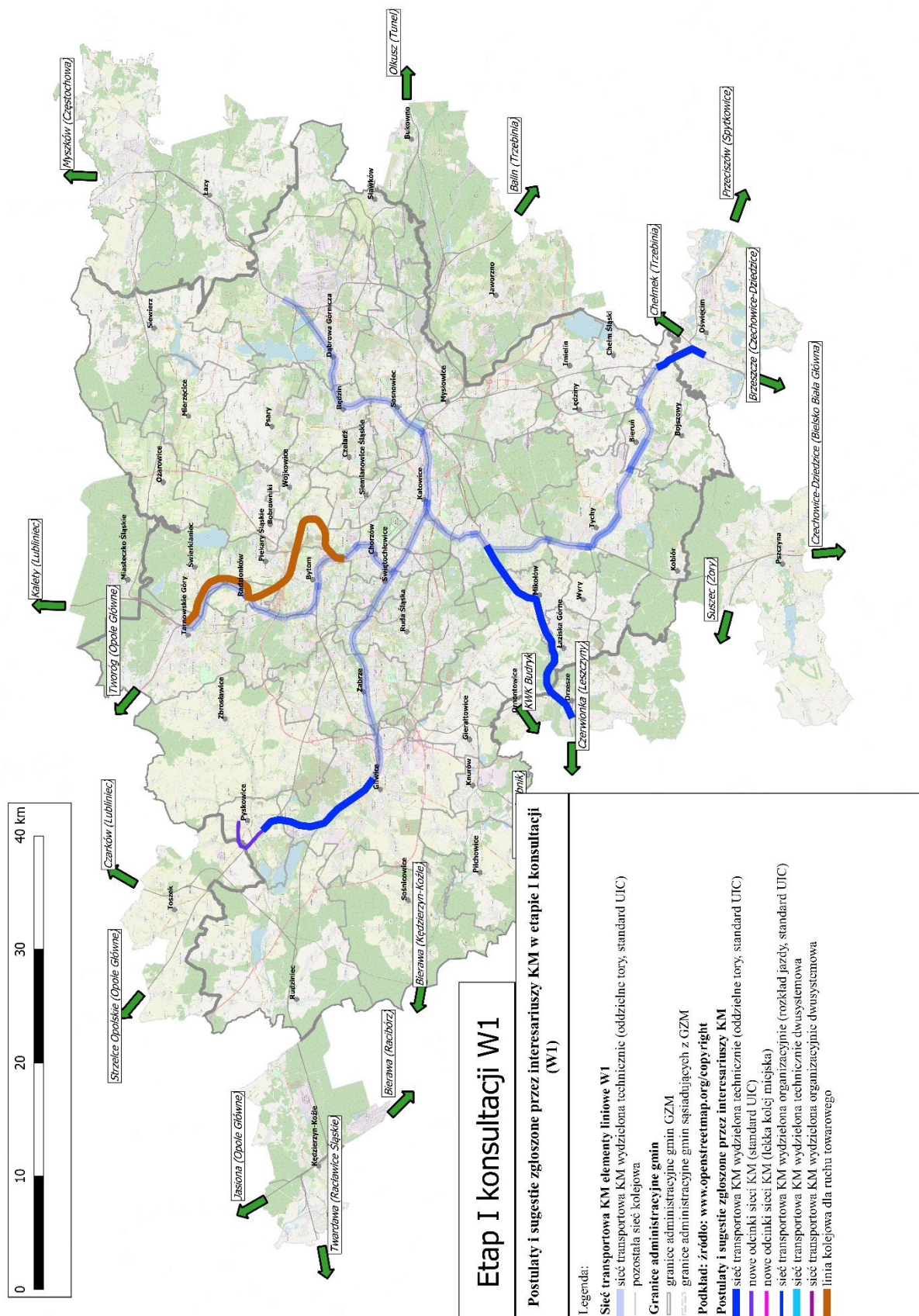
Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3	Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto w dotychczasowej lokalizacji
		Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 145, 127, 128	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego
		Gliwice - Knurów Szczygłowice - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149		kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141 - 200, 677, 149	nowe trasowanie odcinka linii kolejowej nr 149, uwzględniające zagospodarowanie przestrzenne
						lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149	
		Katowice Metropolia - Nowy Bieruń - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885	stacja krańcowa na linii KM: Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	stacja krańcowa na linii KM: Oświęcim
		Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	włączenie do linii kolejowej nr 1 Sosnowiec Główny Podg.	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 184, nwo, 1	odbudowa odcinka Sosnowiec Zagórze - Dąbrowa Górnicza
	-	-	-	-	-	kolej konwencjonalna	nwo (Dąbrowa Górnicza -	element proponowanego do odbudowy

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3						Dąbrowa Górnicza Królowej Jadwigi – Dąbrowa Górnicza Park and Ride)	odcinka Sosnowiec Zagórze – Dąbrowa Górnicza

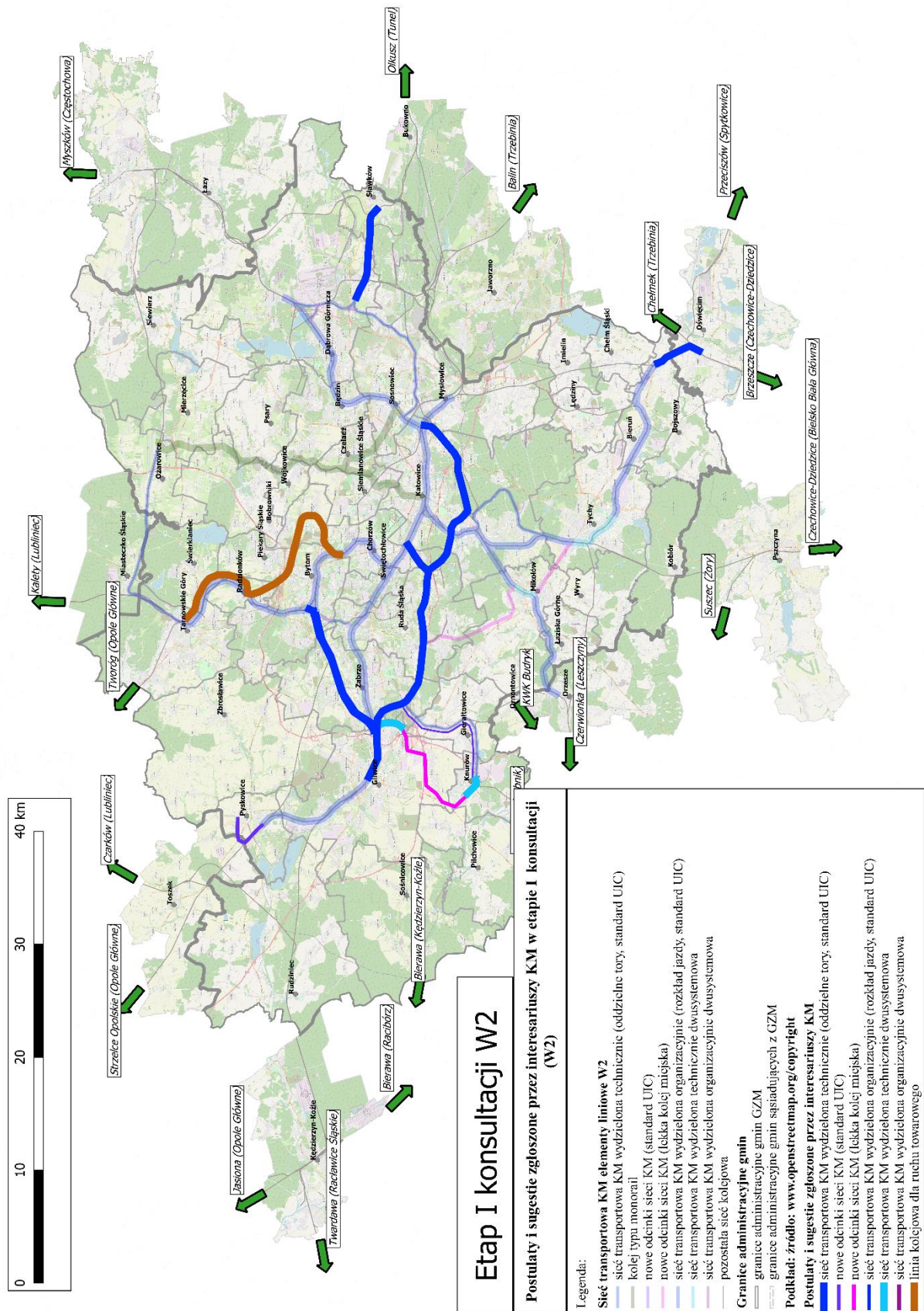
Znaczenie użytych symboli literowych: nwo - nowowbudowany odcinek linii KM, kkp - korytarz kolei przemysłowej

Źródło: Opracowanie własne



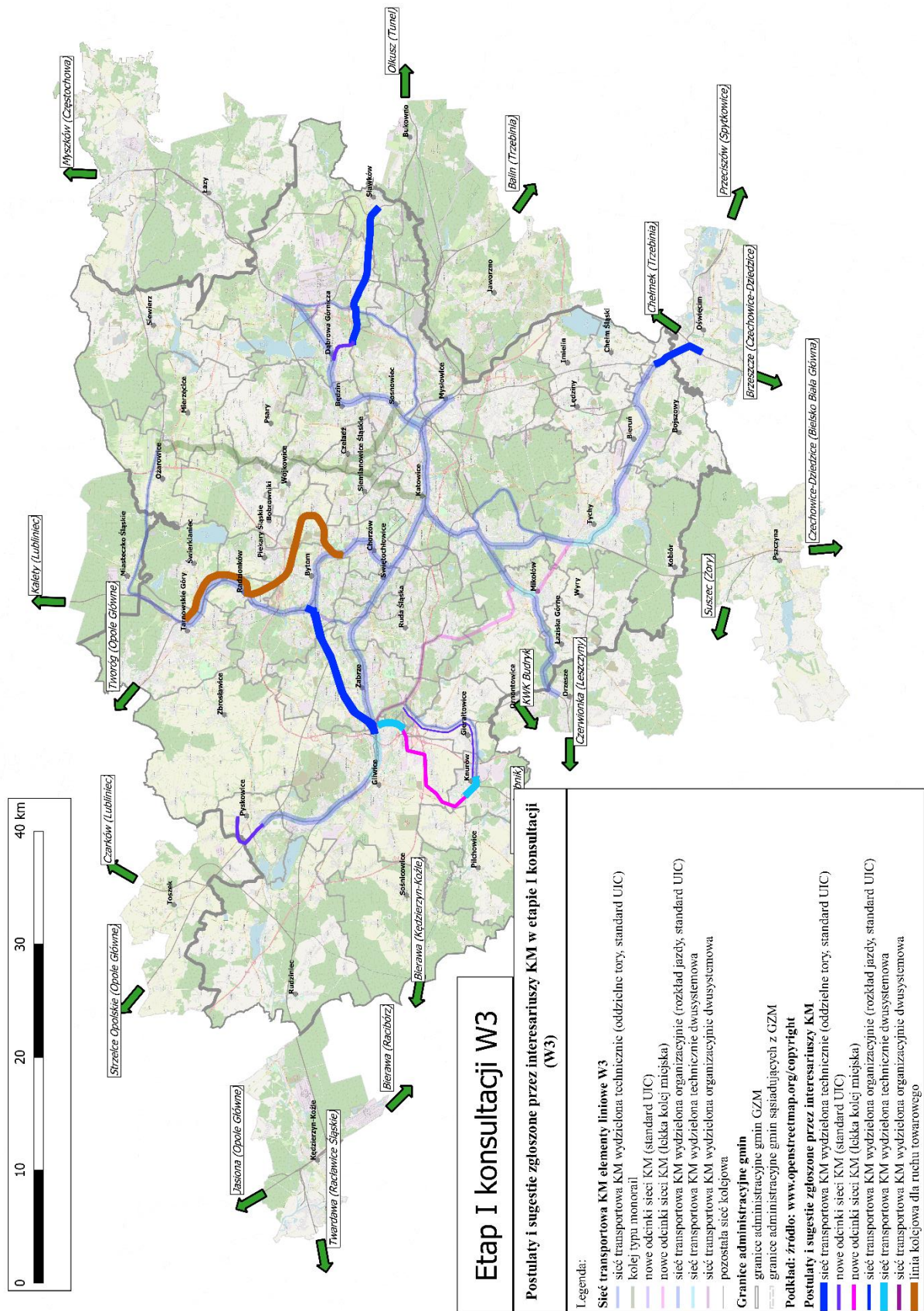
Rysunek 4. Modyfikacje wariantu W1 na etapie I konsultacji

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 5. Modyfikacje wariantu W2 na etapie I konsultacji

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 6. Modyfikacje wariantu W3 na etapie I konsultacji

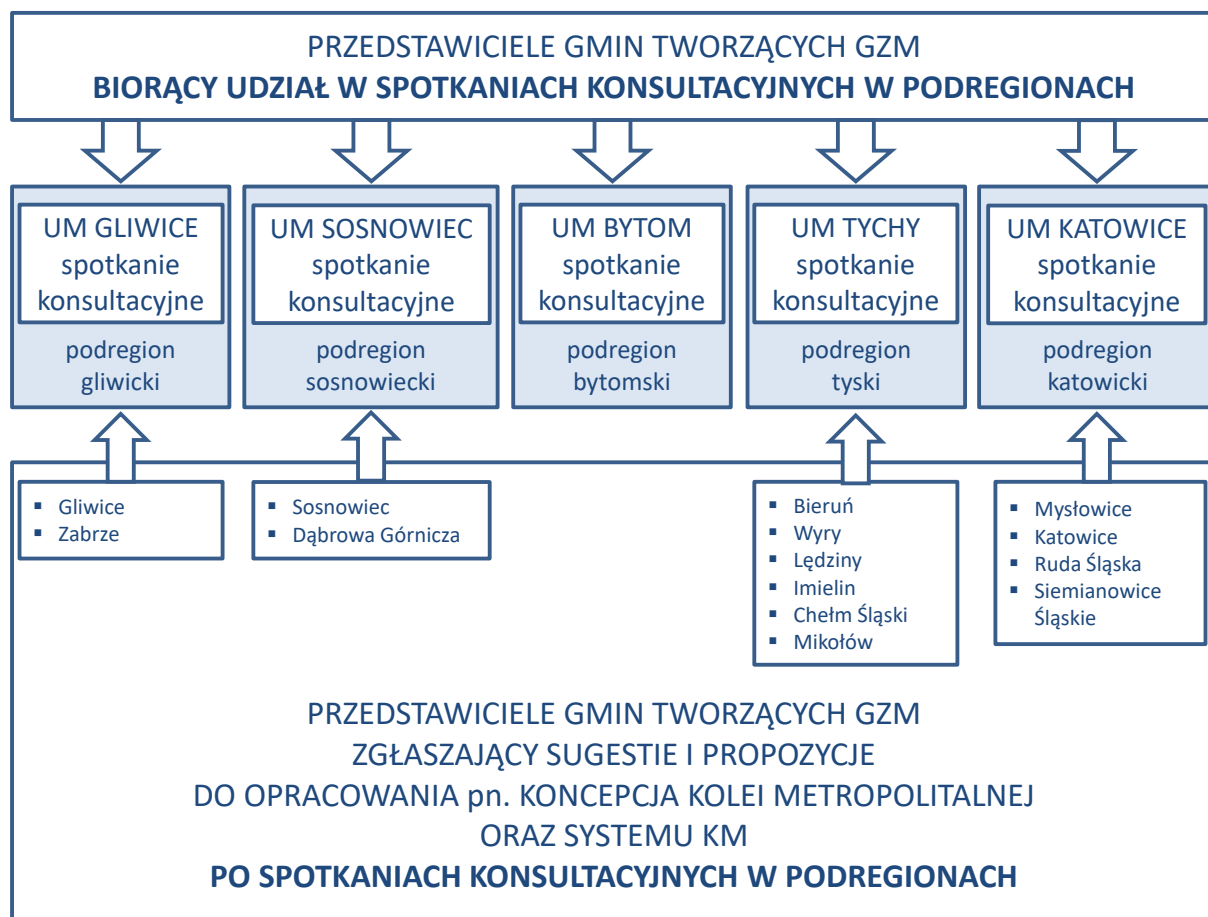
Źródło: Opracowanie własne

6. SPOSÓB ROZPATRZENIA KWESTII ZGŁASZANYCH PRZEZ INTERESARIUSZY KM NA SPOTKANIACH W PODREGIONACH – ETAP II KONSULTACJI

Zgodnie z przyjętą metodyką opartą na zasadach inżynierii współbieżnej kolejnym etapem konstruowania koncepcji Kolei Metropolitalnej były spotkania konsultacyjne we wszystkich podregionach tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Uczestnikami tych spotkań byli przedstawiciele gmin tworzących Metropolię, władze GZM oraz autorzy koncepcji. Spotkania odbyły się w urzędach miejskich gmin będących siedzibami podregionów w następujących terminach:

- 27.06.2019 r. – UM Gliwice,
- 03.07.2019 r. – UM Sosnowiec,
- 09.07.2019 r. – UM Bytom,
- 12.07.2019 r. – UM Tychy,
- 19.07.2019 r. – UM Katowice.

Rezultatem spotkań konsultacyjnych w podregionach były kolejne postulaty i sugestie części gmin do opracowanej koncepcji Kolei Metropolitalnej zgłaszane do końca sierpnia 2019 r. Strukturę interesariuszy KM i sposób zgłaszania przez nich sugestii i propozycji na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach przedstawiono na rysunku 7. Na tym etapie głównymi interesariuszami były gminy tworzące Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Specyfikację przedstawiciele gmin tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, którzy odnieśli się do opracowania pn. *Koncepcja Kolei Metropolitalnej* po spotkaniach konsultacyjnych w podregionach zamieszczono w tabeli 8.



Rysunek 7. Struktura interesariuszy KM i sposób zgłaszania przez nich sugestii i propozycji na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8. Wykaz przedstawicieli gmin GZM formułujących postulaty i sugestie do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej po spotkaniach konsultacyjnych w podregionach

Podregion GZM	Gmina GZM	Przedstawiciel gminy formułujący postulaty i sugestie po spotkaniach konsultacyjnych
1	2	3
Podregion gliwicki	Gliwice	Z-ca Prezydenta Miasta Gliwice
	Zabrze	Miejski Zarząd Dróg i Infrastruktury Informatycznej Zabrze Prezydent Miasta Zabrze
Podregion sosnowiecki	Sosnowiec	Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec
	Dąbrowa Górnicza	Osoba prywatna
Podregion tyski	Bieruń	Radny Rady Miejskiej w Bieruniu Urząd Miejski w Bieruniu
	Wry	Wójt Gminy Wry
	Łęczyny	Gmina Łęczyny

Podregion GZM	Gmina GZM	Przedstawiciel gminy formułujący postulaty i sugestie po spotkaniach konsultacyjnych
1	2	3
	Imielin	Urząd Miasta Imielin
	Chełm Śląski	Wójt Gminy Chełm Śląski
	Mikołów	Urząd Miasta Mikołowa
Podregion katowicki	Mysłowice	Prezydent Miasta Mysłowice
	Katowice	Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice
	Ruda Śląska	Prezydent Miasta Ruda Śląska
	Siemianowice Śląskie	Prezydent Miasta Siemianowice Śląskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Departamentu Komunikacji i Transportu GZM

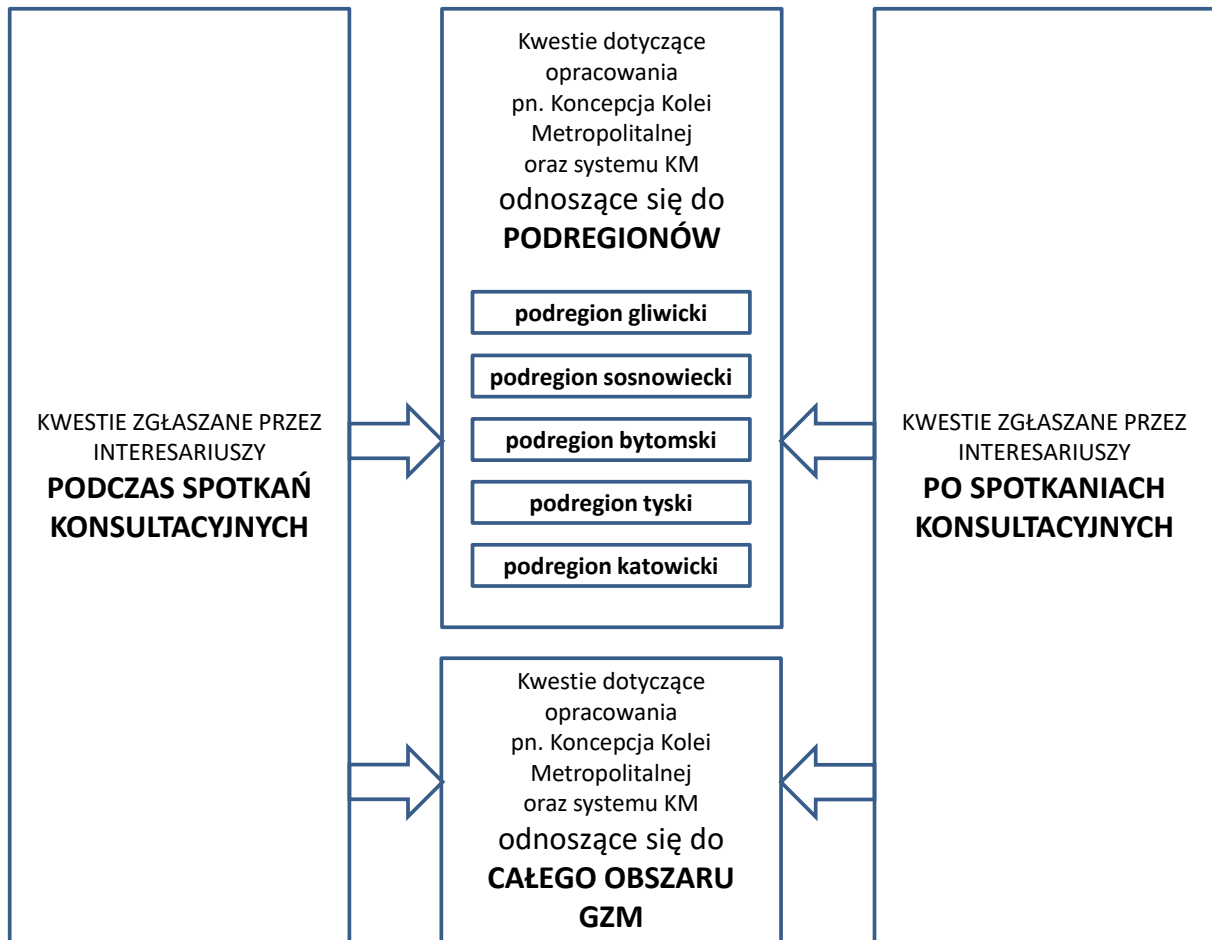
Ze względu na to, że na etapie spotkań konsultacyjnych większość sugestii, ocen i propozycji ma charakter lokalny i odnosi się do sytuacji w konkretnym podregionie, autorzy opracowania pn. *Koncepcja Kolei Metropolitalnej* zdecydowali się pogrupować interesariuszy oraz zgłaszane przez nich kwestie, biorąc pod uwagę aspekt przestrzenny. Takie ujęcie determinuje także sposób analizy zgłaszanych sugestii i propozycji.

Kwestie zgłaszane przez interesariuszy na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach zostały podzielone na dwie zasadnicze grupy:

- kwestie odnoszące się do poszczególnych podregionów,
- kwestie odnoszące się do całego obszaru GZM,

co zaprezentowano na rysunku 8.

Rozpatrując sugestie i propozycje interesariuszy przyjęto tę samą zasadę, co w fazie „szerokiego odbioru”, tzn. kwestie dotyczące bezpośrednio opracowania pn. *Koncepcja Kolei Metropolitalnej* uwzględniono w ramach rękojmi, natomiast kwestie dotyczące problematyki realizacji systemu Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM omówiono w Suplemencie.

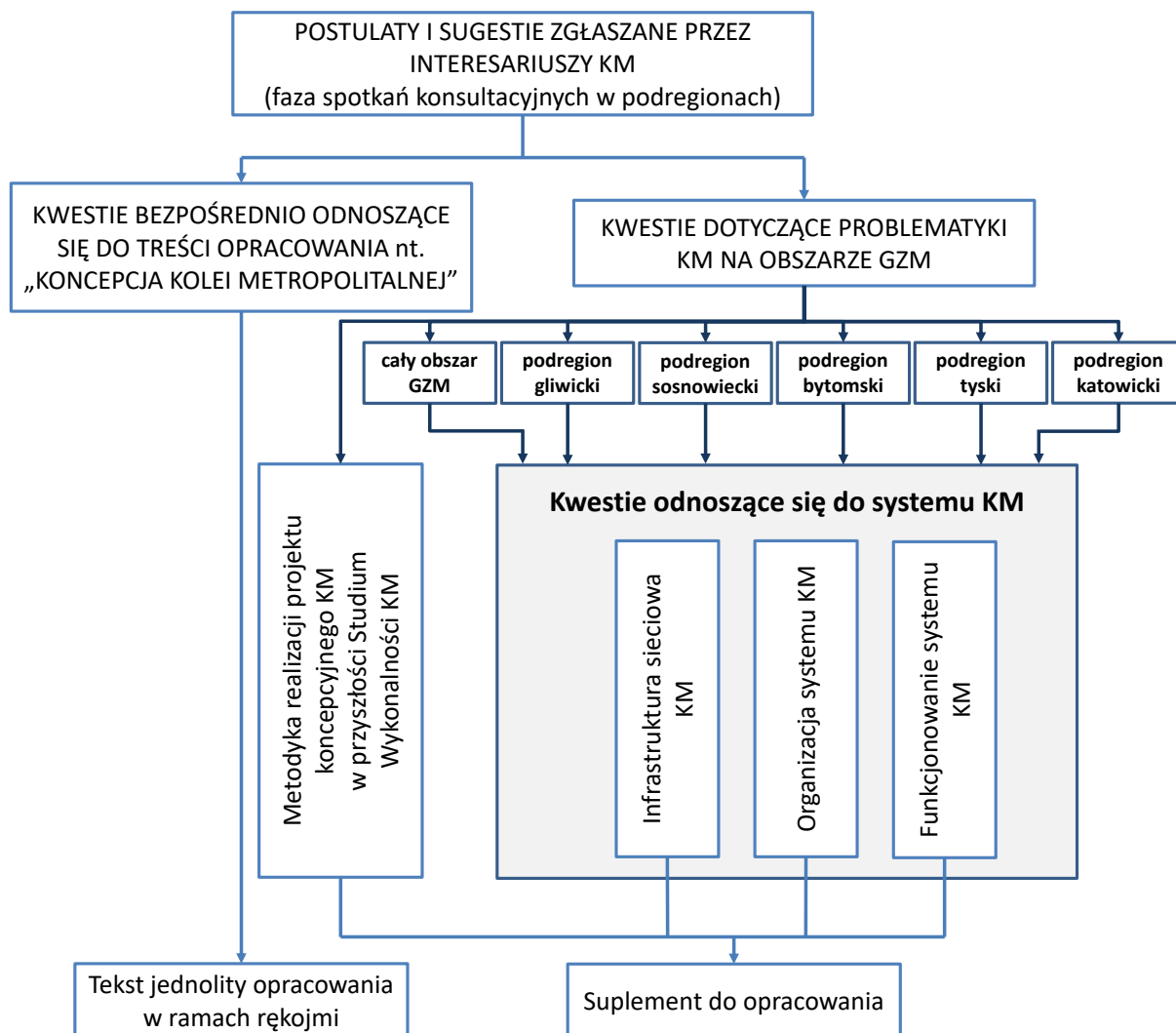


Rysunek 8. Klasyfikacja sugestii i propozycji zgłaszanych na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach

Źródło: Opracowanie własne

7. ODPOWIEDZI AUTORÓW KONCEPCJI KOLEI METROPOLITALNEJ NA KWESTIE ZGŁASZANE PRZEZ INTERESARIUSZY KM W ETAPIE II KONSULTACJI OPRACOWANIA

Postulaty i sugestie sformułowane przez przedstawicieli gmin tworzących GZM podczas fazy spotkań konsultacyjnych w podregionach zostały zgromadzone i uporządkowane przez Departament Komunikacji i Transportu GZM oraz przekazane autorom koncepcji. Rozpatrując przedstawione kwestie, zespół autorski koncepcji KM dokonał wstępnej analizy otrzymanych opinii oraz odpowiedniej ich klasyfikacji biorąc pod uwagę aspekt przestrzenny. Zachowano przy tym podejście przyjęte w fazie „szerokiego odbioru” uwzględniające podział problemowy przedstawionych przez interesariuszy kwestii. Sposób rozpatrywania postulatów i sugestii przez autorów koncepcji KM przedstawiono na rysunku 9.



Rysunek 9. Sposób analizy sugestii i propozycji zgłaszanych na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach

Źródło: Opracowanie własne

W tabelach 9 - 15 zamieszczono wszystkie postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy KM w fazie spotkań konsultacyjnych oraz odpowiedzi autorów koncepcji, odzwierciedlające ich stanowisko w danej kwestii.

Tabela 9. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do metodyki realizacji projektu koncepcyjnego KM (w przyszłości Studium Wykonalności KM)

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Katowice, 19.07.2019 r.)				1.1. Dwa studia wykonalności – osobno KM jako kolej UIC – tradycyjna i monorail – drugie.	– W koncepcji KM przedstawiono cztery warianty rozwoju sieci kolejowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii W0 – W3. Zespół autorski przyjął, że w ramach Studium Wykonalności KM zostaną przeprowadzone analizy nie tylko dla wariantów rekomendowanych, ale dla wszystkich wariantów zamieszczonych w koncepcji. Wyniki analiz będą podstawą wyboru wariantu realizowanego w przyszłości. Możliwe jest także opracowanie innych rozwiązań, które nie zostały ujęte w koncepcji KM.
				1.2. Pytanie czy K-KM jest zgodna z planowanymi inwestycjami z PKP PLK S.A. (UM Mysłowice) – info o liście podpisanym przez GZM i zarządcę – dobra współpraca.	– Przy opracowaniu koncepcji KM zespół autorski analizował wiele dokumentów strategicznych oraz dostępnych źródeł danych. Informacje o planowanych inwestycjach również były znane i uwzględnione w zakresie

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					dostosowanym do potrzeb opracowania.
2. Prezydent Miasta Mysłowice	AB-III.7242.2019.BZ (RKP-2614)	29.07.2019 r.		2.1. Dotychczas przeprowadzone konsultacje społeczne miały zbyt mały zakres. Bardzo oszczędnie określono grono interesariuszy.	<p>Autorzy koncepcji KM zidentyfikowali 8 grup interesariuszy systemu KM, w tym m.in. władze GZM, władze wojewódzkie i samorządowe, producenci taboru, biura projektów, instytucje konsultingowe, eksperci i przedstawiciele środowisk naukowych zainteresowanych problematyką systemu KM, operatorzy systemu kolejowego, dysponenci infrastruktury kolejowej, Urząd Transportu Kolejowego, a także związki i stowarzyszenia samorządowe zainteresowane problematyką systemu KM, do których wysłali 117 ankiet i otrzymali łącznie 58 odpowiedzi. Każda z ankiet została dokładnie przeanalizowana i wzięta pod uwagę przy budowie koncepcji systemu KM. Szczegółowe informacje na ten temat zamieszczono w rozdziale 1.2.4. opracowania pn. <i>Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla GZM</i>.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					<p>Ponadto po oddaniu pełnego opracowania zamieszczono raport końcowy w Internecie, co umożliwiło zapoznanie się z jego treścią szerokiemu gronu odbiorców i zgłaszanie stosownych kwestii. Faza konsultacji trwała od stycznia do końca sierpnia 2019 r.</p>
				<p>2.2. Nie wiemy czy uwzględniono plany rozwojowe i inwestycje przedsiębiorców i firm generujących największe ruchy na rynku pracy.</p>	<p>W rozdziale 3.2. oraz w Załącznikach 3.1. i 3.2. opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla GZM przedstawiono wyniki analizy społeczno-gospodarczej dotyczącej zarówno obszaru GZM, jak i jego otoczenia w zakresie stosownym na etapie koncepcyjnym. Bardziej szczegółowe analizy w odniesieniu do planów rozwojowych i inwestycyjnych przedsiębiorców i firm mających wpływ na wielkość generowanych potoków ruchu na obszarze GZM należy przeprowadzić w Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
3. Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice	T-III.7240.80.2019 T-III.KW-000308/19 (RKP-2649)	30.07.2019 r.		3.1. Z uwagi na fakt, że przedstawione materiały wskazują na sektorowy charakter opracowania, dotyczący wyłącznie kolei, uzasadnione jest zatem, aby przedstawiona koncepcja zweryfikowana została w zakresie multimodalności podróży w obszarze metropolii, z uwzględnieniem zasad zrównoważonej mobilności miejskiej.	Przy opracowywaniu koncepcji KM zespół autorski weryfikował cele, działania i rezultaty koncepcji KM i systemu KM z zapisami w dokumentach strategicznych na różnych szczeblach, tj. europejskim, krajowym, wojewódzkim, subregionalnym, powiatowym, metropolitalnym i gminnym (patrz: tom 2 opracowania) w zakresie dostosowanym do potrzeb opracowania. Wśród nich znalazły się także dokumenty odnoszące się bezpośrednio do zasad zrównoważonej mobilności miejskiej, np. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. W propozycjach dotyczących lokalizacji przystanków osobowych wzięto pod uwagę planowane węzły przesiadkowe. Bardziej szczegółowe analizy w tym zakresie wskazane są na etapie Studium Wykonalności.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
4. Prezydent Miasta Ruda Śląska	PD.021.1.26.2019 (RKP-2692)	5.08.2019 r.		4.1. Przeanalizowanie wszystkich możliwych rozwiązań, które zmierzają do poprawy jakości funkcjonowania systemu transportowego na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (mając na uwadze jego aspekt komunikacyjny, techniczny i ekonomiczny) pozwoli dokonać optymalnych rozwiązań, których celem nadrzędnym jej poprawa mobilności dla wszystkich mieszkańców Metropolii.	Analizy prowadzone na etapie Studium Wykonalności powinny mieć bardzo szeroki zakres i wieloaspektowy charakter. Ważnym zagadnieniem pod względem zapewnienia odpowiedniej jakości przemieszczania się mieszkańców Metropolii jest wielokryterialne podejście zarówno do budowy nowych systemów transportowych, jak i oceny ich funkcjonowania.
5. Prezydent Miasta Siemianowice Śląskie	RK.7243.7.2019 (RKP-2738)	24.07.2019 r.		5.1. Celem wsparcia procesu decyzyjnego odnośnie wyboru wariantu Kolei Metropolitalnej należy opracować studium wykonalności, które pozwoli ocenić i określić mocne i słabe strony projektu oraz możliwości i zagrożenia z nim związane, zasoby, jakie będą niezbędne do realizacji projektu oraz ocenić szansę jego powodzenia.	Analiza SWOT, której celem jest wskazanie mocnych i słabych stron projektu oraz możliwości i zagrożenia z nim związane jest podstawowym narzędziem wspomagającym procesy decyzyjne i powinna być etapem wstępnym do kolejnych etapów opracowania systemu KM (Studium Wykonalności KM), w których należy

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					zastosować bardziej zaawansowane metody.
				5.2. Gmina Siemianowice Śląskie jest zainteresowana opracowaniem przez GZM studium wykonalności dla każdego z wariantów Kolei Metropolitalnej ale w pełnym zakresie, a szczególnie z koleją typu monorail, gdyż wtedy znane będą pełne koszty realizacji inwestycji i ponadto Siemianowice Śląskie uzyskają bezpośrednie połączenie z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.	W ramach Studium Wykonalności KM powinny zostać przeprowadzone pełne analizy dla wszystkich wariantów zamieszczonych w koncepcji KM. Wyniki analiz będą podstawą wyboru wariantu rekomendowanego realizowanego w przyszłości. Możliwe jest także uwzględnienie innych wariantów systemu KM, które nie zostały ujęte w koncepcji KM.
6. Urząd Miejski w Bieruniu	GK.7243.2.2019 (RKP-2734)	8.08.2019 r.		6.1. Kwestia dotycząca hierarchizacji projektów infrastrukturalnych wskazanych w tabeli 3.82. Ze względu na istotność połączenia kolejowego relacji Katowice-Nowy Bieruń-Katowice, którego częścią będzie połączenie na	W tabeli 3.82. (rozdział 3.6.8) autorzy opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej powołują się na materiały otrzymane z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w których priorytet planowanych inwestycji infrastrukturalnych został już ustalony.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>trasie Tychy-Bieruń Stary-KWK Piast-Oświęcim, należy podnieść priorytet inwestycji infrastrukturalnych prowadzonych na tym odcinku z poziomu 2 na poziom 3. W celu rewitalizacji tej linii kolejowej PKP PLK S.A. opracowało już studium wykonalności projektu, a na jego bazie złożyło wniosek aplikacyjny o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020.</p>	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do całego obszaru GZM

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec	WDR.I.7243.1.1.20 19.JG (RKP-2880)	22.08.2019 r.		1.1. Konieczne jest zintensyfikowanie prac nad rozbudową sieci kolejowej wykorzystującej wybrane odcinki istniejących linii kolejowych w układzie podstawowym (Gliwice-Katowice-Dąbrowa Górnicza - relacje pociągów do Dąbrowy Górniczej Ząbkowic) oraz (Tychy-Tarnowskie Góry – relacje pociągów do/z Tychów Lodowisko) mającej na celu jej usprawnienie poprzez poprawę przepustowości i standardu podróży oraz dostępności dla pasażerów.	We wszystkich wariantach inwestycyjnych W1 – W3 koncepcji KM zakłada się rozbudowę sieci kolejowej w układzie podstawowym.
				1.2. Ważnym aspektem jest zarówno rozbudowa infrastruktury kolejowej jak	W każdym z wariantów inwestycyjnych W1 – W3 koncepcji KM zakłada się

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				i utworzenie nowych przystanków i centrów przesiadkowych.	utworzenie nowych oraz rewitalizację nieczynnych przystanków osobowych: <ul style="list-style-type: none"> • wariant W1: budowa – 21, rewitalizacja – 3, • wariant W2: budowa – 45, rewitalizacja – 6, • wariant W3: budowa – 61 (2), rewitalizacja – 8 (1). Część z nich może pełnić rolę centrów przesiadkowych.
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Kwestia zgłoszona na spotkaniu konsultacyjnym (UM Sosnowiec, 03.07.2019 r.)				1.1. Kwestia dotycząca finansowania inwestycji w infrastrukturę – skąd środki?	Uwarunkowania finansowe dotyczące inwestycji w zakresie transportu kolejowego przedstawione zostały w rozdziałach 3.5. oraz 8.13. opracowania pn. Koncepcja KM. Autorzy koncepcji wskazują również na możliwości finansowania zawarte w programach i dokumentach strategicznych różnych szczebli, takich jak Kolej+, Program dla Śląska, Krajowy Program Kolejowy, Strategia Transportu Województwa Śląskiego, Koncepcja wykorzystania

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					Metropolitalnej Obwodnicy Kolejowej, Studium Transportowe Województwa Śląskiego i inne, które omówiono m.in. w rozdziale 2 opracowania.
				1.2. Problem lobbowania KM.	Działania związane z wpływaniem na decyzje rządowe, przede wszystkim w zakresie finansowania i uwarunkowań prawnych są konieczne dla powodzenia przedsięwzięcia, jakim jest budowa Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.
				2.1. Wspólne lobbowanie na rzecz KM.	Działania w zakresie pozyskiwania środków finansowych oraz zmian ustawodawczych wymagają współpracy i wsparcia na wszystkich szczeblach władzy.
2. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Bytom, 09.07.2019 r.)					
3. Prezydent Miasta Mysłowice	AB-III.7242.2019.BZ (RKP-2614)	29.07.2019 r.		3.1. Proszę o przekazanie obliczeń jaki koszt poniesiemy jako metropolia realizując odcinek Tychy Urbanowice-Bieruń Nowy a jaki realizując odcinek Katowice Zawodzie-Mysłowice Dworzec oraz jaki w obu	Analizy ekonomiczne i finansowe prowadzone na etapie budowy koncepcji Kolei Metropolitalnej miały charakter szacunkowy i odpowiadały potrzebom opracowania. Koszty poniesione przy realizacji konkretnych odcinków linii kolejowej wymagają

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				przypadkach jest współczynnik ceny budowy sieci (1 km) na jednego mieszkańca obsługiwanego terenu.	dokładniejszych analiz, które mogą być zawarte w Studium Wykonalności KM.
4. Prezydent Miasta Ruda Śląska	PD.021.1.26.2019 (RKP-2692)	5.08.2019 r.		4.1. Konieczność wsparcia w działaniach mających na celu ochronę istniejących ciągów transportowych przed ich likwidacją.	Zdaniem autorów koncepcji KM ochrona istniejących ciągów transportowych przed ich likwidacją ma charakter priorytetowy w kontekście budowy i rozwoju Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.
5. Prezydent Miasta Siemianowice Śląskie	RK.7243.7.2019 (RKP-2738)	24.07.2019 r.		5.1. Znany jest jedynie orientacyjny koszt budowy każdego z wariantów KM.	Na etapie koncepcyjnym przeprowadzono analizy ekonomiczne i finansowe w zakresie wymaganym w tego typu opracowaniach. Szczegółowe obliczenia powinny zostać zawarte w Studium Wykonalności.
6. Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec	WDR.I.7243.1.1.2019.JG (RKP-2880)	22.08.2019 r.		6.1. Propozycja budowy monorail już teraz jako wariantu optymalnego rozwoju sieci, mniej inwazyjnego, nie powodującego większych strat ogólnospołecznych.	Rozstrzygnięcie w zakresie wyboru optymalnego wariantu systemu KM rekomendowanego do realizacji nastąpi po opracowaniu Studium Wykonalności, które pozwoli oszacować koszty i korzyści każdego z proponowanych rozwiązań.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>6.2. Propozycja stworzenia siatki połączeń opartej na skomunikowaniu gmin ościennych z węzłami przesiadkowymi, które winny być rozmieszczone przy granicach gmin ościennych.</p>	<p>Jednym z założeń systemu KM jest opracowanie efektywnych połączeń pełniących rolę dowozowo-odwozową. Gminy sąsiadujące z obszarem GZM powinny być skomunikowane z systemem KM w węzłach przesiadkowych zlokalizowanych na granicach Metropolii. Zagadnienie to powinno być przedmiotem analiz w SWKM.</p>
				<p>6.3. Ważnym aspektem dla całościowego systemu KM jest stworzenie spójności systemowej w funkcjonowaniu proponowanych wariantów rozwiązań.</p>	<p>Integracja i spójność systemowa jest ważnym elementem koncepcji KM. W rozdziale 5.6. przedstawiono aspekty integracji taryfowej i przestrzennej w obszarze GZM. Poziom integracji świadczy o dojrzałości systemu i określa stopień jego rozwoju oraz dopasowania do potrzeb przewozowych mieszkańców zapewniając właściwą dostępność i niezawodność obsługi. W rozdziale 5.10. oraz Załącznikach 5.2. – 5.4. podano przykłady różnych rozwiązań systemowych w kraju i za granicą.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				6.4. Biorąc pod uwagę zakres realizacji omawianych przedsięwzięć należy również zwrócić uwagę na zapewnienie płynności finansowej, w sposób umożliwiający perspektywiczne zarządzanie procesem rozwoju sieci kolejowej w regionie, tak aby kolej stała się „kręgosłupem” transportu publicznego Metropolii, a komunikacja miejska jej uzupełnieniem.	Zapewnienie płynności finansowej warunkuje możliwość utrzymania i rozwoju systemu KM. Jest to zadanie organizatora przewozów, a więc ZTM, będącego jednostką Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
1. Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec	WDR.I.7243.1.1.20 19.JG (RKP-2880)	22.08.2019 r.		1.1. Wykorzystanie lekkich kolei miejskich i kolei monorail mogłoby zapewnić sprawną obsługę komunikacyjną największej liczbie gmin, największej liczbie mieszkańców oraz największej liczbie punktów odprawy przy jednoczesnym zastosowaniu	Zespół autorski opracowujący koncepcję Kolei Metropolitalnej dla GZM zaproponował kolej typu monorail oraz lekką kolej miejską w wariantach W2 oraz W3.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				nowoczesnych technologii przewozowych.	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu gliwickiego

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Gliwice, 27.06.2019 r.)				1.1. Zwiększenie liczby przystanków – priorytet (SKM).	– Większa liczba przystanków zapewnia wzrost dostępności systemu KM przy jednoczesnym wydłużeniu czasu podróży. Każdy z odcinków sieci kolejowej należy rozpatrywać indywidualnie uwzględniając przy tym intensyfikację zagospodarowania przestrzennego oraz znaczenie obiektów społeczno-gospodarczych w kontekście generowania ruchu.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>1.2. Przystanek przy ul. Bema niekoniecznie w tej lokalizacji – przesunięcie do W0.</p>	<p>– Szczegółowe analizy dotyczące lokalizacji przystanków kolejowych z uwzględnieniem uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności. Wariant W0 nie zakłada zmian infrastrukturalnych systemu KM.</p>
				<p>1.3. Podtrzymanie rekomendacji dla W2 – wykorzystanie maksymalnie istniejącej infrastruktury – Gliwice – Ruda Śląska – Katowice (wiceprezydent Gliwic).</p>	<p>– Zasadniczym zadaniem Studium Wykonalności KM jest rozstrzygnięcie, który z wariantów będzie rekomendowany. Możliwe jest również opracowanie autorskiego wariantu przez wykonawców SWKM.</p>
				<p>1.4. Lekka kolej miejska do Knuruwa – niekoniecznie w zaproponowanym śladzie.</p>	<p>– Szczegółowe analizy dotyczące przebiegu linii kolejowych z uwzględnieniem m.in. uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>1.5. Wydłużenie linii kolejowej do Pyskowic Miasto.</p> <p>1.6. Informacja o inwestycjach w okolicy Gliwic Łabęd i Osiedla Kopernika – info o podpisanym liście intencyjnym pomiędzy GZM i PKP S.A.</p>	<p>– Analizy dotyczące możliwości wydłużenia linii dla układu podstawowego należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.</p> <p>– Zakres SWKM powinien obejmować analizy związane z zasadnością prowadzenia linii kolejowych na obszarze gmin tworzących GZM z uwzględnieniem ich rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dokładnej lokalizacji planowanych inwestycji.</p>
2. Z-ca Prezydenta Miasta Gliwice	PU.7021.4.17.20 19 (RKP-2567)	25.07.2019 r.	W3	2.1. Z-ca Prezydenta Miasta Gliwice oraz Prezydent Miasta Knurów negatywnie opiniują proponowane w wariantcie W3 połączenie pomiędzy Gliwicami i Knurówem. Zaproponowane rozwiązanie wiązałoby się ze sporymi wyburzeniami w tych miastach.	– W opracowaniu pn. Koncepcja KM zawarto jedynie propozycję połączenia Gliwic z Knurówem. Szczegółowe analizy dotyczące przebiegu linii kolejowych z uwzględnieniem m.in. uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności. Dopuszcza się wprowadzenie stosownych korekt po uzyskaniu wyników wskazujących na

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					potrzebę zmian w przebiegu korytarza linii.
3. Miejski Zarząd Dróg i Infrastruktury Informatycznej Zabrze	KT.8030.2.2019 (RKP-2651)	01.08.2019 r.	Korespondencja elektroniczna	3.1. W załączniku MAPY w pliku 21_w3_tramwaj_a3.pdf brak zaznaczenia istniejących linii tramwajowych Zabrze Centrum-Mikulczyce Pętla oraz Centrum-Makoszowy Pętla. Podobnie jest na innych mapkach z liniami tramwajowymi.	– Zespół autorski dokonał stosownych korekt w tekście jednolitym opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla GZM w ramach rękopisów.
4. Prezydent Miasta Zabrze	NR.7243.83.2019.HB (RKP-3111) Zał. nr 1 do Ankiety dot. funkcj. ptz	5.09.2019 r.		4.1. Na głównej linii kolejowej Gliwice-Dąbrowa Górnicza, przebiegającej przez centrum Zabrze proponujemy przeanalizowanie możliwości utworzenia dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika. Z tego	– Szczegółowe analizy dotyczące potrzeby utworzenia nowych przystanków kolejowych oraz ich lokalizacji z uwzględnieniem m.in. uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				przystanku mogliby korzystać mieszkańcy dzielnicy Zaborze i Biskupice.	
			W2, W3	4.2. W wariantach W2 i W3, które zakładają uruchomienie połączeń kolei metropolitalnej na trasie przebiegającej przez nieczynny obecnie dworzec Zabrze – Makoszowy proponujemy (poza przystankiem Zabrze-Makoszowy) przeanalizować możliwość utworzenia nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie zjazdu z autostrady A4 „Zabrze Południe”. To miejsce byłoby przystankiem, z którego mogliby korzystać mieszkańcy południowych dzielnic Zabrze (Guida, Kończyce, Pawłów) oraz mieszkańcy miejscowości na południe od Zabrze (Paniówki, Chudów, Północno-południowe dzielnice Mikołowa – Borowa	– Szczegółowe analizy dotyczące potrzeby utworzenia nowych przystanków kolejowych oraz ich lokalizacji z uwzględnieniem m.in. uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>Wieś, Paniowy, Bujaków). W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej, w okolicy znajduje się spory teren, który można by wykorzystać na przystanek kolejowy oraz centrum park&ride i przystanek autobusowy.</p>	
				<p>4.3. Uruchomienie połączenia linią kolejową Gliwice-Zabrze-Bytom (przebiegającą m.in. wzdłuż DK88). Linia ta w ogóle nie została uwzględniona w koncepcji kolei metropolitalnej. Na tej linii należałoby przeanalizować możliwość lokalizacji w Zabrze nowych lub odtworzonych przystanków: a) Zabrze – osiedle Kotarbińskiego;</p>	<p>Szczegółowe analizy dotyczące potrzeby wykorzystania istniejących linii kolejowych oraz utworzenia przystanków kolejowych wraz z ich lokalizacją należy przeprowadzić z uwzględnieniem m.in. uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych w ramach Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				b) Zabrze – Mikulczyce (lub Centrum Północ) w rejonie ul. Przystankowej; c) Zabrze – Biskupice. Ta linia umożliwiłaby lepszy dostęp do kolei dla mieszkańców północnych dzielnic Zabrze oraz pracowników rozwijających się terenów Strefy Ekonomicznej w Zabrzu. Dałaby także możliwość utworzenia szybszego połączenia kolejowego Gliwic i Zabrze z lotniskiem w Pyrzowicach.	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu sosnowieckiego

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Sosnowiec, 03.07.2019 r.)				1.1. Poparcie podregionu dla kolei typu monorail i naziemnego metra łączącego główne miasta regionu (Sosnowiec).	– Według autorów opracowania pn. Koncepcja KM kolej typu monorail może wpłynąć pozytywnie na wizerunek Metropolii zaspokajając przy tym przede wszystkim potrzeby transportowe związane z połączeniem z MPL Katowice Pyrzowice.
				1.2. Przystanek przy Al. Zagłębia Dąbrowskiego niekoniecznie w tej lokalizacji, zbyt czysty przystanek DG Pogoria – wg przedstawiciela DG (zbyt częste przystanki to przesada).	– Szczegółowe analizy dotyczące lokalizacji przystanków kolejowych z uwzględnieniem uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.
				1.3. Brak możliwości budowy nowych torowisk na odc. od Sosnowca do Katowic – wg w ce prezydenta Sosnowca –	– PKP PLK S.A. dysponuje przygotowanym projektem zakładającym budowę dwóch dodatkowych torów na odcinkach Będzin - Katowice (linia nr 1)

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				weryfikacja tej kwestii przez GZM.	i Katowice – Katowice Ligota (linia nr 139). Szczegółowa weryfikacja możliwości rozbudowy sieci kolejowej powinna być przeprowadzona w ramach Studium Wykonalności.
				1.4. Poruszono problem wydłużenia KM do Sławkowa – niekoniecznie kolej wszędzie.	– Szczegółowe analizy dotyczące włączenia nowych odcinków linii kolejowych do systemu KM należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.
2. Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec	WDR.I.7243.1.1.2019.JG (RKP-2880)	22.08.2019 r.		2.1. Ważnym aspektem jest utworzenie nowych przystanków i centrów przesiadkowych na terenie Sosnowca – Sosnowiec Śródula, Sosnowiec Sielec, Sosnowiec Osiedle Piastów.	– Autorzy koncepcji KM zaproponowali utworzenie nowych przystanków Sosnowiec Śródula, Sosnowiec Sielec, Sosnowiec Osiedle Piastów we wszystkich wariantach inwestycyjnych W1 – W3.
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Sosnowiec, 03.07.2019 r.)				1.1. Informacja o budowie nowego węzła przesiadkowego	– System KM powinien być zintegrowany z pozostałymi podsystemami

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				w centrum Sosnowca i propozycja budowy centr przesiadkowych dla małych gmin.	transportowymi zapewniając przy tym sprawną obsługę pasażerską małych gmin, przez które nie przebiegają korytarze linii kolejowych. W SWKM należy dokładnie przeanalizować zasadność budowy węzłów przesiadkowych w określonej lokalizacji.
2. Z-ca Prezydenta Miasta Sosnowiec	WDR.I.7243.1.1.2019.JG (RKP-2880)	22.08.2019 r.		2.1. Nie należy odkładać w czasie prac w zakresie rozwiązań, które pozwolą połączyć miasta wchodzące już w modernizowany „układ podstawowy” z miastami/gminami ościennymi jak np. Psary, Siewierz, Wojkowice itd.	– Włączenie miast i gmin ościennych w układ podstawowy systemu KM może odbywać się z wykorzystaniem różnych podsystemów (np. połączenia autobusowe, tramwajowe). Zadaniem SWKM powinna być weryfikacja zasadności budowy metropolitalnych linii kolejowych w określonych lokalizacjach.
				2.2. W przypadku Sosnowca zasadnym jest utworzenie centrów przesiadkowych na granicy z Będzinem (przystanek Sosnowiec Śródula) oraz na granicy z Katowicami (Katowice Zawodzie). Pozwoli to odciążać	– Zdaniem autorów Koncepcji KM lokalizacja centrów przesiadkowych na granicy pomiędzy gminami pozwoli skomunikować obszary peryferyjne z centrami miast odciążając jednocześnie miejsca szczególnie narażone na kongestię transportową.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				centrum miasta (przystanek Sosnowiec Główny) od dodatkowego ruchu zewnętrznego.	Problem ten powinien być przedmiotem analiz w SWKM.
3. Osoba prywatna	(RKP-3137)	6.09.2019 r.		3.1. Prośba o rozważenie włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do zakresu kolei metropolitalnej. Umożliwi to mieszkańcom tej dzielnicy skorzystanie ze Śląskiej Karty Usług Publicznych oraz usprawni dojazdy do pracy i skorzystanie z oferty kulturalnej i handlowej w Katowicach, Sosnowcu, Zabrze czy Gliwicach.	Szczegółowe analizy dotyczące włączenia nowych odcinków linii kolejowych do systemu KM należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu bytomskiego

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Bytom, 09.07.2019 r.)				1.1. Przeniesienie przystanku Bytom Północny (na ul. Strzelców Bytomskich) jest ujęte w ramach projektu – informacja z GZM	Autorzy opracowania pn. Koncepcja KM we wszystkich wariantach inwestycyjnych W1 – W3 zaproponowali zmianę lokalizacji przystanku Bytom Północny na sugerowaną przez interesariusza.
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Bytom, 09.07.2019 r.)				1.1. Poparcie dla inwestycji planowanych na linii kolejowej nr 131 dzięki czemu nastąpi separacja ruchu towarowego od pasażerskiego (rewitalizacja linii nr 127 i 128 TG i Bytom).	Separacja ruchu towarowego i pasażerskiego jest warunkiem efektywnego funkcjonowania systemu Kolei Metropolitalnej. W przeciwnym razie występuje duże ryzyko zakłóceń powodujących opóźnienia pociągów.
				1.2. Informacja o planowanym przez PKP PLK S.A. całkowitym wstrzymaniu ruchu na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry w okresie X 2020 r, - II 2023 r.	Podana informacja dotyczy bieżącego utrzymania ruchu i nie jest przedmiotem analiz związanych z budową systemu KM.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 14. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu tyskiego

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Tychy, 12.07.2019 r.)				<p>1.1. Kwestia budowy nowych przystanków w Mikołowie – dlaczego dopiero są ujęte w W2 lub W3, a nie wcześniej? – skoro Mikołów już buduje centrum przesiadkowe – początek inwestycji ten sam czas, a co w pierwszej kolejności, zdecyduje się na etapie studium wykonalności.</p>	<p>– Wariant W1 systemu Kolej Metropolitalna to linie transportowe usytuowane w dwóch głównych korytarzach transportowych: zachód – wschód: Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza i południe – północ: Tychy – Katowice – Tarnowskie Góry ograniczone stacjami krańcowymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • korytarz zachód – wschód, stacje Gliwice i Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, • korytarz południe – północ, stacje Nowy Bieruń i Tarnowskie Góry. <p>Korytarze te tworzą układ podstawowy systemu KM.</p> <p>– Włączenie linii kolejowej nr 140 do sieci Kolei Metropolitalnej w wariantcie W1 powinno być</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					przedmiotem szczegółowej analizy w Studium Wykonalności KM.
2. Radny Rady Miejskiej w Bieruniu	(RKP-2488)	10.07.2019 r.	korespondencja elektroniczna	2.1. Propozycja innego przebiegu projektowanego połączenia Tychy – Oświęcim przez Bieruń. Sugeruje się rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorową dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową. Optymalnym rozwiązaniem	– Połączenie Tychy – Oświęcim przez Bieruń zostało zaproponowane przez zespół autorski koncepcji KM we wszystkich wariantach zawierających inwestycje infrastrukturalne, tj. W1 – W3. Przebieg linii został wyznaczony z uwzględnieniem wielu kryteriów. Jednym z nich były koszty zaproponowanego rozwiązania oraz wykorzystanie w jak największym stopniu istniejącej infrastruktury. W przypadku zwiększenia możliwości finansowania projektu należy rozważyć inne rozwiązania i szczegółowo przeanalizować inne warianty połączenia linii 179 i 138. Autorzy koncepcji KM zgadzają się, że z punktu widzenia jakości obsługi podróżnych oraz zwiększenia dostępności KM korzystniejszym rozwiązaniem byłby taki przebieg linii, aby zakres dojścia pieszego był

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu.	jak najmniejszy. Dokładne analizy w tym zakresie należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.
				2.2. Proponuje się w takim wariantcie dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.	– W przypadku wyboru połączenia linii 179 i 138 innym śladem niż zaproponowany w koncepcji KM należy również rozważyć najkorzystniejszą lokalizację przystanków kolejowych. Jest to zadanie do realizacji w ramach Studium Wykonalności.
				2.3. Istotność faktu, po której stronie ruchliwej drogi znajduje się kolej ma kolosalne znaczenie.	– Autorzy opracowania zgadzają się z tym stwierdzeniem. Szczegółowy przebieg nowych odcinków linii kolejowej należy wyznaczyć w ramach Studium Wykonalności.
				2.4. Potencjalna lokalizacja przystanku na zachodniej głowicy KWK Piast stanowi	– W koncepcji KM zaproponowano wstępną lokalizację przystanków. Weryfikacja ich usytuowania powinna być przeprowadzona na

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				lokalizację niekorzystną dla mieszkańców Nowego Bierunia.	etapie Studium Wykonalności, a wnioski oparte na wynikach dokładnych analiz (m.in. o charakterze przestrzennym, funkcjonalnych, demograficznym, urbanistycznym, ekonomicznym i prawnym) będą stanowiły podstawę do ewentualnych korekt w lokalizacji przystanków.
3. Gmina Łędziny	BI.7240.0019.2019 (RKP-2570)	23.07.2019 r.		3.1. Konieczność uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Łędziny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.	– Szczegółowe analizy dotyczące zasadności uzupełnienia systemu KM o dodatkowe odcinki należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.
				3.2. Gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic	– Szczegółowe analizy dotyczące zasadności budowy oraz lokalizacji przystanków kolejowych z uwzględnieniem uwarunkowań przestrzennych, technicznych, społeczno-gospodarczych

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				Hołodunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej. Utwardzenie w rejonie torowiska kolejowego pozwoli na bezpieczną obsługę pasażerską. Po sąsiedztwie znajduje się układ drogowy i przystanki autobusowe, co pozwoli na zwiększenie atrakcyjności i dostępności do podróżowania koleją.	i ekonomicznych należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Tychy, 12.07.2019 r.)				1.1. Kwestia dot. pominięcia gminy Łęczyny w pracach nad KM – wg przedstawiciela Łęczyn	– W ramach Studium Wykonalności powinna zostać zweryfikowana zasadność włączenia pozostałych gmin do systemu KM.
				1.2. Sprawa dot. Imielina – brak wystarczającej częstotliwości połączeń kolejowych – wstawiennictwo GZM w tej kwestii do UM W. Śl. (porozumienie między UM Małopolskim, Śląskim i GZM)	– Problem niewystarczającej częstotliwości połączeń kolejowych dotyczy obsługi gminy przez pociągi kolejowych przewozów regionalnych i nie jest przedmiotem analizy w koncepcji KM.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				1.3. Kwestia zatrzymań pociągów przyspieszonych w Kobiórze – wstawiennictwo GZM w tej sprawie	– Kwestia zatrzymań pociągów przyspieszonych dotyczy obsługi gminy przez pociągi kolejowych przewozów regionalnych i nie jest przedmiotem analizy w koncepcji KM.
2. Wójt Gminy Wyry	SO.GZM.022.2.20.2019 (RKP-2520)	18.07.2019 r.		2.1. Ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze-Łaziska-Wyry-Tychy (linia kolejowa nr 169).	– Jedną z cech systemu Kolei Metropolitalnej jest masowość związana z obsługą potoków pasażerskich o dużym natężeniu. Korytarz linii kolejowej nr 169 przebiega przez obszary o niskim poziomie zagęszczenia. Weryfikację zasadności prowadzenia ruchu metropolitalnego ww. linią kolejową należy wykonać w ramach Studium Wykonalności.
				2.2. Opracowanie optymalnej siatki połączeń z przesiadką na dworcu kolejowym w Tychach przyczyniłoby się do szybszego i sprawniejszego przemieszczania się pasażerów. Poprzez wprowadzenie kilku	– W opracowaniu nt. Koncepcja KM ze względu na ogólny charakter tego dokumentu nie projektowano siatki połączeń. W ramach Studium Wykonalności należy przeprowadzić bardziej szczegółowe analizy w zakresie możliwości

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				kursów pociągów na tej trasie mieszkańcy gmin Łaziska Górne, Orzesza i Wyr mogliby skorzystać z komunikacji nie tylko w stronę Katowic, ale również w stronę Bielska-Białej.	skomunikowania poszczególnych połączeń w węzłach przesiadkowych.
3. Gmina Łęczyny	BI.7240.0019.2 019 (RKP-2570)	23.07.2019 r.		3.1. Realizacja połączeń kolejowych w kierunku Bierunia, Tychów czy Katowic przyczyni się do budowy centrum przesiadkowego w centrum miasta.	– Szczegółowe analizy dotyczące organizacji ruchu pasażerskiego w konkretnych lokalizacjach oraz skomunikowania rozkładów jazdy powinny zostać rozpatrzone w ramach Studium Wykonalności. Efektywne rozwiązania w tym zakresie przyczynią się do wzrostu atrakcyjności kolejowych przewozów pasażerskich, wpływając tym samym na zmianę zachowań transportowych mieszkańców obszaru GZM. Budowa centrów przesiadkowych jest następstwem tego procesu.
				3.2. Czas przejazdu i komfort jest istotnym czynnikiem	– Autorzy opracowania pn. <i>Koncepcja KM</i> zgadzają się z tym stwierdzeniem. Obok punktualności

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				wpływającym na wybór sposobu podróżowania.	i czas podróży i jej komfort stanowią główne postulaty związane z jakością publicznego transportu zbiorowego, wpływające na zachowania transportowe podróżnych.
			W0	3.3. Wariant W0 z uwagi na ubogą siatkę połączeń komunikacyjnych może nie spełniać oczekiwań podróżnych.	– Wariant W0 koncepcji kolei metropolitalnej (KM) odpowiada założeniom przyjętym w „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”. W wariantcie tym nie planowano zatem działań inwestycyjnych związanych z siecią transportową KM. Wariantem, który w największym stopniu może spełniać oczekiwania podróżnych jest wariant W3.
4. Urząd Miasta Imielin	GK.7240.0018.2 019.JK GK.KW.0328.20 19 (RKP-2671)	26.07.2019 r.	W0, W1	4.1. Wniosek o włączenie do etapu W0 lub ewentualnie do etapu W1 istniejącej linii kolejowej nr 138 Katowice-Oświęcim.	– W „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022” nie znalazła się linia kolejowa nr 138. Ze względu na to, że wariant W0 odpowiada założeniom tego programu, zespół autorski koncepcji

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					<p>KM w tym wariantcie linii nr 138 nie uwzględnił. Rozstrzygnięcie, czy linia kolejowa nr 138 znajdzie się w wariantcie W1 powinno nastąpić po analizach przeprowadzonych w ramach Studium Wykonalności.</p>
				<p>4.2. Wniosek o podjęcie działań dotyczących zwiększenia ilości kursów na linii nr 138. Mając na uwadze wspólny cel, jakim jest poprawa dostępności transportu kolejowego w Metropolii oraz działanie, które Miasto wykonało w ostatnim czasie tj. wybudowanie Centrum Przesiadkowego wokół dworca, problem ten ma istotne znaczenie dla właściwego funkcjonowania transportu publicznego i przemieszczania się mieszkańców.</p>	<p>Liczba kursów na linii kolejowej nr 138 powinna być dostosowana do potrzeb transportowych w zakresie przewozów kolejowych. Aby w pełni zweryfikować zasadność zwiększenia liczby kursów należy przeprowadzić dokładne analizy popytu transportowego na etapie Studium Wykonalności. Istotnym aspektem jest także uwzględnienie oddziaływania przewozów metropolitalnych na generowanie podróży, aktywizowanie społeczności lokalnej, minimalizowanie efektu wykluczenia transportowego oraz wzrost atrakcyjności terenu.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
5. Wójt Gminy Chełm Śląski	KT.8030.2.2019 (RKP-2714)	29.07.2019 r.	W0, W1	5.1. Prośba o rozważenie możliwości włączenia do etapu W0 lub etapu W1 linii kolejowej nr 138 Katowice-Oświęcim. Linia ta w większości przebiega po terenie Metropolii (Katowice, Mysłowice, Imielin, Chełm Śląski, Bieruń). Gmina Chełm Śląski w niedalekiej przyszłości planuje wybudowanie Centrum Przesiadkowego w pobliżu dworca kolejowego. Zwiększenie możliwości korzystania z transportu kolejowego w znacznym stopniu poprawi mieszkańcom komfort przemieszczania się po Metropolii.	– Wariant W0 odpowiada założeniom „Programu działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”, w którym nie uwzględniono linii kolejowej nr 138. W związku z tym zespół autorski koncepcji KM konsekwentnie nie ujął tej linii w swoim opracowaniu. Decyzję, czy linia kolejowa nr 138 powinna zostać zamieszczona w wariantcie W1, należy podjąć po analizach przeprowadzonych w ramach Studium Wykonalności.
6. Urząd Miasta Mikołowa	(RKP-2690)	29.07.2019 r.	W1	6.1. Miasto Mikołów zostało pominięte na etapie realizacji Wariantu pierwszego (W1), a wzięte pod uwagę dopiero w wariantcie drugim (W2) i trzecim (W3). Dworzec PKP zlokalizowany jest w ścisłym	– Autorzy koncepcji KM przyjęli, że w wariantcie W1 układ sieci systemu Kolei Metropolitalnej tworzą linie transportowe usytuowane w dwóch głównych korytarzach transportowych: zachód – wschód:

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>centrum Miasta Mikołów w odległości zaledwie około 400 m od Rynku. Miasto jest także w trakcie realizacji zadania inwestycyjnego jakim jest „System transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy Mikołów – budowa Centrum Przesiadkowego – poprawa infrastruktury drogowej”, które ma na celu ułatwienie mieszkańcom korzystania z komunikacji miejskiej – zarówno autobusowej jak i kolejowej. Ponadto Miasto Mikołów prowadzi szereg działań promocyjnych, mających na celu przekonać mieszkańców powiatu mikołowskiego do zwiększenia korzystania z komunikacji publicznej. Miasto obsługuje także Gminę Wiry oraz Łaziska Górne, co łącznie daje około 75 tys. mieszkańców.</p>	<p>Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza i południe – północ: Tychy – Katowice – Tarnowskie Góry. Dopiero w kolejnych wariantach przyjęto bardziej rozbudowaną strukturę sieci kolejowej. Rozstrzygnięcie dotyczące włączenia linii kolejowej nr 140 do wariantu W1 nastąpi po przeprowadzeniu odpowiednich analiz w ramach Studium Wykonalności.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
7. Urząd Miejski w Bieruniu	GK.7243.2.2019 (RKP-2734)	8.08.2019 r.		7.1. Potwierdzenie istotności planowanego połączenia kolejowego relacji Katowice-Nowy Bieruń-Katowice, którego częścią będzie połączenie na trasie Tychy-Bieruń Stary-KWK Piast-Oświęcim. Połączenie to znalazło się w każdym z proponowanych wariantów: W1, W2 i W3.	– Autorzy opracowania w każdym z wariantów Kolei Metropolitalnej rozszerzyli układ podstawowy na kierunku południe – północ: Tychy – Katowice – Tarnowskie Góry do stacji krańcowej Nowy Bieruń. Jest to odpowiedź na zidentyfikowane potrzeby przewozowe oraz postulaty interesariuszy systemu KM.
OBSZAR PROBLEMOWY: FUNKCJONOWANIE SYSTEMU KM					
1. Radny Rady Miejskiej w Bieruniu	(RKP-2488)	10.07.2019 r.	korespondencja elektroniczna	1.1. Obecnie rozważane rozwiązanie niesie za sobą także niedogodności ruchowe, związane z krzyżowaniem pociągów aglomeracyjnych, zmierzających od Bierunia Starego do Bierunia Nowego, z pociągami towarowymi, w tym z ruchem z Kopalni Cieczott, „tnącymi się” z pociągami pasażerskimi w rejonie posterunku Ściernie.	– Szczegółową analizę trasowania połączenia Bieruń Stary – Nowy Bieruń (dotyczy połączenia linii kolejowych nr 179 i 138) należy przeprowadzić w Studium Wykonalności.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
2. Wójt Gminy Wiry	SO.GZM.022.2.20.2019 (RKP-2520)	18.07.2019 r.		2.1. W latach 2015-2016 właściciel terenu – PKP – wyremontował torowisko na odcinku Orzesze-Łaziska-Wiry-Tychy (linia kolejowa nr 169). Obecnie odbywa się ruch towarowy oraz ruch pasażerski na kierunku Katowice – Praga. Ze strony gminy Wiry w ramach przedsięwzięcia polegającego na rewitalizacji linii kolejowej 169, przebiegającej przez Wiry zaplanowano nowy, dodatkowy peron (w rejonie ul. Magazynowej) oraz budowę nowych miejsc parkingowych w tym rejonie w celu umożliwienia przesiadki z autobusu na pociąg.	Weryfikację zasadności prowadzenia ruchu metropolitalnego linią kolejową nr 169 należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu katowickiego

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: INFRASTRUKTURA SIECIOWA KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Katowice, 19.07.2019 r.)				1.1. Kwestia dot. przystanku kol. W Siemianowicach – tylko w przypadku kolei typu monorail.	– W wariantach W2 i W3 autorzy opracowania nt. Koncepcja KM budując połączenie miasta Katowice z MPL zaproponowali technologię kolei typu monorail. Takie rozwiązanie może wpłynąć pozytywnie na wizerunek całej Metropolii, jednocześnie zapewniając skomunikowanie miast Siemianowice Śląskie i Czeladź ze stolicą województwa. W Studium Wykonalności należy przeprowadzić szczegółową analizę takiego połączenia. Możliwe są także inne warianty.
				1.2. Lokalizacja stacji Katowice Metropolia na terenach po kolejowych – nie uwzględnienie w strategii przestrzennej Miasta Katowice – problematyczna lokalizacja (okolice Załęża)	– Lokalizacja stacji Katowice Metropolia na terenach pokolejowych jest wstępną propozycją. Szczegółowe rozstrzygnięcia w tym zakresie powinny być wynikiem pogłębionej analizy przeprowadzonej na etapie Studium Wykonalności. Rozwiązanie przeznaczone do realizacji musi być zgodne

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
					z założeniami strategii przestrzennej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
				1.3. Połączenie Rudy Śląskiej z MPL – bezpośrednio.	– W wariantach W2 i W3 koncepcji KM założono połączenie na trasie Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska – Tarnowskie Góry – MPL Katowice, wykorzystujące istniejące linie kolejowe (linie nr 137, 189, 165, 131, 182) i nowo wybudowane odcinki.
2. Prezydent Miasta Mysłowice	AB-III.7242.2019.BZ (RKP-2614)	29.07.2019 r.		2.1. Od kilku lat prowadzone są analizy i rozmowy nad lokalizacją nowego dworca w Mysłowicach.	– W analizach prowadzonych w ramach SWKM należy wziąć pod uwagę planowane inwestycje infrastrukturalne związane nie tylko z przewozami kolejowymi, ale także odnoszące się do wszystkich podsystemów transportowych.
			W1	2.2. Pominięcie miasta Mysłowice w etapie W1 przy jednoczesnej budowie nowego odcinka sieci do Nowego Bierunia z Katowic przez Tychy, poprzez tereny o trudnych uwarunkowaniach geologicznych nie znajduje ekonomicznego ani demograficznego uzasadnienia.	– Weryfikacja wariantu W1 w zakresie zaproponowanych połączeń powinna być poprzedzona pogłębioną analizą uwzględniającą nie tylko aspekty ekonomiczne, ale także społeczno-gospodarcze, integracyjne i ruchowe. Takie rozważania należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				Dodatkowo takie projektowanie sieci pomija tereny o historycznie utrwalonych powiązaniach np. Imielin i Chełm Śląski z Bieruniem oraz dalej z Czechowicami-Dziedzicami, Bielskiem.	
3. Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice	T-III.7240.80.20 19 T-III.KW-000308/19 (RKP-2649)	30.07.2019 r.		3.1. Spośród nowych przystanków na linii E30 prosimy o priorytetowe potraktowanie przystanku o roboczej nazwie „Osiedle Witosa” w rejonie ulicy Obroki, a także uwzględnienie przystanku „Katowicki Park Leśny” na zakończeniu ul. Francuskiej.	Przystanek „Katowice Osiedle Witosa” uwzględniony został w Koncepcji KM we wszystkich wariantach inwestycyjnych W1-W3. Przystanek „Katowicki Park Leśny” ze względu na swoje położenie mógłby zostać uwzględniony w wariantcie W3, który przewiduje wykorzystanie linii kolejowej nr 142 do przewozów pasażerskich. Szczegółowych rozstrzygnięć w tym zakresie należy dokonać w ramach Studium Wykonalności.
				3.2. W zakresie zaproponowanego w opracowaniu nowego dworca kolejowego w Katowicach – Metropolia – informujemy, że lokalizacja nie uwzględnia	Autorzy opracowania nt. Koncepcja KM zgadzają się, że szczegóły dotyczące lokalizacji dworca kolejowego Katowice Metropolia powinny być uzgodnione

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				rozwiązań projektowanych przez PKP PLK S.A. dla modernizacji linii kolejowych w Katowicach. Zatem jakiegokolwiek zapisy w tym zakresie mogłyby się pojawić w opracowaniu dopiero po uzgodnieniu z PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji.	z odpowiednimi jednostkami spółki PKP PLK S.A.
4. Prezydent Miasta Ruda Śląska	PD.021.1.26.2 019 (RKP-2692)	5.08.2019 r.		4.1. Rozważenie zasadności wykorzystania lekkiej kolei miejskiej na odcinku „Ruda Śląska-Orzegów” przez Bytom, Tarnowskie Góry z docelowym połączeniem planowanej stacji „Katowice Pyrzowice - Port Lotniczy”.	– Decyzje związane z wyborem technologii przewozów powinny być podjęte po zapoznaniu się z wynikami pogłębionych analiz uwzględniających m.in. aspekty organizacyjne, ekonomiczne, społeczno-gospodarcze oraz uwarunkowania techniczne prowadzenia ruchu pociągów. Takie analizy należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności KM.
				4.2. Uruchomienie lekkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dla ruchu towarowego na odcinku „Ruda Śląska-Chebzie” – „Ruda Śląska-	– Szczegółowe analizy dotyczące zasadności uzupełnienia systemu KM o dodatkowe odcinki oraz możliwości wykorzystania lekkiej kolei miejskiej do obsługi przewozów należy przeprowadzić w ramach Studium

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				Nowy Bytom” (rejon ul. Hallera) – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Niedurnego i ul. Lecha) – „Ruda Śląska-Bykowina” (szyb Andrzeja).	Wykonalności KM, uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.
				4.3. Przeanalizowanie możliwości połączeń lekkiej kolei miejskiej poprzez dobudowę (odtworzenie) torowiska do stacji „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i docelowego połączenia ze stacją „Ruda Śląska-Kochłowice” po szlaku nieistniejącego w chwili obecnej ruchu towarowego.	Szczegółowe analizy dotyczące zasadności uzupełnienia systemu KM o dodatkowe odcinki oraz możliwości wykorzystania lekkiej kolei miejskiej do obsługi przewozów należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności KM, uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.
				4.4. Analogiczna sytuacja jak przedstawiona w pkt.4.3. występuje na odcinku „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) ze stacją „Ruda Śląska-Wirek”, jednakże ze względu na gęstą zabudowę mieszkaniową jej realizacja jest bardzo trudna do wykonania (odtworzenia). Niemniej godna uwagi i odnotowania.	Szczegółowe analizy dotyczące zasadności uzupełnienia systemu KM o dodatkowe odcinki oraz możliwości wykorzystania lekkiej kolei miejskiej do obsługi przewozów należy przeprowadzić w ramach Studium Wykonalności KM, uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, techniczne, społeczno-gospodarcze i ekonomiczne.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
OBSZAR PROBLEMOWY: ORGANIZACJA SYSTEMU KM					
1. Kwestie zgłoszone na spotkaniu konsultacyjnym (UM Katowice, 19.07.2019 r.)				1.2. Projekt CPL koło Olkusza – lokalizacja niezbyt szczęśliwa z punktu widzenia GZM i Katowic.	– Inwestycje kolejowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnych nie były przedmiotem rozważań na etapie prac nad Koncepcją Kolei Metropolitalnej.
				1.3. Informacja o braku rekomendacji ze strony PKP PLK S.A. na wykorzystanie dla ruchu pasażerskiego linii „rezerwowych” w tym również dla linii nr 142 – względy ekonomiczne.	– Rozstrzygnięcie dotyczące zasadności realizacji linii kolejowej nr 142 należy dokonać po przeprowadzeniu szczegółowych analiz (w tym także ekonomicznych) na etapie Studium Wykonalności.
2. Prezydent Miasta Mysłowice	AB-III.7242.2019.BZ (RKP-2614)	29.07.2019 r.		2.1. Dworzec w Mysłowicach w długofalowych planach może stać się miejscem przesiadkowym dla użytkowników krzyżujących się tutaj linii lokalnych i ponadlokalnych z projektowaną koleją metropolitalną, połączeniami regionalnymi i międzynarodowymi.	– Utworzenie systemu Kolei Metropolitalnej może stać się czynnikiem generującym ruch w otoczeniu nowo powstałych obiektów infrastruktury kolejowej. Dotyczy to również przystanków i stacji kolejowych, które po odpowiednim dostosowaniu mogą pełnić rolę miejsc przesiadkowych zarówno w ramach przewozów kolejowych (inne

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				2.2. Stworzenie przystanku Mysłówce Północ i włączenie przystanku Mysłówce Dworzec uwzględni możliwość zbudowania węzła przesiadkowego zintegrowanego z istniejącą komunikacją publiczną oraz z realizowanym obecnie przy współudziale środków unijnych projektem „Bike and Ride”.	relacje), jak i z innymi podsystemami (np. autobusowym, tramwajowym, rowerowym). Rozstrzygnięcia w zakresie konkretnych lokalizacji przystanków kolejowych należy dokonać po przeprowadzeniu szczegółowych analiz (w tym także ekonomicznych) na etapie Studium Wykonalności KM.
			W0, W1	2.3. Już proponowany etap W0 planowanej Kolei Metropolitalnej (KM) pokazuje dysproporcję w „aktywizowaniu” transportu kolejowego w południowo-wschodnich rejonach metropolii, a etap W1 tę dysproporcję tylko pogłębia.	– Wariant W0 koncepcji kolei metropolitalnej (KM) odpowiada założeniom przyjętym w „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”. W wariancie W0 nie planowano działań inwestycyjnych związanych z siecią transportową KM. Wariant W1 stanowi rozszerzenie wariantu W0 właśnie w południowo-wschodnich rejonach Metropolii, łącząc Tychy z Nowym Bieruniem.
				2.4. Zintegrowanie transportu osobowego z publicznym i podniesienie atrakcyjności kolei	– Decyzje dotyczące włączenia poszczególnych odcinków linii kolejowych oraz lokalizacji

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				<p>jako środka komunikacji w metropolii może się udać tylko w przypadku równomiernego i harmonijnego rozwijania sieci umożliwiającej szybkie i płynne przemieszczania się również na trasie Katowice – Oświęcim (przystanki o nowej lokalizacji wnioskowane w pismach z 2017 r. związane z modernizacją linii 138: Mysłowice-Kosztowy, Mysłowice-Brzezinka, Mysłowice-Brzęczkowice), co więcej szlak ten stanowi swoistą alternatywę w drodze Bielska-Białej w stosunku do szlaku przez Tychy i w wypadku zdarzeń losowych zapewnia przejezdność na tej relacji.</p> <p>2.5. Miasto Mysłowice stają się m.in. zapleczem mieszkalnym dla pracowników firm lokalizowanych w sąsiednich miastach, kolej metropolitalna może stać się</p>	<p>przystanków zostaną podjęte po przeprowadzeniu szczegółowych analiz (w tym także ekonomicznych) na etapie Studium Wykonalności KM.</p>

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				idealnym rozwiązaniem o ile zintegruje już funkcjonującą komunikację, zmodernizuje ją lub odcinkowo wymieni.	
			WO	2.6. Postuluję, aby włączyć do Wariantu W0 miasto Mysłowice a następnie gminy Imielin i Chełm Śląski, aby w sposób rzeczywisty urealnić dostępne potoki ruchu korzystających z kolei celem podniesienia jej atrakcyjności i „uwolnienia” ich potencjału.	Wariant W0 koncepcji kolei metropolitalnej (KM) odpowiada założeniom przyjętym w „Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”, w którym nie uwzględniono linii kolejowej nr 138.
3. Pierwszy Wiceprezydent Miasta Katowice	T-III.7240.80.2019 T-III.KW-000308/19 (RKP-2649)	30.07.2019 r.	W1	3.1. W związku z realizowanym remontem linii 142 prowadzone są analizy z udziałem PKP PLK S.A. oraz rozmowy z przedstawicielami społeczności lokalnej dotyczące uwarunkowań dla dostosowania linii do ruchu pasażerskiego. Miasto Katowice proponuje zatem włączenie tej linii do	Rozstrzygnięcie dotyczące zasadności realizacji linii kolejowej nr 142 należy dokonać po przeprowadzeniu szczegółowych analiz (w tym także ekonomicznych) na etapie Studium Wykonalności KM.

Nazwa interesariusza KM	Opis korespondencji adresowanej do GZM			Treść kwestii zgłoszonej przez interesariusza (zachowano oryginalną treść zgodną z otrzymaną dokumentacją)	Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej
	nr pisma (RKP)	data pisma	inne uwagi		
1	2	3	4	5	6
				projektowanego wariantu oznaczonego jako „W1”.	
4. Prezydent Miasta Ruda Śląska	PD.021.1.26.2 019 (RKP-2692)	5.08.2019 r.		4.1. W przypadku braku możliwości realizacji inwestycji związanych z uruchomieniem połączeń lekką koleją miejską na trasach: Ruda Śląska Bykowina (rejon Szybu Andrzeja) – Ruda Śląska Kochłowice oraz Ruda Śląska Bykowina (rejon Szybu Andrzeja) – Ruda Śląska Wirek ze względu na ograniczenia techniczne i ekonomiczne, zasadnym jest wprowadzenie rozwiązań transportowych opartych na komunikacji autobusowej tworząc tym samym w rejonie stacji „Ruda Śląska-Wirek” i „Ruda Śląska-Kochłowice” miejsca przesiadkowe (tzw. mini-centra przesiadkowe) dla podróżnych.	W ramach Studium Wykonalności po przeprowadzeniu pogłębionych analiz uwzględniających m.in. aspekty przestrzenne, społeczno-gospodarcze, organizacyjne, techniczne i ekonomiczne wybrane zostaną odpowiednie technologie przewozowe dla poszczególnych, wybranych do realizacji, połączeń.

Źródło: Opracowanie własne

8. PODSUMOWANIE FAZY SPOTKAŃ W PODREGIONACH – ETAPU II KONSULTACJI

Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy w etapie II konsultacji zostały podzielone przez zespół autorski koncepcji w taki sam sposób, jak w etapie I. Wyróżniono zatem dwie kategorie:

- kwestie odnoszące się w sposób bezpośredni do Studium Wykonalności KM, które uznano za wytyczne do tego dokumentu,
- kwestie mające charakter modyfikatorów wariantów W1-W3 Kolei Metropolitalnej, wśród których znalazły się nowe, alternatywne rozwiązania wskazane do rozpatrzenia w ramach Studium Wykonalności KM.

W tabelach 16 - 17 przedstawiono obie kategorie zgłoszonych przez interesariuszy KM kwestii. Natomiast na rysunkach 10-12 proponowane przez nich zmiany w sieci KM, w poszczególnych wariantach.

Tabela 16. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy systemu KM w etapie II konsultacji, mające charakter wytycznych do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM)

Lp.	Obszar problemowy	Treść kwestii o charakterze wytycznej do SWKM
1	2	3
1.	Metodyka realizacji SWKM	1. Podkreślenie konieczności współpracy zespołu autorskiego SWKM i GZM z agendami PKP PLK S.A., szczególnie w zakresie zgodności z planowanymi inwestycjami.
		2. Postulowanie zwiększenia zakresu konsultacji społecznych i poszerzenia grona interesariuszy.
		3. Uwzględnienie planów rozwojowych i inwestycji przedsiębiorców i firm generujących największe ruchy na rynku pracy wpłynie korzystnie na podniesienie jakości SWKM.
		4. Przedstawioną koncepcję należy zweryfikować w zakresie multimodalności podróży w obszarze metropolii z uwzględnieniem zasad zrównoważonej mobilności miejskiej.
		5. Analizy prowadzone na etapie SWKM powinny mieć szeroki zakres i wieloaspektowy charakter .
		6. Narzędziem wspomagającym proces decyzyjny w pierwszym etapie może być analiza SWOT.
		7. Każdy z wariantów Kolei Metropolitalnej powinien być poddany pełnej analizie, a szczególnie pod względem ekonomicznym i finansowym.
2.	Infrastruktura sieciowa KM	8. Potrzebna jest intensyfikacja prac nad rozbudową sieci kolejowej w układzie podstawowym (Gliwice-Katowice-Dąbrowa Górnicza - relacje pociągów do Dąbrowy Górniczej Ząbkowic) oraz (Tychy-Tarnowskie Góry – relacje pociągów do/z Tychów Lodowisko) w celu poprawy przepustowości, standardu podróży oraz dostępności dla pasażerów.
		9. Ważnym aspektem jest utworzenie nowych przystanków i centrów przesiadkowych.
3.	Organizacja systemu KM	10. Możliwości pozyskania funduszy na inwestycje infrastrukturalne powinny być wyraźnie wskazane.
		11. Należy dążyć do zapewnienia finansowania systemu KM oraz zmian ustawodawczych umożliwiających jego budowę.
		12. Współpraca na różnych szczeblach władzy w zakresie lobbowania systemu KM odgrywa istotną rolę dla powstania i rozwoju tego systemu.
		13. Konieczność wsparcia działań mających na celu ochronę istniejących ciągów transportowych przed ich likwidacją.
		14. Ważnym aspektem jest skomunikowanie gmin ościennych z węzłami przesiadkowymi, które rozmieszczonymi na granicy z GZM.
		15. Istotną rolę dla całościowego systemu KM pełni spójność systemowa oparta na integracji.

Lp.	Obszar problemowy	Treść kwestii o charakterze wytycznej do SWKM
1	2	3
		16. Perspektywiczne zarządzanie procesem rozwoju sieci kolejowej w regionie wymaga zapewnienia płynności finansowej.
		17. Kolej powinna stać się „kręgosłupem” transportu publicznego Metropolii, a komunikacja miejska jej uzupełnieniem.
		18. Należy podjąć prace w zakresie rozwiązań, które pozwolą połączyć miasta wchodzące już w modernizowany „układ podstawowy” z miastami/gminami ościennymi.
4.	Funkcjonowanie systemu KM	19. Wykorzystanie lekkich kolei miejskich i kolei monorail mogłoby zapewnić sprawną obsługę komunikacyjną największej liczbie gmin, największej liczbie mieszkańców oraz największej liczbie punktów odprawy przy jednoczesnym zastosowaniu nowoczesnych technologii przewozowych.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 17. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy KM w etapie II konsultacji, mające charakter modyfikatorów wariantów W1-W3 koncepcji Kolei Metropolitalnej

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	W1	Katowice - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice	-	-	dotyczy odcinka Gliwice – Pyskowice/ Pyskowice Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
		Katowice – Gliwice – Katowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137	budowa nowego przystanku	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137	utworzenie dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
		Gliwice – Zabrze - Bytom	-	-	połączenie nieuwzględnione w KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	linia przebiegająca m.in. wzdłuż DK88. Możliwość lokalizacji w Zabrze

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W1								nowych lub odtworzonych przystanków: a) Zabrze – Osiedle Kotarbińskiego; b) Zabrze – Mikulczyce (lub Centrum Północ) w rejonie ul. Przystankowej; c) Zabrze – Biskupice.
	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM	
	Katowice - Orzesze - Katowice	-	--	-	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 140	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W1	
	Katowice - Nowy Bieruń - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką	

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W1							<p>w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorzem dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową. Optymalnym rozwiązaniem byłoby</p>

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W1							chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu. Proponuje się w takim wariantcie dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
		Katowice - Oświęcim	-	-	w wariantcie W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 138	włączenie do wariantu W1

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W1	Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	w wariantcie W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Łędziny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.
		Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantcie W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W1	Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wiry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantcie W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze – Łaziska Średnie – Wiry - Tychy
		Tarnowskie Góry – MPL Katowice Pyrzowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 182	włączenie linii nr 182 do wariantu W1 na odcinku Tarnowskie Góry – MPL Katowice Pyrzowice
		Katowice – Katowice Kostuchna – Tychy	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 142	włączenie linii nr 142 do wariantu W1
2.	W2	Katowice Metropolia – Pyskowice – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 135	budowa nowego przystanku na linii kolejowej nr 137	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 135	utworzenie dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np.

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2							w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
		Gliwice – Knurów – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	dotyczy budowy nowego przystanku na linii kolejowej nr 141	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	propozycja (poza przystankiem Zabrze-Makoszowy) możliwości utworzenia nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie zjazdu z autostrady A4 „Zabrze Południe”. W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej.
		Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	Wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W2	- Katowice Metropolia							nr 198 wymaga odbudowy
	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM	
	Katowice Metropolia - Nowy Bieruń – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń (linia nr 885)	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorzem dawnej	

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2							<p>kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową.</p> <p>Optymalnym rozwiązaniem byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu.</p>

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2							Proponuje się w takim wariantcie dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
		Bieruń Piast – Lędziny - Katowice	-	-	w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Lędziny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W2	Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	Gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.	
	Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wiry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie – Wiry – Tychy	
	Gliwice – MPL Katowice – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 127, 128, 182	zmiana technologii	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	rozważenie zasadności wykorzystania lekkiej kolei miejskiej na odcinku „Ruda Śląska-Orzegów” przez Bytom,	

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2							Tarnowskie Góry z docelowym połączeniem planowanej stacji „Katowice Pyrzowice Port Lotniczy”.
		Ruda Śląska Chebzie – Ruda Śląska Bykowina	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W2	lekka kolej miejska	linia kolejowa nr 187, nwo	uruchomienie lekkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dla ruchu towarowego na odcinku „Ruda Śląska-Chebzie” – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Hallera) – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Niedurnego i ul. Lecha) – „Ruda Śląska-Bykowina” (szyb Andrzeja
		Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Kochłowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W2	lekka kolej miejska	nwo	odbudowę (odtworzenie) torowiska do stacji „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2							Andrzeja) i docelowego połączenia ze stacją „Ruda Śląska-Kochłowice” po nieistniejącym w chwili obecnej szlaku obsługującym ruch towarowy
		Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Wirek	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W3	lekka kolej miejska	nwo	odbudowa (odtworzenie) torowiska na odcinku pomiędzy stacją „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i stacją „Ruda Śląska-Wirek”, jednakże ze względu na gęstą zabudowę mieszkaniową jej realizacja jest bardzo trudna do wykonania (odtworzenia).
		Mysłowice – Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	lokalizacja przystanków w Mysłowicach	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	budowa przystanku Mysłowice Północ i włączenie do systemu

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W2	Metropolia – Mysłowice						KM przystanku Mysłowice Dworzec
		Katowice - Oświęcim	-	-	w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 138	włączenie do wariantu W2
3.	W3	Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	Wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
		Katowice Metropolia – Pyskowice – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137, 135	budowa nowego przystanku	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137, 135	budowa dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np. w okolicach

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
		Gliwice – Knurów – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	dotyczy utworzenia nowego przystanku na linii kolejowej nr 141	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	propozycja (poza przystankiem Zabrze-Makoszowy) możliwości budowy nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie zjazdu z autostrady A4 „Zabrze Południe”. W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej.
		Gliwice - Knurów Szczygłowice - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149		kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141 - 200, 677, 149	nowe trasowanie odcinka linii kolejowej nr 149, uwzględniające

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W3						lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149	zagospodarowanie przestrzenne
	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM	
	Katowice Metropolia - Nowy Bieruń – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń (linia nr 885)	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię	

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							<p>starotorzem dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową.</p> <p>Optymalnym rozwiązaniem byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku</p>

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							dla obsługi pobliskich generatorów ruchu. Proponuje się w takim wariantcie dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
		Bieruń Piast – Łęczyny - Katowice	-	-	w wariantcie W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Łęczyny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
W3	Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantcie W3 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	Gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.	
	Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wyry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantcie W3 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie – Wyry - Tychy	
	Katowice Szopienice Północne – Gliwice – Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 657, 171, 141	dotyczy odcinka Katowice Brynów – Katowice Giszowiec	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 657, 171, 141	uwzględnienie przystanku „Katowicki Park Leśny” na zakończeniu ul. Francuskiej.	

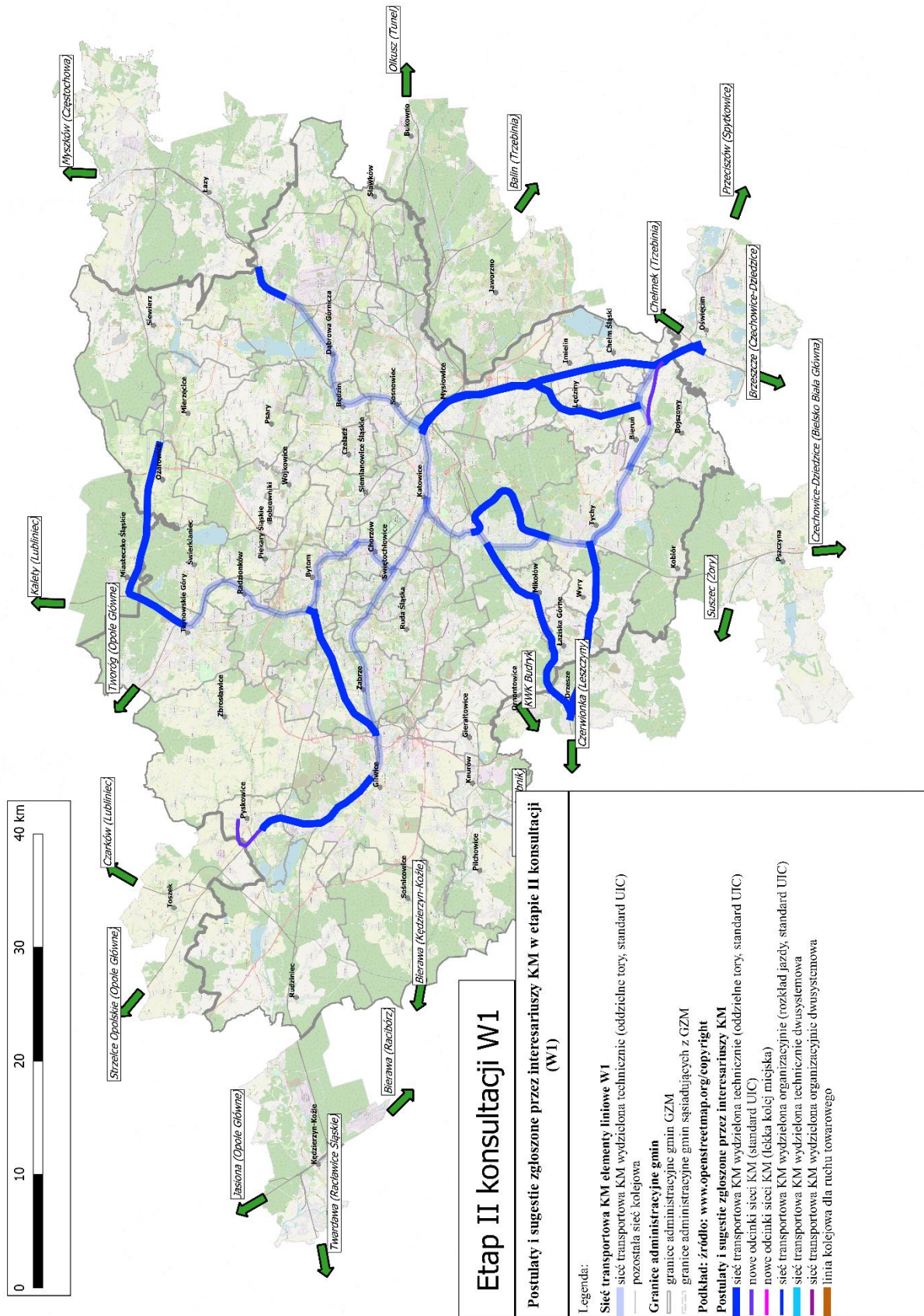
Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3	Szopienice Północne						
		Gliwice – MPL Katowice – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 127, 128, 182	zmiana technologii	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	rozważenie zasadności wykorzystania lekkiej kolei miejskiej na odcinku „Ruda Śląska-Orzegów” przez Bytom, Tarnowskie Góry z docelowym połączeniem planowanej stacji „Katowice Pyrzowice Port Lotniczy”.
		Ruda Śląska Chebzie – Ruda Śląska Bykowina	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W3	lekka kolej miejska	linia kolejowa nr 187, nwo	uruchomienie lekkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dla ruchu towarowego na odcinku „Ruda Śląska-Chebzie” – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Hallera) – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Niedurnego

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczy zmiana	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							i ul. Lecha) – „Ruda Śląska-Bykowina” (szyb Andrzeja
		Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Kochłowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W3	lekka kolej miejska	nwo	odbudowę (odtworzenie) torowiska do stacji „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i docelowego połączenia ze stacją „Ruda Śląska-Kochłowice” po nieistniejącym w chwili obecnej szlaku obsługującym ruch towarowy
		Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Wirek	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W3	lekka kolej miejska	nwo	odbudowa (odtworzenie) torowiska na odcinku pomiędzy stacją „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i stacją „Ruda Śląska-Wirek”, jednakże ze względu na gęstą zabudowę

Lp.	Nazwa wariantu koncepcji KM, którego dotyczą zmiany	Kierunek przewozów	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
			przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	W3							mieszkaniową jej realizacja jest bardzo trudna do wykonania (odtworzenia).
		Mysłowice – Katowice Metropolia – Mysłowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	lokalizacja przystanków w Mysłowicach	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	budowa przystanku Mysłowice Północ i włączenie do systemu KM przystanku Mysłowice Dworzec
		Katowice - Oświęcim	-	-	w wariantcie W3 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 138	włączenie do wariantu W3

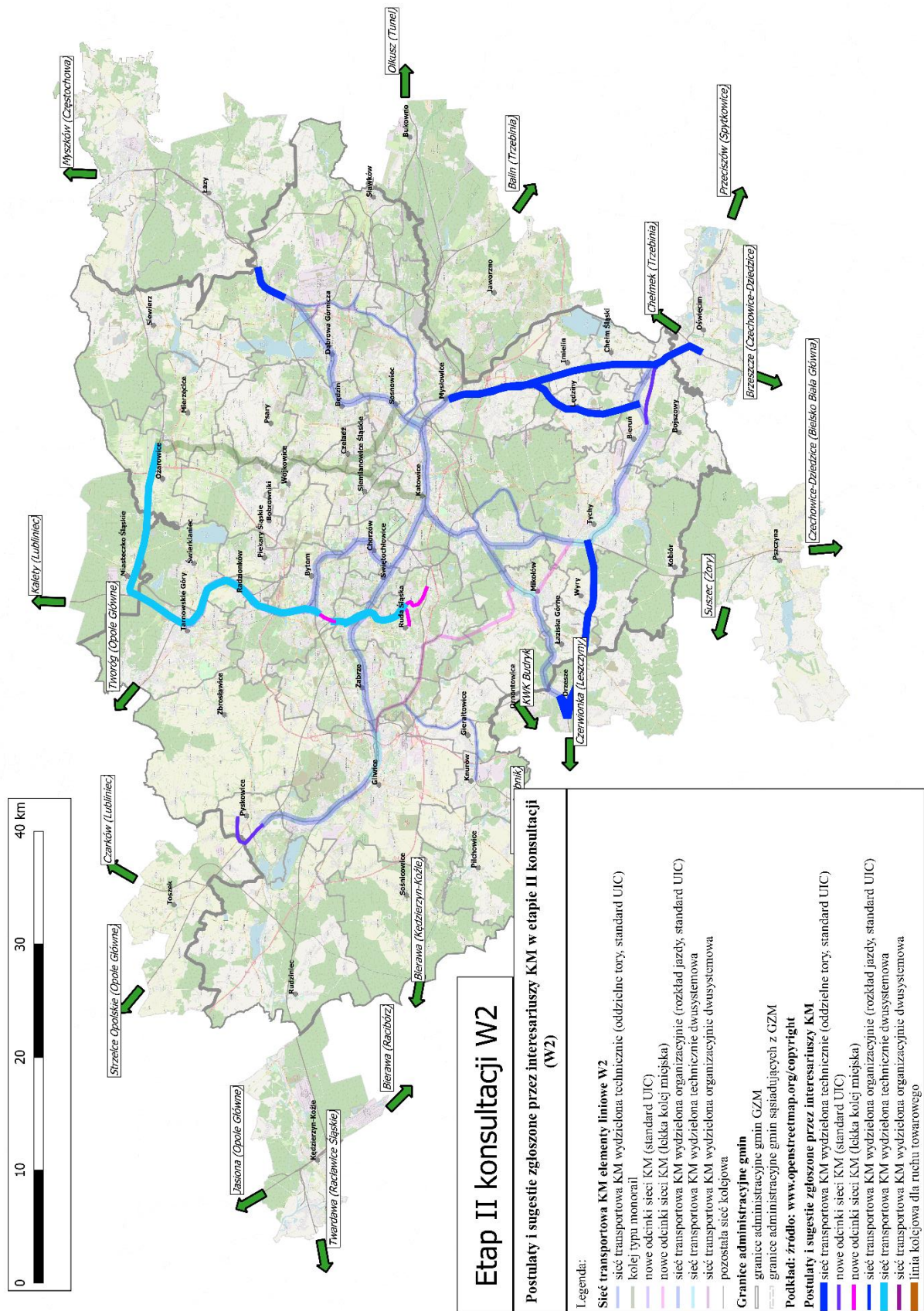
Znaczenie użytych symboli literowych: nwo - nowowystawiany odcinek linii KM, kkp - korytarz kolei przemysłowej

Źródło: Opracowanie własne



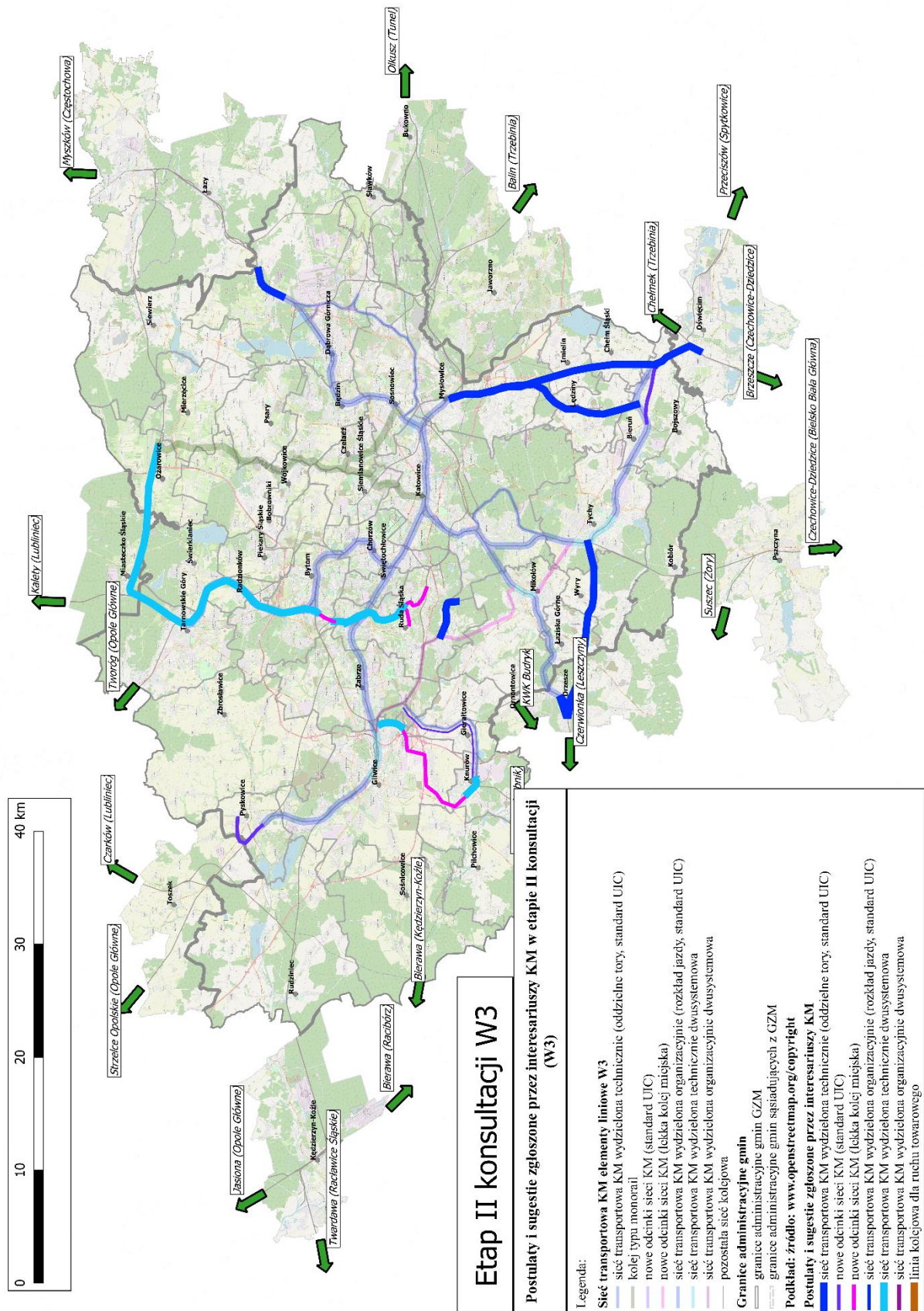
Rysunek 10. Modyfikacje wariantu W1 na etapie II konsultacji

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 11. Modyfikacje wariantu W2 na etapie II konsultacji

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 12. Modyfikacje wariantu W3 na etapie II konsultacji

Źródło: Opracowanie własne

9. SYNTEZA

Rezultatem analizy postulatów i sugestii interesariuszy zgłoszonych podczas konsultacji Koncepcji Kolei Metropolitalnej są Wytyczne do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej oraz Modyfikacje wariantów **W1-W3 opracowanych w KKM**.

Wytyczne do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WYT-SWKM) sformułowane na podstawie **analizy i oceny postulatów i sugestii interesariuszy** zgłoszonych podczas konsultacji Koncepcji Kolei Metropolitalnej (KKM) zamieszczono w tabeli 18. Wytyczne ujęto w odniesieniu do **metodyki** realizacji SWKM, **infrastruktury** sieciowej KM, **organizacji** systemu KM oraz **funkcjonowania** systemu KM.

Modyfikacje wariantów W1-W3 (MOD-KM) sformułowane na podstawie **analizy i oceny postulatów i sugestii interesariuszy** zgłoszonych podczas konsultacji Koncepcji Kolei Metropolitalnej (KKM) zamieszczono w tabelach 19-21. Opisane modyfikacje przedstawiono schematycznie na rysunkach 13-15.

Przeprowadzone konsultacje KKM oraz analiza zgłoszonych przez interesariuszy postulatów i sugestii, której rezultatem są wspomniane Wytyczne **WYT-SWKM** oraz Modyfikacje **MOD-KM** są zgodne z Metodyką opracowania Koncepcji Kolei Metropolitalnej **M-KKM**, która oparta jest na zastosowaniu V-modelu z inżynierii systemów. Właśnie dzięki **tej metodyce i zastosowaniu inżynierii systemów** możliwe było tak szerokie uwzględnienie **interesariuszy systemu KM i ich aspiracji**.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, podczas prac nad Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej **SWKM**, należy uwzględnić m.in. następujące treści merytoryczno-metodyczne:

- **KKM** – Koncepcję Kolei Metropolitalnej,
- **WYT-SWKM** – Wytyczne do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej,
- **MOD-KM** – Modyfikacje wariantów KM.

Tabela 18. **Wytyczne do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WYT-SWKM)** sformułowane na podstawie analizy i oceny postulatów i sugestii interesariuszy zgłoszonych podczas konsultacji Koncepcji Kolei Metropolitalnej (KKM)

Lp.	Obszar problemowy	Wytyczne do SWKM na podstawie postulatów i sugestii interesariuszy
1	2	3
1.	Metodyka realizacji SWKM	<p>1. GZM powinien intensywnie i efektywnie współpracować z PKP PLK na etapie przygotowania Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) w postępowaniu przetargowym na Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM). A następnie wybrany w postępowaniu przetargowym zespół autorski SWKM oraz GZM powinni efektywnie współpracować z agendami PKP PLK S.A. na każdym etapie prac studialnych w ramach SWKM.</p> <p>2. Jednym z głównych celów dokumentu SWKM powinny być analizy wariantów KKM, wybór i rekomendacja Wariantu Realizacyjnego Kolei Metropolitalnej (WrKM). W analizach należy ocenić wszystkie warianty KKM, przy czym dopuszczalne jest opracowanie kolejnych wariantów w procesie uzasadnionych modyfikacji wariantów już istniejących. Dopuszczalne są również odpowiednio uzasadnione poszerzenie grona interesariuszy i zwiększenie zakresu konsultacji społecznych.</p> <p>3. Analiza każdego z wariantów zamieszczonych w KKM powinna mieć w SWKM szeroki i wieloaspektowy zakres. Wskazane jest przy tym uwzględnienie multimodalności podróży w obszarze Metropolii, zasad zrównoważonej mobilności miejskiej oraz planów rozwojowych i inwestycji przedsiębiorców i firm generujących największe ruchy na rynku pracy. Zakres ekonomiczny i finansowy analizy wymaga wskazania potencjalnych źródeł i mechanizmów finansowania przedsięwzięć. Zakres prawny powinien uwzględniać propozycje zmian ustawodawczych umożliwiających budowę KM. Zalecanym narzędziem analiz ruchowo-eksploatacyjnych i infrastrukturalnych w poszczególnych wariantach jest model transportowy skonstruowany w „Studium Transportowym Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. Narzędziem uzupełniającym proces decyzyjny powinna być analiza SWOT.</p>

Lp.	Obszar problemowy	Wytyczne do SWKM na podstawie postulatów i sugestii interesariuszy
1	2	3
		<p>4. Proponuje się przyjęcie następującej logiki działań w SWKM w odniesieniu do wariantów (w koncepcji KM warianty W1-W3) wykorzystujących technologię naziemnego lekkiego metra:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w przypadku realizacji inwestycji w systemie kolei konwencjonalnej, w zakresie i czasie odpowiadającym potrzebom tworzenia Kolei Metropolitalnej, zgodnie z przyjętą logiką działań, w perspektywie lat 2028-2034 należałoby rozważyć możliwość budowy naziemnego lekkiego metra i opracować projekt koncepcji oraz studium wykonalności metra; sieć naziemnego lekkiego metra nie powinna być konkurencyjna do systemu KM opartego na kolei konwencjonalnej lecz jego dopełnieniem w obsłudze przyszłych potrzeb przewozowych, – w sytuacji braku efektywnego programu inwestycyjnego dla systemu KM opartego dla głównych kierunków przewozów na kolei konwencjonalnej, proponuje się rozpatrzenie w SWKM obu możliwych rozwiązań: bez naziemnego lekkiego metra oraz z wykorzystaniem tego systemu przewozów masowych.
2.	Infrastruktura sieciowa KM	<p>5. Analiza zdolności przepustowej dla poszczególnych układów sieci KM, proponowanych w wariantach rozwiązań oraz dla stanu istniejącego na obszarze GZM.</p> <p>6. Analiza rozwiązań dotyczących budowy KM wydzielonej technicznie (docelowo separacja ruchu pociągów KM) dla każdego proponowanego wariantu; zaleca się przy tym wykorzystanie modeli mikrosymulacyjnych ruchu kolejowego, pozwalających na kompleksowość analizy.</p> <p>7. Analiza potrzeby funkcjonowania i lokalizacji istniejących oraz nowych punktów odprawy pasażerów, w tym centrów przesiadkowych, z uwzględnieniem wzajemnych relacji pomiędzy liczbą przystanków, a czasem jazdy pociągu na danym odcinku KM – w każdym wariantie KM.</p> <p>8. Analiza układów torowych stacji KM (głowice stacyjne, przejście zwrotnicowe itp.) oraz analiza sieci trakcyjnej i jej zasilania (m.in. inny system zasilania) w poszczególnych wariantach rozwiązań KM.</p> <p>9. Analiza projektu głównego dworca KM Katowice Metropolia, obejmująca m.in. lokalizację, strukturę funkcjonalną, koncepcję techniczną, podejście linii KM itp.</p> <p>10. Analiza połączeń kolejną typy monorail Katowic i Sosnowca z MPL Katowice w Pyrzowicach (warianty W2 i W3 KKM) oraz rozważenie obsługi innych miast Zagłębia Dąbrowskiego, np. Będzina, Czeladzi i Dąbrowy Górniczej.</p>

Lp.	Obszar problemowy	Wytyczne do SWKM na podstawie postulatów i sugestii interesariuszy
1	2	3
		11. Analiza możliwości intensyfikacji prac nad rozbudową sieci kolejowej w układzie podstawowym (Gliwice-Katowice-Dąbrowa Górnicza – relacje pociągów do Dąbrowy Górniczej Ząbkowic) oraz (Tychy-Tarnowskie Góry – relacje pociągów do/z Tychów Lodowisko) w celu poprawy przepustowości, standardu podróży oraz dostępności dla pasażerów.
3.	Organizacja systemu KM	<p>12. Analiza integracji zapewniającej spójność systemową – integracji podsystemów metropolitalnego transportu publicznego/zbiorowego i transportu indywidualnego z systemem KM oraz integracji systemu KM z kolejowymi przewozami regionalnymi – w poszczególnych wariantach rozwiązań KM. W integracji należy uwzględnić skomunikowanie gmin ościennych z systemem KM, w tym z wykorzystaniem węzłów przesiadkowych. Podstawą integracji jest założenie, że KM powinna stać się „kręgosłupem” transportu publicznego Metropolii, a komunikacja miejska jej uzupełnieniem. Integracja ma mieć charakter otwarty, tzn. należy podjąć prace w zakresie rozwiązań, które pozwolą połączyć miasta wchodzące już w „układ podstawowy” KM z miastami/gminami ościennymi.</p> <p>13. W proponowanych rozwiązaniach należy dążyć do:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zapewnienia finansowania systemu KM, w tym szczególnie zapewnienia płynności finansowej dla perspektywicznego zarządzania procesem rozwoju sieci kolejowej w regionie, – przygotowania ewentualnych zmian ustawodawczych umożliwiających jego budowę, – uwzględnienia współpracy władz różnych szczebli w zakresie lobbowania systemu KM – zarówno na etapie jego budowy, jak również na etapach funkcjonowania i dalszego rozwoju, – zapewnienia działań mających na celu ochronę istniejących ciągów transportowych kolejowych przed ich likwidacją lub fragmentaryzacją,
4.	Funkcjonowanie systemu KM	<p>14. Analiza funkcjonalno-techniczna zaplecza obsługi i utrzymania oraz napraw składników systemu KM.</p> <p>15. Analiza funkcjonalno-techniczna systemu przesiadania się typu „drzwi w drzwi”.</p> <p>16. Analiza funkcjonalno-techniczna zastosowania nowoczesnych technologii przewozowych opartych na lekkiej kolei miejskiej i kolei typu monorail w celu sprawnej obsługi transportowej obszaru GZM pod względem optymalnej liczby</p>

Lp.	Obszar problemowy	Wytyczne do SWKM na podstawie postulatów i sugestii interesariuszy
1	2	3
		gmin, największej liczby mieszkańców oraz optymalnej liczby punktów odprawy pasażerów.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19. **Modyfikatory** wariantu **W1** KKM

Kierunek przewozów w wariantcie W1	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Katowice - Orzesze - Katowice	–	–	–	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 140	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W1
Katowice - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice	–	–	–	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135/198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W1; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Katowice - Tarnowskie Góry - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto w dotychczasowej lokalizacji
Katowice - Tarnowskie Góry - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego
Katowice - Nowy Bieruń - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo	stacja krańcowa na linii KM: Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	stacja krańcowa na linii KM: Oświęcim; wykorzystanie linii kolejowej nr 885
Katowice - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice	–	–	dotyczy odcinka Gliwice – Pyskowice/ Pyskowice Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Katowice – Gliwice – Katowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137	budowa nowego przystanku	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137	utworzenie dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy

Kierunek przewozów w wariantcie W1	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	proponycje
						„Zaborze Północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
Gliwice – Zabrze - Bytom	-	-	połączenie nieuwzględnione w KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	linia przebiegająca m.in. wzdłuż DK88. Możliwość lokalizacji w Zabrzu nowych lub odtworzonych przystanków: a) Zabrze – Osiedle Kotarbińskiego; b) Zabrze – Mikulczyce (lub Centrum Północ) w rejonie ul. Przystankowej; c) Zabrze – Biskupice.
Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM
Katowice - Nowy Bieruń - Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjnie przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorzem dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową. Optymalnym rozwiązaniem byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod

Kierunek przewozów w wariantach W1	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
						ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu. Proponuje się w takim wariantach dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
Katowice - Oświęcim	-	-	w wariantach W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 138	włączenie do wariantu W1
Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	w wariantach W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Łędziny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.
Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantach W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.
Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wiry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantach W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze - Łaziska Średnie – Wiry - Tychy

Kierunek przewozów w wariantcie W1	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Tarnowskie Góry – MPL Katowice Pyrzowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 182	włączenie linii nr 182 do wariantu W1 na odcinku Tarnowskie Góry – MPL Katowice Pyrzowice
Katowice - Katowice Kostuchna - Tychy	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantcie W1	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 142	włączenie linii nr 142 do wariantu W1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 20. **Modyfikatory** wariantu **W2** KKM

Kierunek przewozów w wariantcie W2	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Gliwice - Tychy Lodowisko - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141-200, 894, nwo, 140, nwo, 179, 696	-	-	-	rezygnacja z budowy linii na rzecz połączenia Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne - Gliwice - Katowice / Katowice Szopienice Północne
Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne - Gliwice - Katowice Metropolia / Katowice Szopienice Północne	-	-	w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137 - 651 - 164 / 657 - 171, 141	
Gliwice - Bytom - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 132	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej i Bytomia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Bytomiem

Kierunek przewozów w wariantcie W2	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Gliwice - MPL Katowice - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 127, 128, 182	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132, 165, 131, 182	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice
Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W2; stacja krańcowa Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM Sławków
Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto w dotychczasowej lokalizacji
Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego

Kierunek przewozów w wariantach W2	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Gliwice - Knurów - Gliwice	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 141- 200, 677, 149	-	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 141- 200, 677, 149	nowe trasowanie odcinka linii kolejowej nr 149, uwzględniające zagospodarowanie przestrzenne
Katowice Metropolia - Nowy Bieruń - Katowice Metropolia	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885	stacja krańcowa na linii KM: Nowy Bieruń	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	stacja krańcowa na linii KM: Oświęcim
Katowice Metropolia – Pyskowice – Katowice Metropolia	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	utworzenie nowego przystanku na linii kolejowej nr 137	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	utworzenie dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
Gliwice – Knurów – Gliwice	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	dotyczy utworzenia nowego przystanku na linii kolejowej nr 141	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	propozycja (poza przystankiem Zabrze- Makoszowy) możliwości utworzenia nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie zjazdu z autostrady A4 „Zabrze Południe”. W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej.
Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	Wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	kolej konwen- cjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwen- cjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM

Kierunek przewozów w wariantcie W2	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Katowice Metropolia - Nowy Bieruń – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń (linia nr 885)	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorzem dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczanie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową. Optymalnym rozwiązaniem byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu. Proponuje się w takim wariantcie dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	w wariantcie W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłowice i dalej do Katowic przez miejscowość Łędziny.

Kierunek przewozów w wariantach W2	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
						Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.
Bieruń Piast – Lędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantach W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 885, nwo, 138	gmina Lędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.
Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wiry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantach W2 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie – Wiry - Tychy
Gliwice – MPL Katowice – Gliwice	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 127, 128, 182	zmiana technologii	lekka kolej miejska	linia kolejowa nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	Rozważenie zasadności wykorzystania lekkiej kolei miejskiej na odcinku „Ruda Śląska-Orzegów” przez Bytom, Tarnowskie Góry z docelowym połączeniem planowanej stacji „Katowice Pyrzowice Port Lotniczy”.
Ruda Śląska Chebzie – Ruda Śląska Bykowina	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W2	lekka kolej miejska	linia kolejowa nr 187, nwo	uruchomienie lekkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dla ruchu towarowego na odcinku „Ruda Śląska-Chebzie” – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Hallera) – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Niedurnego i ul. Lecha) – „Ruda Śląska-Bykowina” (szyb Andrzeja
Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Kochłowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W2	lekka kolej miejska	nwo	odbudowę (odtworzenie) torowiska do stacji „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i docelowego połączenia

Kierunek przewozów w wariantach	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
W2						ze stacją „Ruda Śląska-Kochłowice” po nieistniejącym w chwili obecnej szlaku obsługującym ruch towarowy.
Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Wirek	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W3	lekka kolej miejska	nwo	dobudowa (odtworzenie) torowiska na odcinku pomiędzy stacją „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i stacją „Ruda Śląska-Wirek”, jednakże ze względu na gęstą zabudowę mieszkaniową jej realizacja jest bardzo trudna do wykonania (odtworzenia).
Mysłowice – Katowice Metropolia – Mysłowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	lokalizacja przystanków w Mysłowicach	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	stworzenie przystanku Mysłowice Północ i włączenie do systemu KM przystanku Mysłowice Dworzec

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 21. **Modyfikatory wariantu W3 KKM**

Kierunek przewozów w wariantach	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
W3						
Gliwice Tychy Lodowisko - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, 894, nwo, 140, nwo, 179, 696	-	-	-	rezygnacja z budowy linii ze względu na potrzeby na innych kierunkach przewozów
Gliwice - Bytom - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 132	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej i Bytomia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Bytomiem

Kierunek przewozów w wariantcie W3	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Gliwice - MPL Katowice - Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	zapewnienie połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 147, 132, 165, 131, 182	alternatywne rozwiązanie bez połączenia Rudy Śląskiej z Tarnowskimi Górami i MPL Katowice
Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	zwiększenie zasięgu sieci KM w wariantcie W3; stacja krańcowa Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce / Sławków	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM: Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	stacja krańcowa linii KM Sławków
Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	zmiana lokalizacji przystanku osobowego Chorzów Miasto	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	pozostawienie przystanku osobowego Chorzów Miasto w dotychczasowej lokalizacji
Katowice Metropolia - Tarnowskie Góry - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131, 127, 128	budowa dodatkowych torów dla pociągów KM	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 131	odbudowa linii kolejowej nr 145 (Chorzów Stary - Brzeziny Śląskie - Radzionków) i tym samym separacja ruchu towarowego z kierunku Mysłowic na północ kraju (linia nr 127, 128); efektem powinno być zwiększenie zdolności przepustowej linii nr 131. Propozycja jest etapem pośrednim na drodze do rozwiązania docelowego
Gliwice - Knurów Szczygłowice - Gliwice	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149		kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141 - 200, 677, 149	

Kierunek przewozów w wariantach W3	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
				lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 141 - 200, kkp, nwo, 149	nowe trasowanie odcinka linii kolejowej nr 149, uwzględniające zagospodarowanie przestrzenne
Katowice Metropolia - Nowy Bieruń - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885	stacja krańcowa na linii KM: nowy Bieruń	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	stacja krańcowa na linii KM: Oświęcim
Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Katowice Metropolia - Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 660, 1	włączenie do linii kolejowej nr 1 Sosnowiec Główny Podg	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 62, 184, nwo, 1	odbudowa odcinka Sosnowiec Zagórze - Dąbrowa Górnicza
Katowice Metropolia - Pyskowice / Pyskowice Miasto - Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135	stacja krańcowa Pyskowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, 168, 135 / 198	wydłużenie linii kolejowej do stacji krańcowej Pyskowice Miasto; linia kolejowa nr 198 wymaga odbudowy
Katowice Metropolia – Pyskowice – Katowice Metropolia	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137, 168, 135	budowa nowego przystanku	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 137, 168, 135	budowa dodatkowego przystanku w Zabrze (poza proponowanym w koncepcji przystankiem w rejonie ul. Armii Krajowej) w rejonie dzielnicy „Zaborze Północ” np. w okolicach ul. Porzeczkowej i Adama Kawika.
Gliwice – Knurów – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	dotyczy utworzenia nowego przystanku na linii kolejowej nr 141	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 141, 200, 677, 149	propozycja (poza przystankiem Zabrze-Makoszowy) możliwości utworzenia nowego przystanku Zabrze-Kończyce w rejonie zjazdu z autostrady A4 „Zabrze Południe”. W proponowanym miejscu istnieje ślepy fragment ul. Paderewskiego dochodzący do przebiegającej tam linii kolejowej.

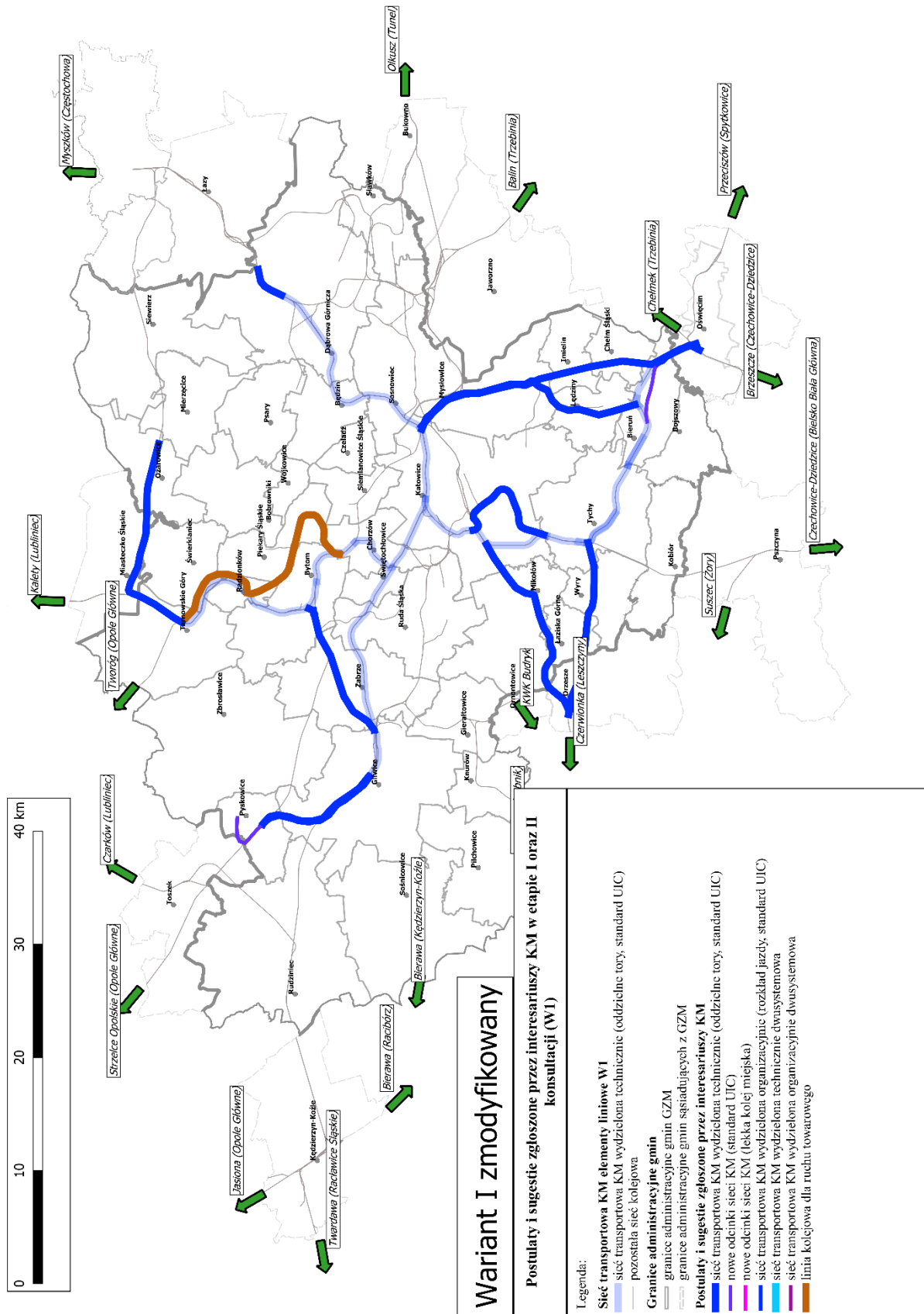
Kierunek przewozów w wariantach W3	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	kolej konwen- cjonalna	linia kolejowa nr 1	dotyczy odcinka linii kolejowej nr 1	kolej konwen- cjonalna	linia kolejowa nr 1	włączenia stacji PKP Dąbrowa Górnicza Sikorka do systemu KM
Katowice Metropolia - Nowy Bieruń – Katowice Metropolia	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	dotyczy zmiany przebiegu linii na odcinku Bieruń Stary – Nowy Bieruń (linia nr 885)	kolej konwen- cjonalna	linie kolejowe nr 139, 179, 696, nwo, 885, 138	rozpatrzenie wariantu umożliwiającego zejście torów kolei pasażerskiej z nasypu niezwłocznie za obecną mijanką w Bieruniu Starym i bezkolizyjne przekroczenie obecnej linii w rejonie wiaduktu nad DK44 (być może byłoby to możliwe z wykorzystaniem obecnego przęsła wiaduktu) i następnie przeprowadzić linię starotorzem dawnej kolei wąskotorowej (tam, gdzie jest to możliwe). Aby wpiąć taką nitkę do stacji Bieruń Nowy, możliwe jest puszczenie torów wzdłuż muru kopalni (obok ul. Mieszka I) lub oplatając osiedle od strony południowej, za ul. Węglową. Optymalnym rozwiązaniem byłoby chyba jednak tunelowe przejście pod ul. Warszawską na wysokości skrzyżowania z ul. Węglową i Granitową, wraz z umiejscowieniem w tym rejonie przystanku dla obsługi pobliskich generatorów ruchu. Proponuje się w takim wariantach dwa nowe przystanki. Jeden z nich powinien zostać zlokalizowany w rejonie wspomnianego ronda. Drugi punkt to

Kierunek przewozów w wariantach W3	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	proponycje
						okolice starostwa powiatowego i ulicy Turystycznej.
Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	w wariantach W1 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	uzupełnienia sieci kolejowej o połączenie Bieruń Piast w kierunku Mysłów i dalej do Katowic przez miejscowość Łędziny. Istniejące torowisko wykorzystywane często do przewozów towarowych pozwala na komunikację na tym odcinku.
Bieruń Piast – Łędziny - Katowice	-	-	dotyczy odcinka linii nr 138; w wariantach W3 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 885, nwo, 138	gmina Łędziny wskazuje możliwość wytypowania przystanków w postaci utwardzonego peronu na wysokości ul. Pokoju obok dworca autobusowego, przed skrzyżowaniem ulic Hołdunowskiej i Pokoju oraz przy ul. Murckowskiej.
Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie - Wiry - Tychy	-	-	dotyczy linii nr 169; w wariantach W3 połączenie nie jest przewidywane	kolej konwencjonalna	linia kolejowa nr 169	ujęcie w koncepcji KM i przywrócenie ruchu kolejowego pasażerskiego na trasie Orzesze Jaśkowice – Łaziska Średnie – Wiry - Tychy
Katowice Szopienice Północne – Gliwice – Katowice Szopienice Północne	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 657, 171, 141	dotyczy odcinka Katowice Brynów – Katowice Giszowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 657, 171, 141	uwzględnienie przystanku „Katowicki Park Leśny” na zakończeniu ul. Francuskiej.
Gliwice – MPL Katowice – Gliwice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 127, 128, 182	zmiana technologii	lekka kolej miejska	linie kolejowe nr 137, nwo, 189, nwo, 165, 131, 182	rozważenie zasadności wykorzystania lekkiej kolei miejskiej na odcinku „Ruda Śląska-Orzegów” przez Bytom, Tarnowskie Góry z docelowym połączeniem planowanej stacji „Katowice Pyrzowice Port Lotniczy”.

Kierunek przewozów w wariantach W3	Rozwiązanie proponowane w koncepcji KM			Zmiany proponowane przez interesariuszy KM		
	przyjęta technologia przewozowa	przebieg linii KM	uwagi	technologia przewozowa	przebieg linii KM	propozycje
Ruda Śląska Chebzie – Ruda Śląska Bykowina	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W3	lekka kolej miejska	linia kolejowa nr 187, nwo	uruchomienie lekkiej kolei miejskiej z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury dla ruchu towarowego na odcinku „Ruda Śląska-Chebzie” – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Hallera) – „Ruda Śląska-Nowy Bytom” (rejon ul. Niedurnego i ul. Lecha) – „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja)
Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Kochłowice	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W3	lekka kolej miejska	nwo	dobudowę (odtworzenie) torowiska do stacji „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i docelowego połączenia ze stacją „Ruda Śląska-Kochłowice” po nieistniejącym w chwili obecnej szlaku obsługującym ruch towarowy
Ruda Śląska Bykowina – Ruda Śląska Wirek	-	-	połączenie nie jest ujęte w wariantach W3	lekka kolej miejska	nwo	odbudowa (odtworzenie) torowiska na odcinku pomiędzy stacją „Ruda Śląska-Bykowina” (rejon Szybu Andrzeja) i stacją „Ruda Śląska-Wirek”, jednakże ze względu na gęstą zabudowę mieszkaniową jej realizacja jest bardzo trudna do wykonania (odtworzenia).
Mysłowice – Katowice Metropolia – Mysłowice	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	lokalizacja przystanków w Mysłowicach	kolej konwencjonalna	linie kolejowe nr 138, 137	budowa przystanku Mysłowice Północ i włączenie do systemu KM przystanku Mysłowice Dworzec

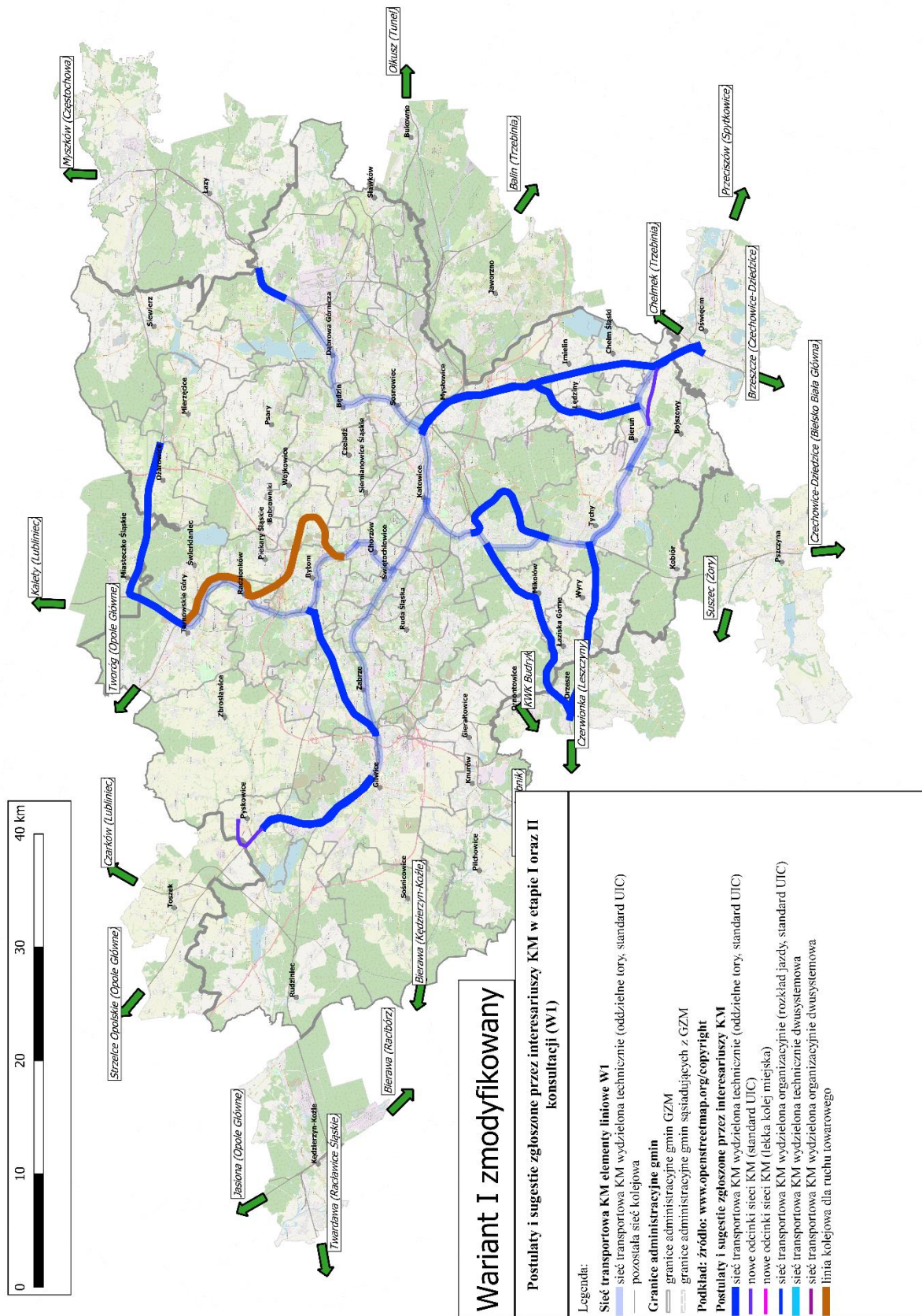
Znaczenie użytych symboli literowych: nwo - nowowybudowany odcinek linii KM, kkp - korytarz kolei przemysłowej

Źródło: Opracowanie własne



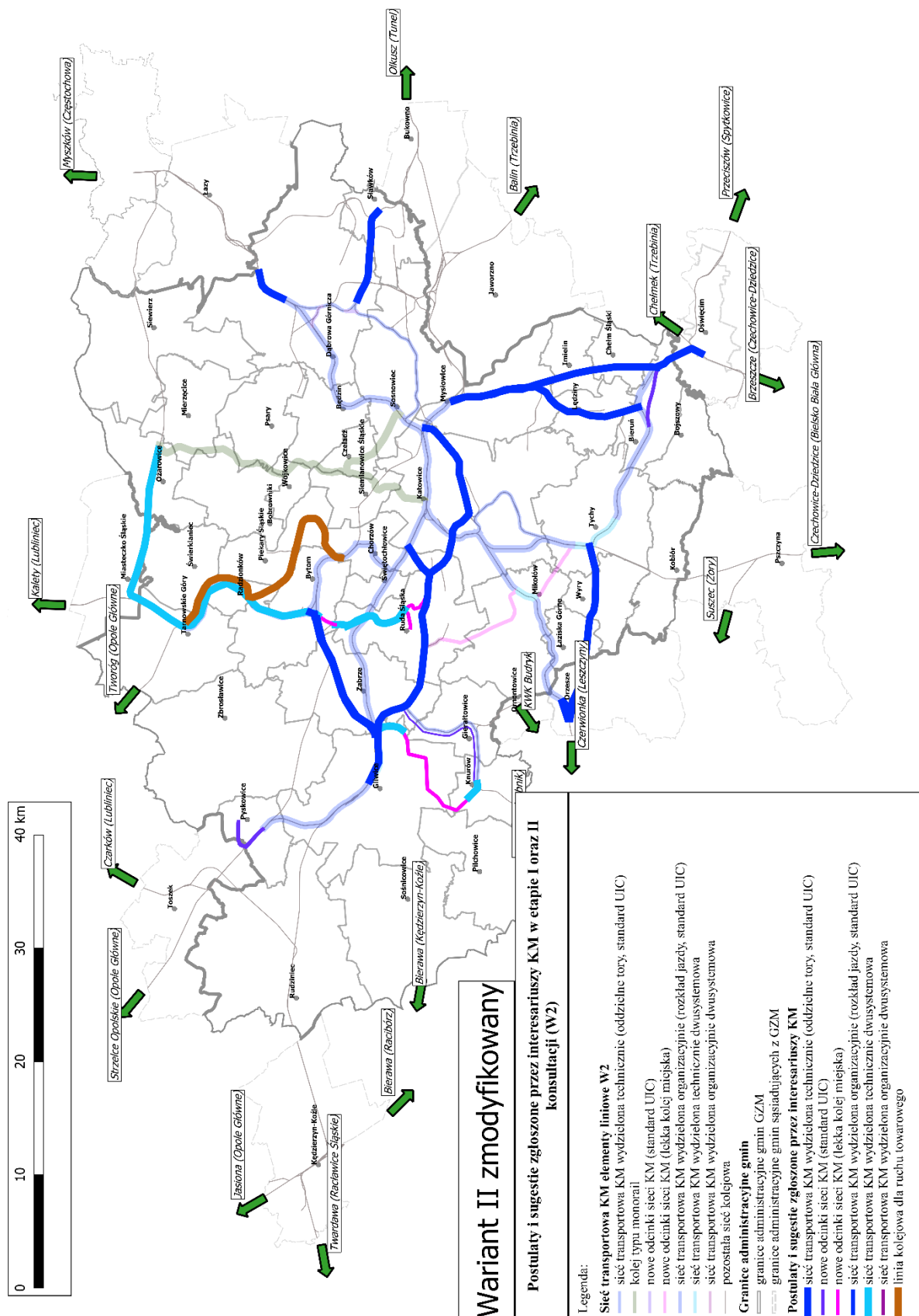
Rysunek 13. Modyfikacje wariantu W1 – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne



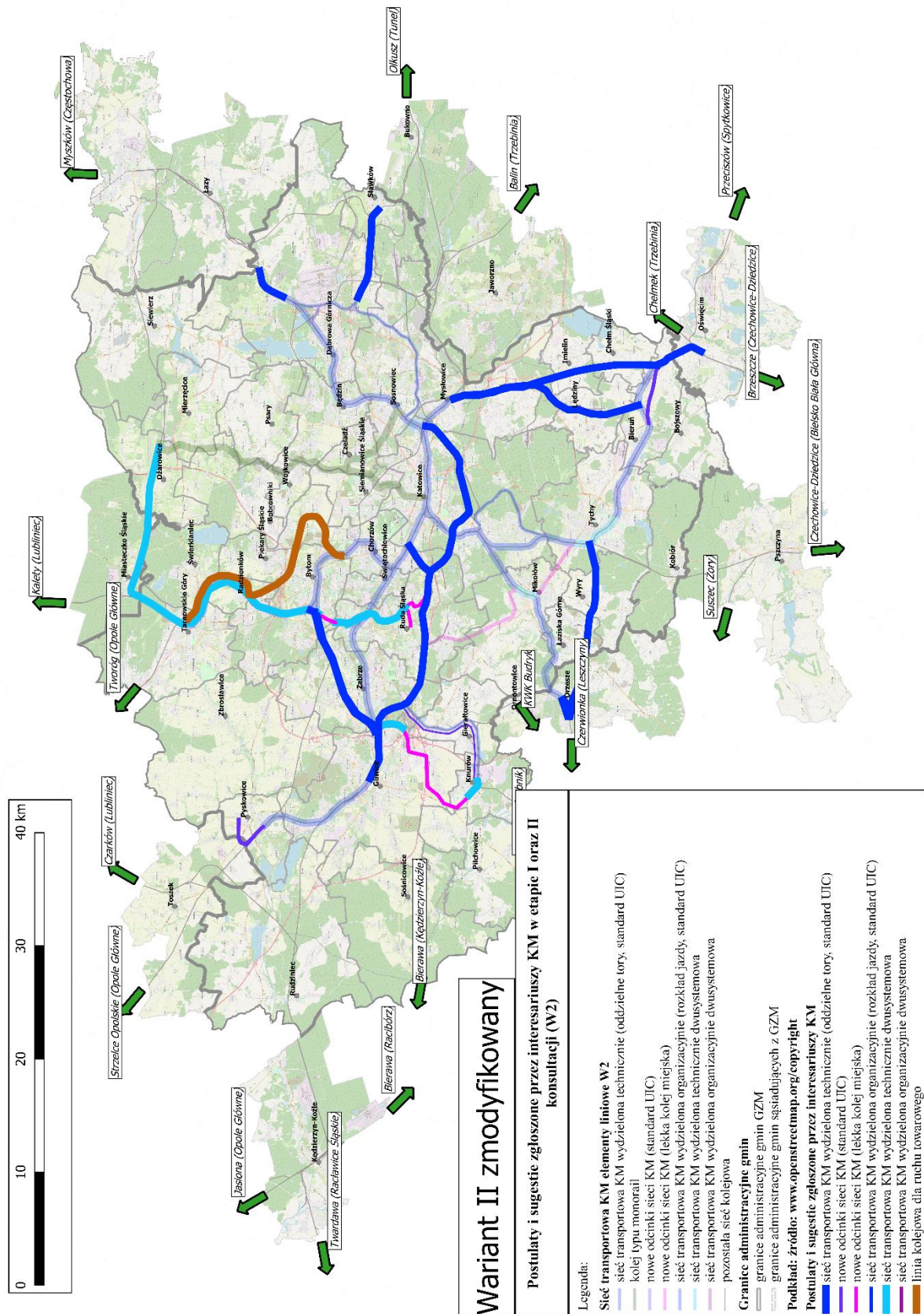
Rysunek 14. Modyfikacje wariantu W1 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne



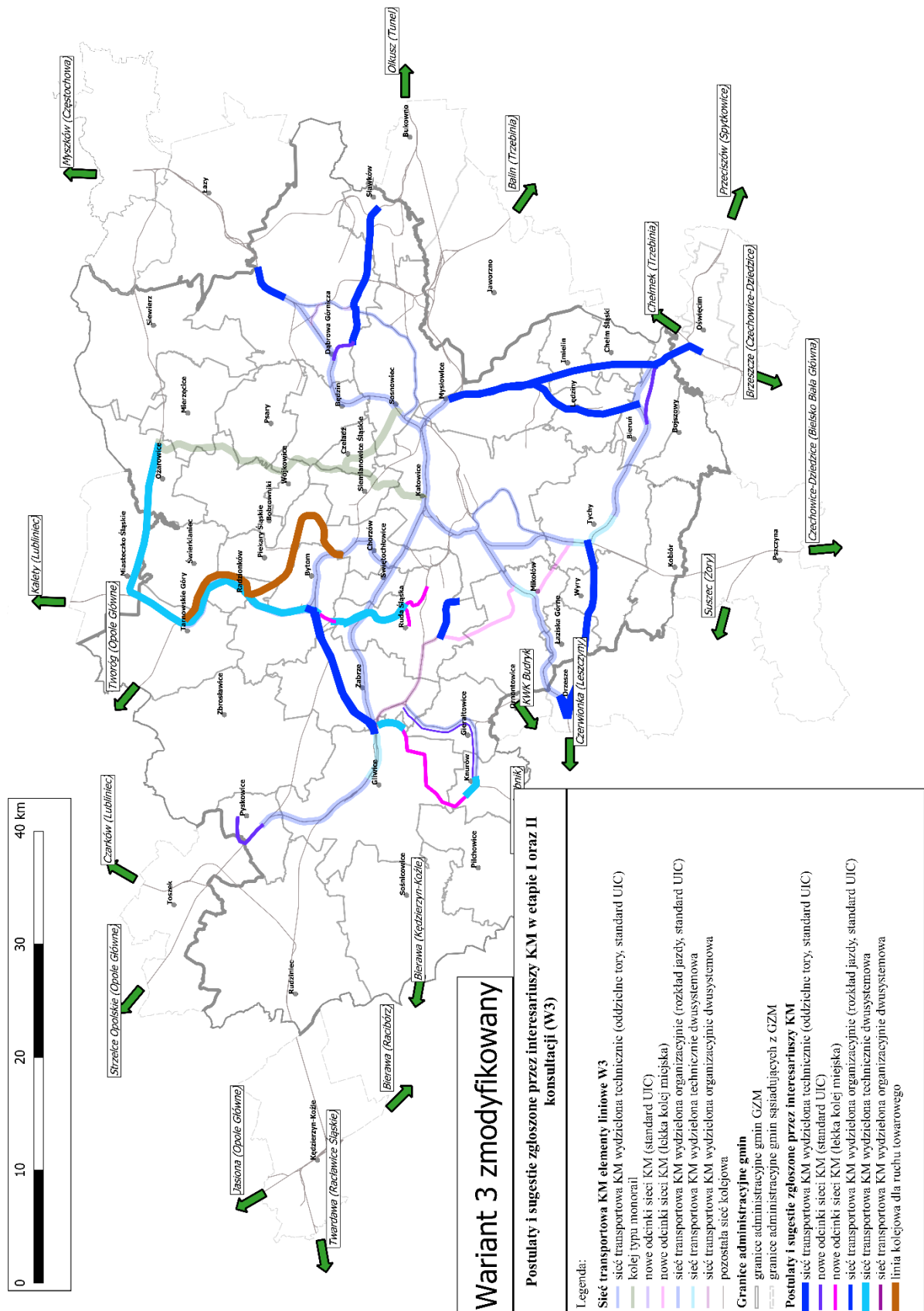
Rysunek 15. Modyfikacje wariantu W2 – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne



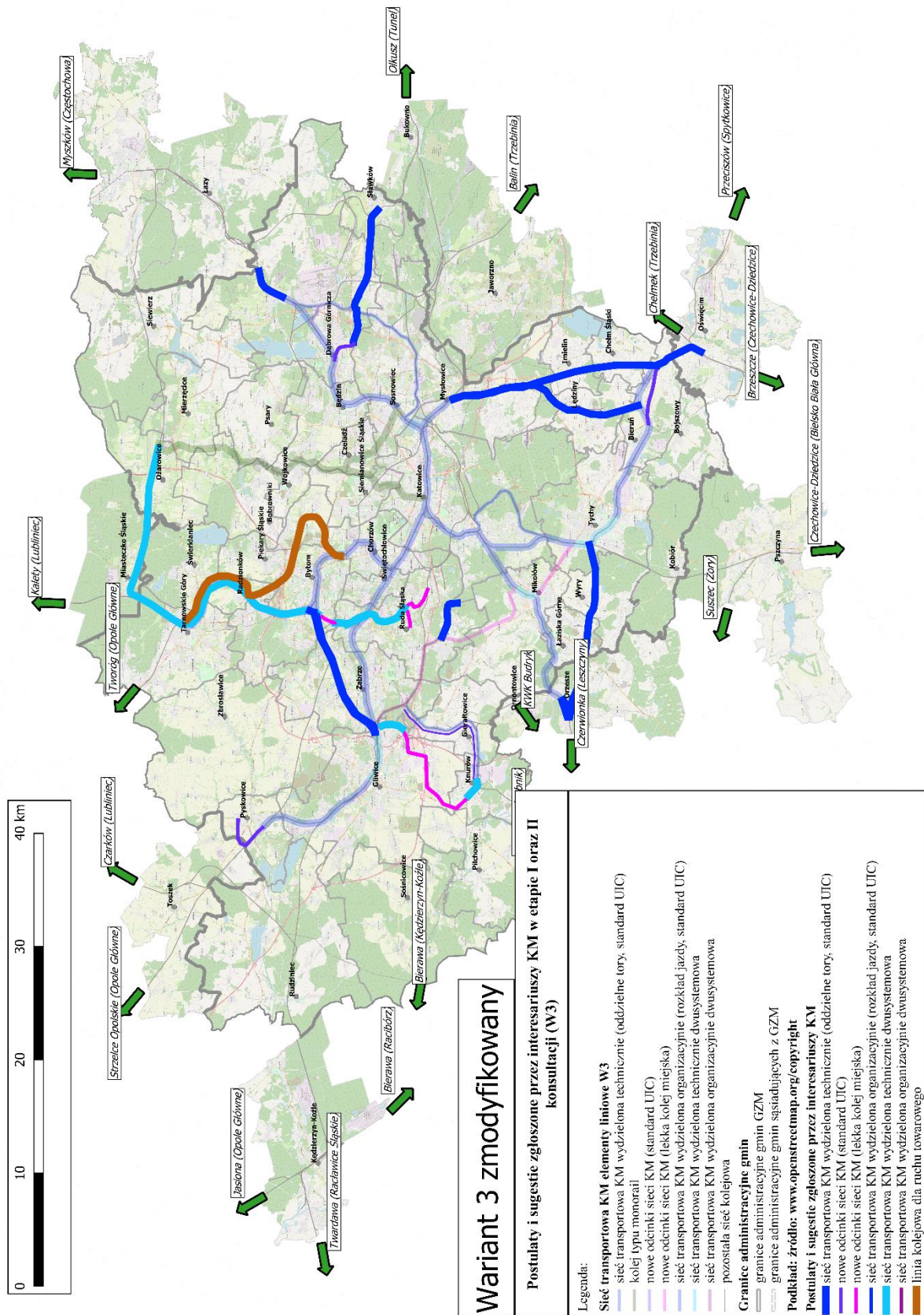
Rysunek 16. Modyfikacje wariantu W2 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 17. Modyfikacje wariantu W3 – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 18. Modyfikacje wariantu W3 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne

Źródło: Opracowanie własne

PODSUMOWANIE

Zgodnie z przyjętą **Metodologią tworzenia Koncepcji Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów (M-KKM)**, prace nad **koncepcją (KKM)** jako **dokumentem systemowym** oraz nad systemem Kolei Metropolitalnej przedstawionym w tej koncepcji, w ujęciu systemowym (warianty W0-W3), zakończone zostały sporządzeniem niniejszego dokumentu – **Suplementu** do koncepcji **KKM**. **Suplement** jest swego rodzaju **raportem z weryfikacji i walidacji** dwóch opracowanych systemów: koncepcji **KKM** oraz systemu **KM** przedstawionego w **KKM** w wariantach **W0-W3**.

W procesie weryfikacji i walidacji wymienionych systemów odbyły się konsultacje społeczne tych dokumentów zarówno **wśród interesariuszy zdefiniowanych w koncepcji**, jak również **wszystkich pozostałych osób, instytucji i podmiotów gospodarczych** zainteresowanych tymi dokumentami i omawianymi w nich zagadnieniami – dokumenty były udostępnione bez żadnych ograniczeń w Internecie wraz z pełną dokumentacją przetargową, zgodnie z którą zostały opracowane, m.in. obejmującą opis przedmiotu zamówienia i wspomnianą metodologią tworzenia koncepcji. W procesie konsultacji społecznych uwzględniono zarówno **odpowiednio długi okres** na zapoznanie się z tak obszerną dokumentacją (licząca ponad tysiąc stron), jak również **zróżnicowanie interesariuszy i ich aspiracji** – konsultacje przeprowadzono w dwóch etapach realizując **fazę „szerokiego odbioru”** (etap I konsultacji, styczeń-maj 2019 r.) oraz **fazę spotkań konsultacyjnych w podregionach** (etap II konsultacji, czerwiec-lipiec 2019 r.).

Zgromadzone podczas konsultacji społecznych postulaty i sugestie poddane zostały **wnikliwej analizie zespołu autorskiego**, której rezultaty zamieszczono w niniejszym Suplemencie. **Rezultaty analizy** ujęto w następujących zbiorach:

- **stanowiska** autorów koncepcji w odniesieniu **do poszczególnych postulatów i sugestii** interesariuszy,
- **zbiorczego** zestawienia, zawartych w postulatach i sugestiach, **kwestii** mających charakter **bezpośredniego odniesienia** do przyszłego Studium Wykonalności **KM**,
- **zbiorczego** zestawienia, zawartych w postulatach i sugestiach, **kwestii** o charakterze **modyfikatorów wariantów W1-W3** Kolei Metropolitalnej, w tym kreujące nowe, alternatywne warianty do rozpatrzenia na etapie przyszłego Studium Wykonalności **KM**,
- **zbioru wytycznych** do przyszłego Studium Wykonalności **KM**,
- **modyfikacji wariantów W1-W3** Kolei Metropolitalnej.

Wymienione **zbiory rezultatów procesu analizy wyników** konsultacji społecznych stanowią **Suplement** do przedmiotowej **Koncepcji Kolei Metropolitalnej** i powinny stanowić wraz z Koncepcją **podstawowe dokumenty uwzględnione w przyszłym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej**.

SPIS TABEL

Tabela 1. Wykaz interesariuszy formułujących postulaty i sugestie do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej na etapie I konsultacji.....	11
Tabela 2. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze”- etap I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: metodyka realizacji projektu koncepcyjnego KM (w przyszłości Studium Wykonywalności KM).....	15
Tabela 3. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etap I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: infrastruktura sieciowa KM.....	37
Tabela 4. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etapie I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: organizacja systemu KM.....	83
Tabela 5. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM, uczestniczących w „szerokim odbiorze” – etapie I konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej” - obszar problemowy: funkcjonowanie systemu KM.....	87
Tabela 6. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy systemu KM w etapie I konsultacji, mające charakter wytycznych do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM).....	95
Tabela 7. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy KM w etapie I konsultacji, mające charakter modyfikatorów wariantów W1-W3 koncepcji Kolei Metropolitalnej.....	98
Tabela 8. Wykaz przedstawicieli gmin GZM formułujących postulaty i sugestie do opracowania pn. Koncepcja Kolei Metropolitalnej po spotkaniach konsultacyjnych w podregionach.....	112
Tabela 9. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do metodyki realizacji projektu koncepcyjnego KM (w przyszłości Studium Wykonalności KM).....	117
Tabela 10. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do całego obszaru GZM.....	124
Tabela 11. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu gliwickiego.....	130
Tabela 12. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu sosnowieckiego.....	137

Tabela 13. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu bytomskiego.....	141
Tabela 14. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu tyskiego.....	142
Tabela 15. Stanowisko autorów koncepcji Kolei Metropolitalnej w odniesieniu do postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy systemu KM w fazie spotkań konsultacyjnych w podregionach – kwestie odnoszące się do podregionu katowickiego.....	155
Tabela 16. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy systemu KM w etapie II konsultacji, mające charakter wytycznych do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (SWKM).....	166
Tabela 17. Postulaty i sugestie zgłoszone przez interesariuszy KM w etapie II konsultacji, mające charakter modyfikatorów wariantów W1-W3 koncepcji Kolei Metropolitalnej.....	168
Tabela 18. Wytyczne do Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WYT-SWKM) sformułowane na podstawie analizy i oceny postulatów i sugestii interesariuszy zgłoszonych podczas konsultacji Koncepcji Kolei Metropolitalnej (KKM).....	194
Tabela 19. Modyfikatory wariantu W1 KKM.....	198
Tabela 20. Modyfikatory wariantu W2 KKM.....	201
Tabela 21. Modyfikatory wariantu W3 KKM.....	206

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Sieć przedstawiająca zasadnicze grupy interesariuszy systemu Kolei Metropolitalnej.....	7
Rysunek 2. Sposób podejścia do postulatów i sugestii interesariuszy KM zgłoszonych w ramach konsultacji opracowania nt. „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów” po jego przekazaniu GZM.....	8
Rysunek 3. Struktura postulatów i sugestii zgłoszonych przez interesariuszy KM, uczestniczących w etapie I konsultacji opracowania i sposób ich rozpatrywania.....	13
Rysunek 4. Modyfikacje wariantu W1 na etapie I konsultacji.....	108
Rysunek 5. Modyfikacje wariantu W2 na etapie I konsultacji.....	109
Rysunek 6. Modyfikacje wariantu W3 na etapie I konsultacji.....	110
Rysunek 7. Struktura interesariuszy KM i sposób zgłaszania przez nich sugestii i propozycji na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach.....	112
Rysunek 8. Klasyfikacja sugestii i propozycji zgłaszanych na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach.....	114
Rysunek 9. Sposób analizy sugestii i propozycji zgłaszanych na etapie spotkań konsultacyjnych w podregionach.....	116
Rysunek 10. Modyfikacje wariantu W1 na etapie II konsultacji.....	190
Rysunek 11. Modyfikacje wariantu W2 na etapie II konsultacji.....	191
Rysunek 12. Modyfikacje wariantu W3 na etapie II konsultacji.....	192
Rysunek 13. Modyfikacje wariantu W1 – ujęcie syntetyczne.....	212
Rysunek 14. Modyfikacje wariantu W1 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne.....	213
Rysunek 15. Modyfikacje wariantu W2 – ujęcie syntetyczne.....	214
Rysunek 16. Modyfikacje wariantu W2 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne.....	215
Rysunek 17. Modyfikacje wariantu W3 – ujęcie syntetyczne.....	216
Rysunek 18. Modyfikacje wariantu W3 na tle zagospodarowania przestrzennego – ujęcie syntetyczne.....	217