

**UCHWAŁA NR 89/2024**  
**ZARZĄDU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII**

z dnia 13 marca 2024 r.

**w sprawie złożenia wniosku do projektu planu ogólnego miasta Siemianowice Śląskie**

Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 2578) oraz art. 8g ust. 1 i art. 13i ust. 3 pkt 5 lit. a tiret trzeci ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2023 poz. 977 z późn. zm.)

**uchwała się, co następuje:**

**§ 1.** W związku zawiadomieniem o podjęciu przez Radę Miasta Siemianowice Śląskie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu ogólnego miasta Siemianowice Śląskie, przedkłada się wniosek do projektu planu ogólnego miasta Siemianowice Śląskie - stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Wiceprzewodniczącej Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Danucie Kamińskiej.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu  
Górnośląsko-Zagłębiowskiej  
Metropolii

**Kazimierz Karolczak**

**Wniosek Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii  
do projektu planu ogólnego miasta Siemianowice Śląskie,**  
w związku z zawiadomieniem o przystąpieniu do sporządzenia planu ogólnego

GZM wnioskuje, aby w projekcie planu ogólnego uwzględnić:

- 1. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej GZM, w tym model struktury funkcjonalno-przestrzennej GZM:** kierunki polityki przestrzennej GZM zawarte są w „Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.” (str. 81-115). Opracowanie dostępne jest na stronie internetowej [infogzm.metropoliagzm.pl](http://infogzm.metropoliagzm.pl) w zakładce Publikacje/Strategia Rozwoju GZM. Analizując ww. dokument pod kątem formułowania ustaleń w planie ogólnym należy jednocześnie wziąć pod uwagę poniższe zaktualizowane informacje dotyczące infrastruktury rowerowej, drogowej i kolejowej;
- 2. Przebieg Velostrady nr 2** (załącznik nr 1, załączniki 2 – 4: przebieg projektu koncepcyjnego na odcinku od granicy z miastem Katowice do drogi DK 94): w 2020 r. powstało opracowanie pn. „Wielokryterialna analiza i wariantowa koncepcja przebiegu drogi rowerowej (Velostrady) Metropolia Wschód. Etap I”. W ramach ww. dokumentacji przygotowany został projekt koncepcyjny drogi rowerowej na obszarze Siemianowic Śląskich, docelowo łączącej Katowice i Piekary Śląskie;
- 3. Przebieg planowanej Drogowej Trasy Średnicowej Północ:** inwestycja (zainicjowana przez miasta GZM: Katowice, Siemianowice Śląskie, Czeladź) zakładająca poprowadzenie drogi klasy GP od centrum Katowic przez Siemianowice Śląskie, w kierunku DK 94 w Czeladzi, a docelowo rozważane jest połączenie ww. układu drogowego z Międzynarodowym Portem Lotniczym Pyrzowice. W celu przygotowania ww. zamierzenia inwestycyjnego, GZM podpisała z miastami wstępne porozumienie (załącznik nr 5). Aktualnie GZM nie dysponuje innymi bardziej szczegółowymi dokumentami;
- 4. Rozwój Kolei Metropolitalnej:** w związku z wciąż trwającymi pracami nad „Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej” (prace są na ukończeniu), w trakcie dalszych prac nad planem ogólnym prosimy o kontakt z Departamentem Komunikacji i Transportu Urzędu Metropolitalnego GZM w celu uzyskania informacji z opracowanego powyższego dokumentu;
- 5. Potencjalne inwestycje kolejowe i tramwajowe na terenie GZM** (załącznik nr 6), przy których (w przypadku wyznaczania nowych terenów inwestycyjnych) wnioskujemy o intensyfikowanie zabudowy wokół szybkich korytarzy transportowych oraz usług w rejonach sprzyjających przesiadkom na szybki transport zbiorowy;

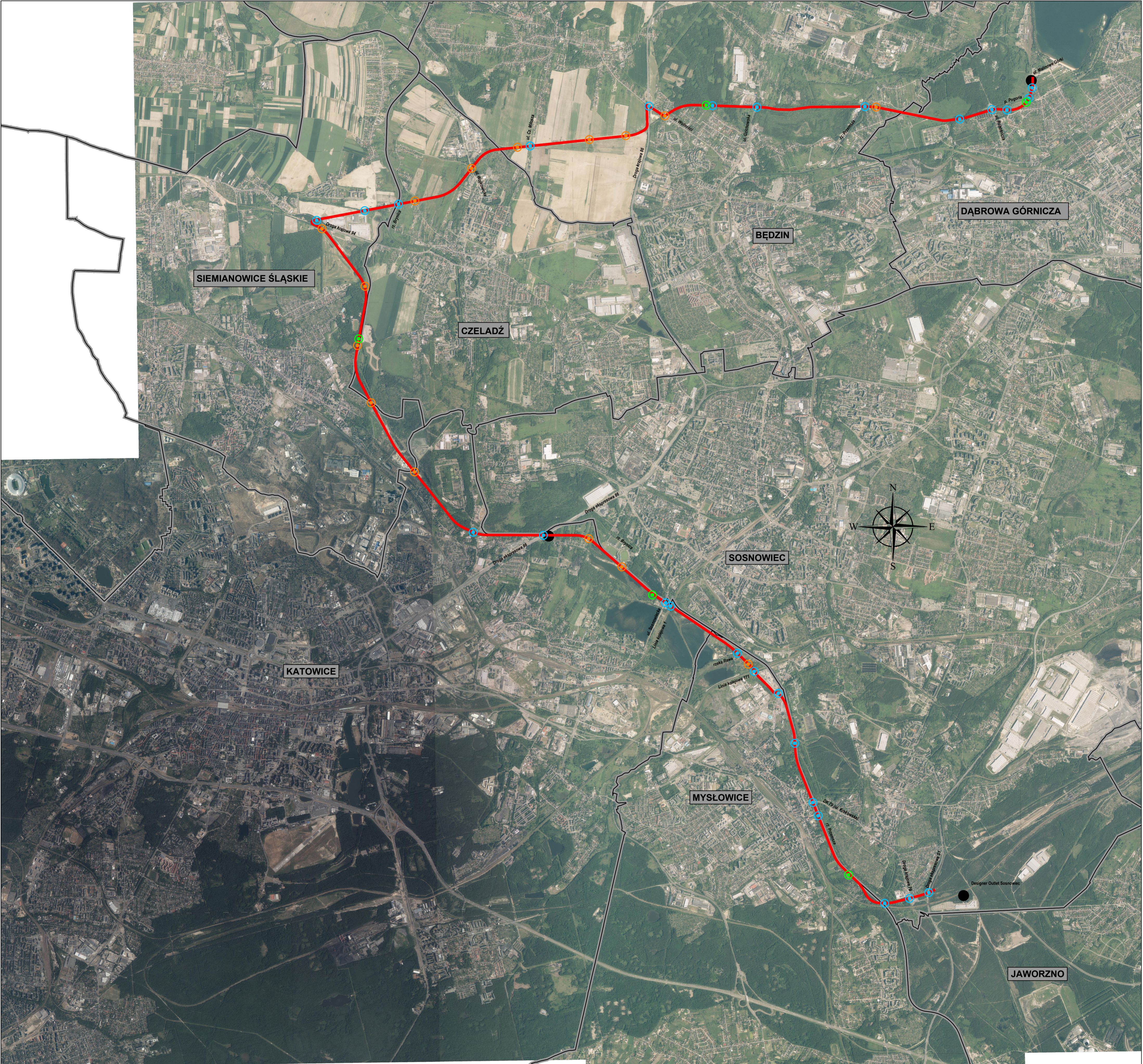
6. **Treści zapisów planu zrównoważonej mobilności miejskiej pt. „Dobra Mobilność 30/50”** (<https://bip.metropoliagzm.pl/arttykul/34552/131214/pakiet-dobrej-mobilnosc>), w szczególności dotyczące: aspektu rozwoju miast zorientowanych na transport kolejowy, zarządzania siecią ulic w mieście, uspokajania ruchu ulicznego i polityki parkingowej.

Dodatkowe uwagi:

1. Przekazujemy wnioski Stowarzyszenia Siemce360, złożone w ramach konsultacji projektu planu zrównoważonej mobilności miejskiej, które mogą być wykorzystane przy tworzeniu planu ogólnego dla miasta (załącznik nr 7).
2. Z uwagi na współpracę GZM (Departament Komunikacji i Transportu) z Kołem Naukowym Transit Politechniki Krakowskiej (w zakresie modelowania różnych wariantów obsługi transportowej terenów na północ od Katowic) proponujemy także kontakt w powyższym temacie, w toku projektowania treści planu ogólnego.

Załączniki:

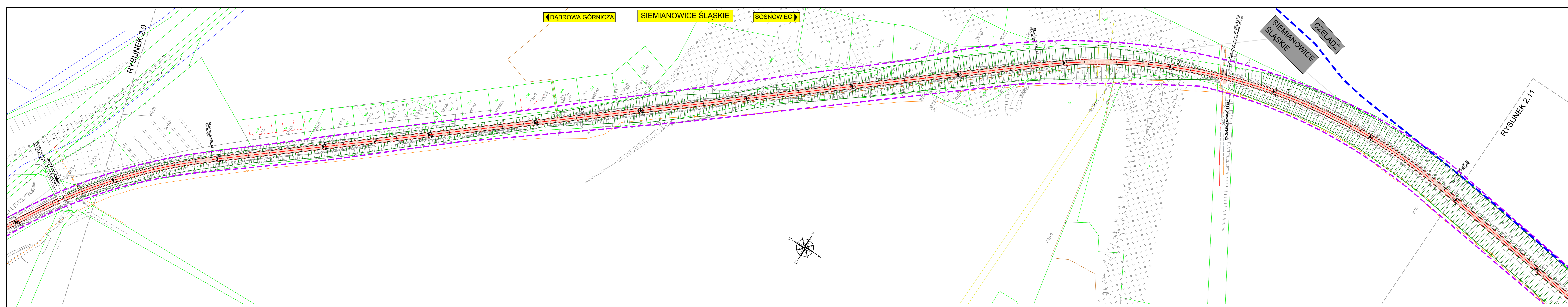
1. Plan orientacyjny przebiegu Velostrady nr 2.
2. Projekt koncepcyjny odcinka Velosrdady nr 2 – plan sytuacyjny, rysunek nr 2.10.
3. Projekt koncepcyjny odcinaka Velosrdady nr 2 – plan sytuacyjny, rysunek nr 2.11.
4. Projekt koncepcyjny odcinka Velosrdady nr 2 – plan sytuacyjny, rysunek nr 2.12.
5. Porozumienie wstępne w sprawie realizacji połączenia drogowego pn.: "Drogowa Trasa Średnicowa Północ. Etap I", podpisane 7 lutego 2022 r. w Katowicach.
6. Plan orientacyjny przebiegu planowanych linii kolejowej oraz linii tramwajowych.
7. Wnioski Stowarzyszenia Siemce360 w ramach konsultacji społecznych do dokumentu: „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” Siemianowice Śl. 11 kwietnia 2023 r.



**LEGENDA:**

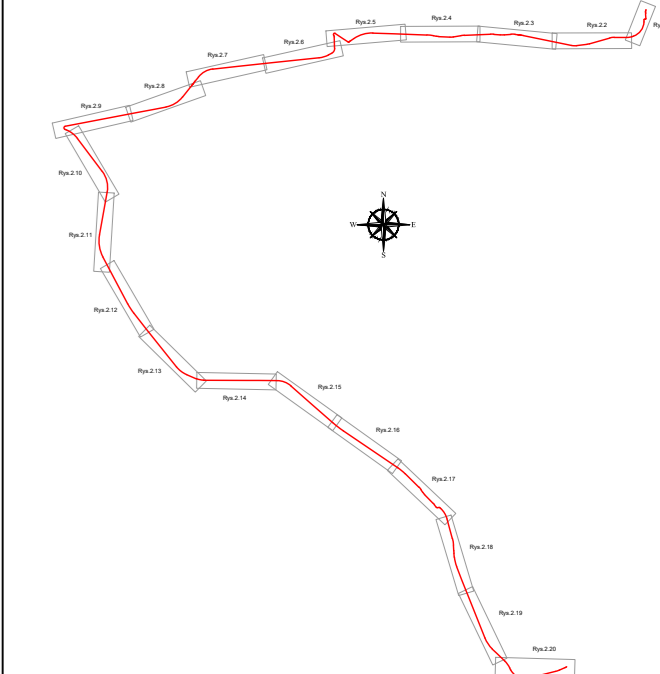
- wariant VELOSTRADY wybrany w analizie wielokryterialnej dla zadania 2
- BĘDZIN** nazwy miast
- granice miast
- obiekt mostowy
- skrzyżowanie z drogą publiczną lub innym ciągiem komunikacyjnym
- miejsce obsługi rowerzystów

ADRESY PROJEKTOWE:	LPW SP. Z O.O. UL. ŻELIŃNA 38, 40-599 KATOWICE	
NAZWA ZADANIA:	WYKONANIE OPRACOWANIA PN. WIELOKRYTERIALNA ANALIZA I WARIANTOWA KONCEPCJA PRZEBIEGU DROGI ROWEROWEJ (VELOSTRADY) METROPOLIA WSCHÓD. ETAP 1	DATA: 10.2020
STADIUM PRACOWNI:	PROJEKT KONCEPCYJNY – ZADANIE 2	SKALA: 1:20000
NAZWA PRACOWNI:	ORIENTACJA	NUMER ARKUSZA:
ADRES PRACOWNI:	GÓRŃŚLĄSKO – ZAGŁĘBIŃSKA METROPOLIA UL. BARNHART 21A, 40-053 KATOWICE	1

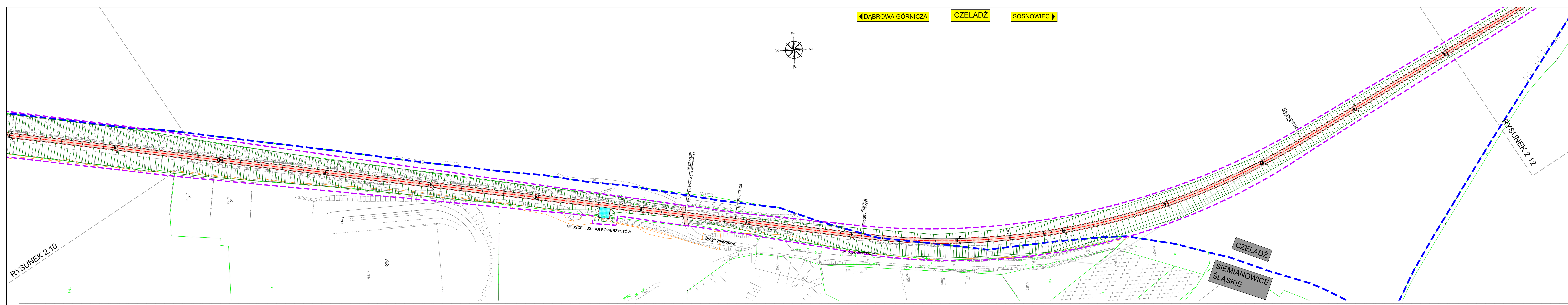
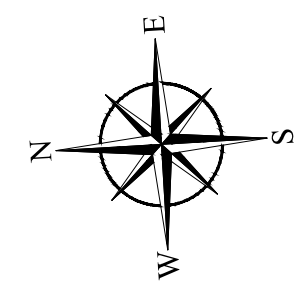


RYSUNEK 2.9

RYSUNEK 2.11

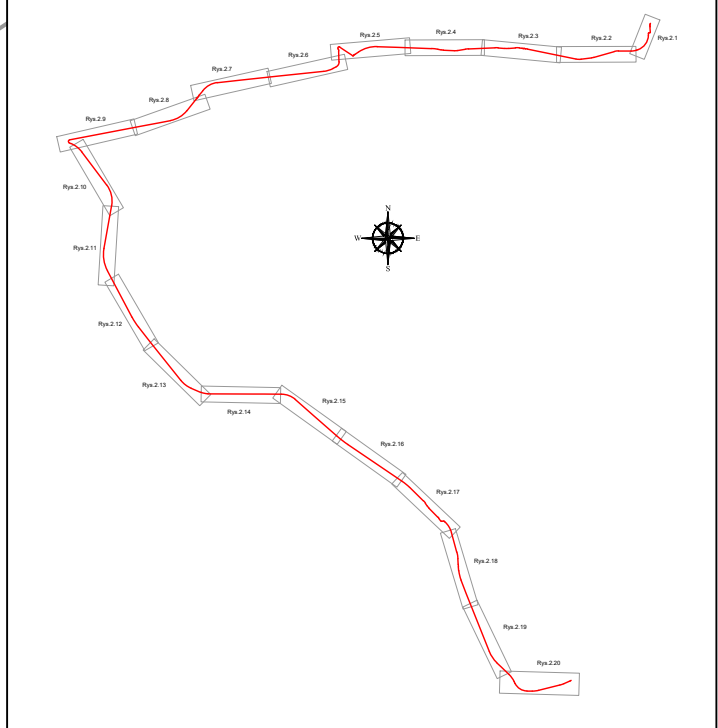


WYKONAWCA:	LPW SP. Z O.O. UL. ŻELAZNA 3B, 40-599 KATOWICE	LOGO LPW
WYKONANIE:	WYKONANIE OPRACOWANIA PN. WIELOKRYTERIALNA ANALIZA I WARIANTOWA KONCEPCJA PRZEBIEGU DRUGI ROWEROWEJ (VELOSTRADY) METROPOLIA WSKŁÓD. ETAP 1	DATA: 09.2020
WYKONANIE:	PROJEKT KONCEPCYJNY – ZADANIE 2	SKALA: 1:1000
WYKONANIE:	PLAN SITUACYJNY	LIKUR: 2.10



RYСУNEK 2.10

RYСУNEK 2.12



CZELADŹ  
SIEMIANOWICE  
ŚLĄSKIE

LPW SP. Z O.O. UL. ŻELAZNA 38, 40-599 KATOWICE		
WYKONANIE OPRACOWANIA PN, WIELOKRYTERIALNA ANALIZA I WARIANTOWA KONCEPCJA PRZEBIEGU DRUGI ROWEROWEJ (VELOSTRADY) METROPOLIA WSCHÓD. ETAP 1		
DATA DOKONANIA	09.2020	DATA DOKONANIA
PROJEKT KONCEPCYJNY – ZADANIE 2	SKALA 1:1000	DATA DOKONANIA
PLAN SYTUACYJNY	2.11	DATA DOKONANIA



**POROZUMIENIE WSTĘPNE**  
**w sprawie realizacji połączenia drogowego**  
**pn. „Drogowa Trasa Średnicowa Północ. Etap I”**  
**podpisane dnia .....** *07 lutego* **2022 r.**  
**w Katowicach**  
**z udziałem:**

1. **Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii** z siedzibą w Katowicach (40-053), ul. Barbary 21A, NIP: 6342901873, REGON: 367882926, reprezentowanej przez:
  - Kazimierza Karolczaka – Przewodniczącego Zarządu GZM,
  - Karolinę Muchę-Kuś – Dyrektora Departamentu Projektów i Inwestycji;
  
2. **Miasta Katowice** z siedzibą w Katowicach (40-098), ul. Młyńska 4, NIP 6340010147, REGON 276255387, reprezentowanego przez:
  - ... *Marcin Knap - Prezydent Miasta* .....
  - .....
  
3. **Miasta Siemianowice Śląskie** z siedzibą w Siemianowicach Śląskich (41-100), ul. Jana Pawła II 10, NIP 6431004477, REGON 276255453, reprezentowanego przez:
  - ... *Rafala Piecha - Prezydenta Miasta* .....
  - ... *Agnieszka Stedysa - Pierwszego Zastępcę Prezydenta Miasta* .....
  
4. **Miasta Czeladź** z siedzibą w Czeladzi (41-250), ul. Katowicka 45, NIP 6252448720, REGON 276257512, reprezentowanego przez:
  - ... *Zbigniewa Szalenca - Burmistrza Miasta* .....
  - .....

Wyżej wymienione strony Porozumienia Wstępnego (zwanego dalej Porozumieniem), mając na względzie opracowanie pn. „Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)”, które jako jedną z najważniejszych inwestycji drogowych wskazuje budowę DTŚ Północ, postanawiają podjąć współpracę dla przygotowania realizacji drogi publicznej – przedsięwzięcia pn. „Drogowa Trasa Średnicowa Północ. Etap I.” (zwanego także DTŚ Północ lub Przedsięwzięciem).



## § 1

### Opis przedsięwzięcia

1. Przedsięwzięcie polega na budowie drogi publicznej – nowego korytarza transportowego na terenie Miast: Katowice, Siemianowice Śląskie, Czeladź.
2. Wstępny przebieg DTŚ Północ przedstawiono na załączniku nr 1 do niniejszego Porozumienia.

## §2

### Cele i działania






1. Strony niniejszego Porozumienia zobowiązują się do podjęcia współpracy przy przygotowaniu realizacji DTŚ Północ w zakresie ich zadań oraz kompetencji, określonych w obowiązujących przepisach prawa, w szczególności poprzez prowadzenie i koordynację działań na rzecz uzgodnienia zasad, trybu, sposobu realizacji DTŚ Północ, ustalenia możliwości pozyskania finansowania oraz określenia harmonogramu prac przygotowawczych.
2. Strony niniejszego Porozumienia, jako lidera dla dalszych prac wstępnych, o których mowa w ust. 1, wskazują Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię i upoważniają ją do występowania w imieniu stron niniejszego Porozumienia. Powyższe w żaden sposób nie ogranicza Stron niniejszego Porozumienia w prowadzeniu działań na rzecz przygotowania i budowy DTŚ Północ.
3. Działania, o których mowa w niniejszym Porozumieniu, nie upoważniają żadnej ze Stron do zaciągania zobowiązań finansowych w imieniu innych Stron Porozumienia. Każda ze Stron Porozumienia pokrywa koszty związane z realizacją niniejszego Porozumienia z własnych środków.
4. Jeżeli w celu realizacji celów niniejszego Porozumienia konieczne będzie przygotowanie dokumentów lub analiz wstępnych, strony zobowiązują się do udzielenia wzajemnej pomocy i udostępnienia danych lub uzgodnienia sposobu działania.

## § 3

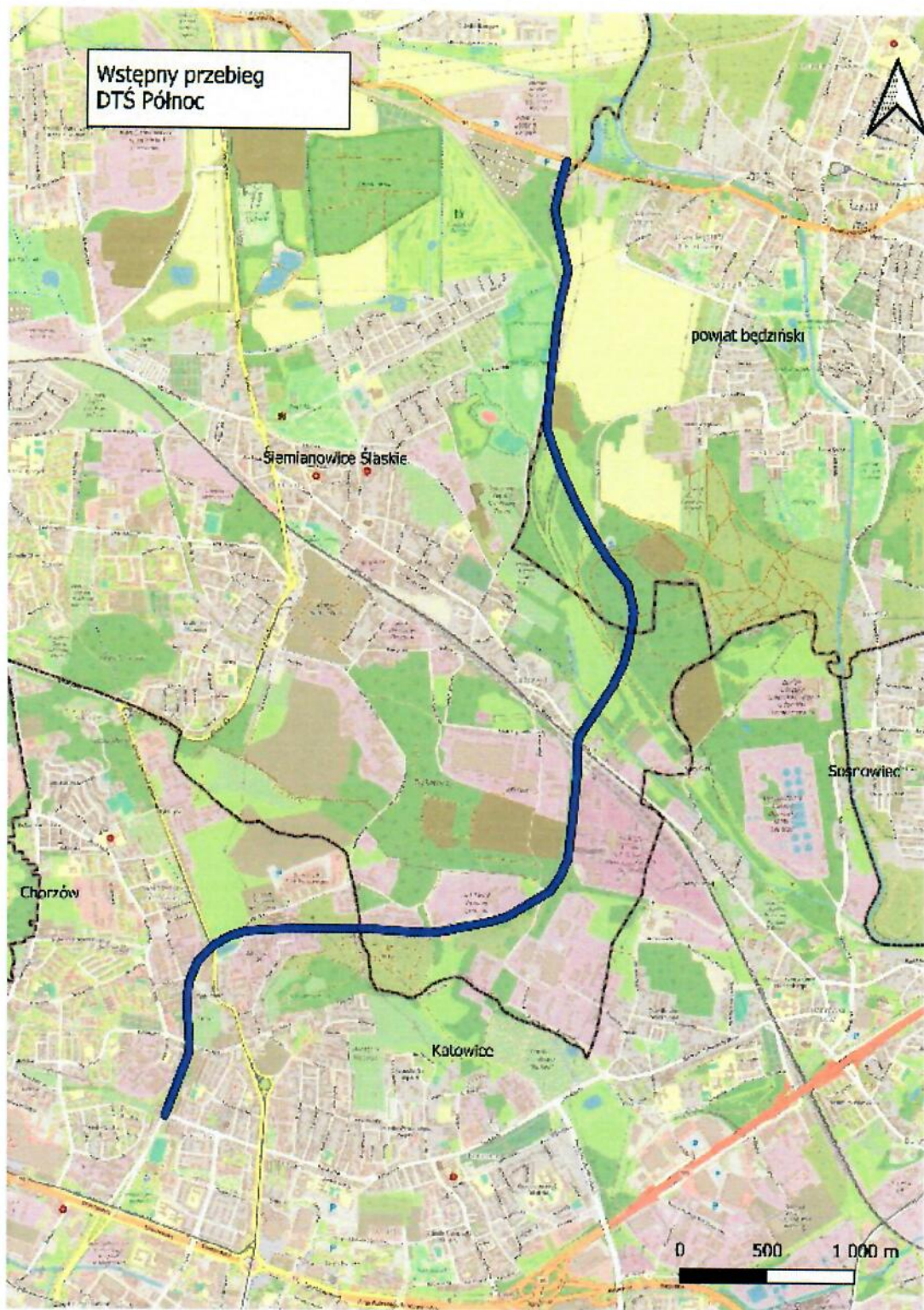
### Postanowienia końcowe

1. Porozumienie zawiera się na czas wykonania jego przedmiotu.
2. Każda ze stron może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie za trzy miesięcznym okresem wypowiedzenia.
3. Wszelkie zmiany niniejszego Porozumienia wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
4. Niniejsze Porozumienie sporządzono w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.
5. Datę wejścia w życie niniejszego Porozumienia wyznacza ostatnia data, z jaką zostanie podpisane Porozumienie przez którąkolwiek ze Stron.

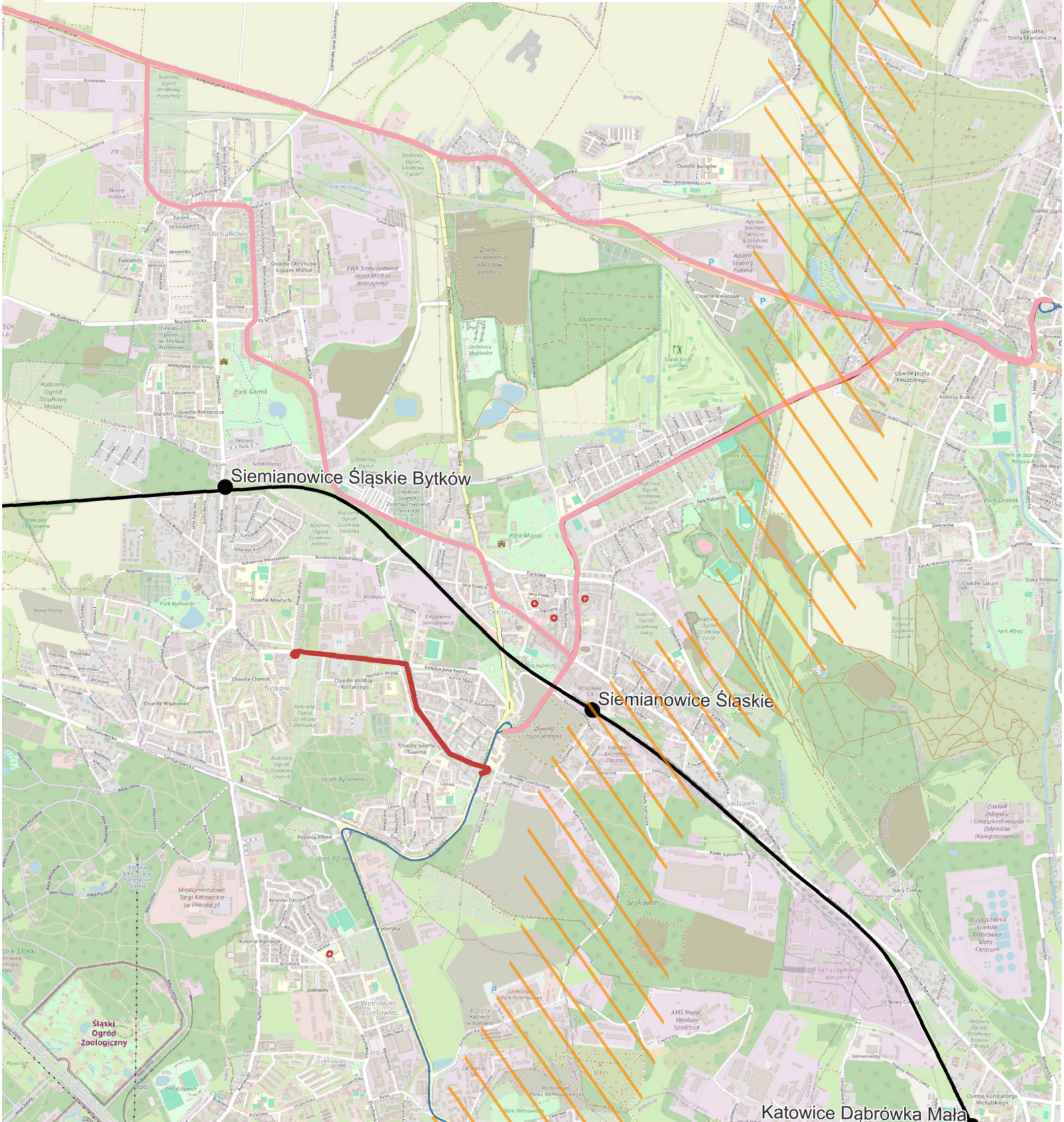
Przyjęto i podpisano:

STRONA	DATA	PODPIS/Y
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA	05.01. 2022 r.	Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii  Kazimierz Karolczak Dyrektor Departament Projektów i Inwestycji  Karolina Mucha-Kus
MIASTO KATOWICE	07.02. 2022 r.	PREZYDENT MIASTA KATOWICE  Marcin Krupa
MIASTO SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE	05.01. 2022 r.	PREZYDENT PIERWSZY ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA  Rafał Płach Agnieszka Gładysz
MIASTO CZELADŹ	05.01. 2022 r.	BURMISTRZ  mgr Zbigniew Szaleniec

Załącznik nr 1 do Porozumienia Wstępnego – wstępnie określona lokalizacja przedsięwzięcia DTŚ Północ



- Linia kolejowa numer 161
- Linie tramwajowe z wariantu 17 Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej
- Linie tramwajowe zaproponowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. do realizacji w latach 2021-2027
- Istniejące linie tramwajowe
- Proponowany korytarz dla szybkiego połączenia szynowego do Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, w nawiązaniu do Koncepcji Kolei Metropolitalnej



# **Wnioski Stowarzyszenia Siemce360**

w ramach konsultacji społecznych do dokumentu:

**„Dobra Mobilność 30/50 – Plan**

**Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla  
obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu  
Centralnego Województwa Śląskiego”**

**Siemianowice Śl. 11 kwietnia 2023 r.**

<b>SPIS TREŚCI:</b>	<b>Str.</b>
1. PRZEDMIOT, PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA .....	3
2. PRZYCZYNY I ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE, STANOWIĄCE PODSTAWĘ POWSTANIA WNIOSKÓW W ZAKRESIE MIASTA SIEMIANOWIC ŚLĄSKICH ORAZ CZĘŚCIOWO CHORZOWA. ....	3
3. WNIOSEK W ZAKRESIE ROZBUDOWY SIECI LINII TRAMWAJOWYCH.....	3
3.1. Wprowadzenie .....	3
3.2. Przedmiot wniosku nr 1 .....	4
3.3. Linia tramwajowa nr 13.....	4
3.4. Linia tramwajowa nr 12.....	6
3.5. Linia tramwajowa nr 16.....	7
4. WNIOSEK W ZAKRESIE PRZYWRÓCENIA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA LINII KOLEJOWEJ NR 161 KATOWICE SZOPIENICE PÓŁNOCNE – CHORZÓW STARY .....	7
4.1. Wprowadzenie .....	7
4.2. Przedmiot wniosku nr 2 .....	7
4.3. Stacja kolejowa i Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Siemianowice Centrum” .....	8
4.4. Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Bytków-Michałkowice” .....	9
4.5. Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Planty Śląskie” .....	10
4.6. Węzeł Przesiadkowy „Poznańska” .....	10

#### **SPIS RYSUNKÓW:**

##### **RYS. I.1 - PLAN - LINIA NR 13.**

##### **RYS. I.2 - PLAN - LINIA NR 12.**

##### **RYS. I.3 - PLAN - LINIA NR 16.**

RYS I.12.1-TV-Bytkowska-15min

RYS I.12.2-Jalowcowa-Wschodnia-15min

RYS I.12.3-Bojarskiego-15min

RYS I.12.4-Poznanska-15min

RYS I.13.1-Telewizyjna-15min

RYS I.13.2-Kapicy-15min

RYS I.13.3-Michalkowice-15min

##### **RYS. II.1 - PLAN - LINIA NR 161.**

RYS. II.161.1-Szopienice-Poln-15-min

RYS. II.161.2-Dabrowka-Mala-15-min

RYS. II.161.3-Centrum-15-min

RYS. II.161.4-Bytkow-15-min

RYS. II.161.5-Planty-15-min

RYS. III.1. Natężenia ruchu – rok 2021

RYS. III.2. Natężenia ruchu – wariant inwestycyjny - rok 2027

RYS. III.3. Planowana zabudowa mieszkaniowa

RYS. III.4. Koncepcja połączenia ul. Siemianowickiej w Chorzowie z DK-94

## **1. PRZEDMIOT, PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest opis wniosków Stowarzyszenia Siemce360, składanych w ramach konsultacji społecznych do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Podstawę złożenia wniosków stanowi ogłoszenie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego wraz z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, na podstawie art. 30, art. 39 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 40 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), **o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.**

## **2. PRZYCZYNY I ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE, STANOWIĄCE PODSTAWĘ POWSTANIA WNIOSKÓW W ZAKRESIE MIASTA SIEMIANOWIC ŚLĄSKICH ORAZ CZĘŚCIOWO CHORZOWA.**

Główne przyczyny i istniejące uwarunkowania transportowe, stanowiące podstawę powstania wniosków są następujące:

1. Postępujący wzrost natężenia ruchu samochodowego, odtwarzany w zakresie wartości, do okresu sprzed pandemii covid-19, na terenie miasta Siemianowic Śl. i sąsiednich miast. (rys. III.1 i III.2).
2. Planowane kolejne wzrosty natężeń wynikające z intensywnej budowy nowych osiedli mieszkaniowych, ciężących do głównej osi komunikacyjnej na kierunku południe – północ, przechodzącej przez Bytków i Michałkowice (obszary mieszkaniowe przedstawione na rys. III.3).
3. Korzyści środowiskowe, związane ze zmniejszeniem hałasu i zanieczyszczenia powietrza oraz poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego po zmniejszeniu natężenia ruchu indywidualnego, na rzecz zwiększenia wykorzystania środków transportu szynowego i rowerowego dzięki rozwojowi odpowiedniej infrastruktury.

## **3. WNIOSEK W ZAKRESIE ROZBUDOWY SIECI LINII TRAMWAJOWYCH**

### **3.1. Wprowadzenie**

Ze względu na rodzaj dokumentu, nie opisujemy historii linii nr 13/16 oraz 12, skupiając się przede wszystkim na przedstawieniu aktualnych uwarunkowań, uzasadniających rozbudowę linii nr 13 i 16 w kierunku północnym w Siemianowicach Śl. oraz odbudowę linii nr 12 do Chorzowa Starego. Propozycje zostaną przedstawione w formie

rysunkowej oraz opisowej zawierającej ogólne przesłanki działań z uzasadnieniem potencjału pasażerskiego, bez szczegółowych analiz i rozwiązań.

### **3.2. Przedmiot wniosku nr 1**

W ramach prowadzonych konsultacji społecznych, wnioskujemy o:

***Rozbudowę linii tramwajowych nr 13 i 16 w Siemianowicach Śląskich oraz odbudowę linii tramwajowej nr 12, pomiędzy Chorzowem, Katowicami i Siemianowicami Śląskimi.***

### **3.3. Linia tramwajowa nr 13**

Pierwszy element wniosku dotyczy rozbudowy linii tramwajowej nr 13, od istniejącej pętli na placu Alfreda w Katowicach do Michałkowic w Siemianowicach Śląskich. Z uwagi na potencjalną możliwość obsługi linii tramwajowej pojazdami dwukierunkowymi, z mijankami w wybranych lokalizacjach, realizacja inwestycji może odbywać się etapami "co przystanek".

Drugi postulat to rozbudowa linii o drugi tor od ww. pętli na pl. Alfreda do Pl. Skargi, w związku z opisaną w dalszej części, propozycją odtworzenia linii nr 12 do Chorzowa i co za tym idzie, zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów.

Linia na terenie dzielnicy Michałkowice może przebiegać jednotorowo na odcinku ZWP Bytków Michałkowice - Michałkowice Centrum. Na tym odcinku występuje możliwość poprowadzenia linii ul. Oświęcimską lub Michałkowicką. Zakończenie linii w centrum Michałkowic na Placu 11 Listopada, w sposób umożliwiający poprowadzenie linii w kierunku skrzyżowania ul. Tarnogórskiej i Wrocławskiej do ZWP „Michałkowice Północ”. Na odcinku ZWP „Michałkowice Centrum” – ZWP „Michałkowice Północ” istnieje możliwość poprowadzenia linii ul. Wyzwolenia lub ul. Kościelną.

Uzasadnieniem konieczności budowy linii nr 13 są m.in. przyczyny opisane w p. 2 oraz potencjały pasażerskie, jakie wynikają z istniejących i planowanych do realizacji terenów mieszkaniowych wzdłuż jej całego przebiegu wymienione poniżej w odniesieniu do proponowanych lokalizacji przystanków i przedstawione graficznie na rysunkach analiz obszarów dojścia pieszego o długości 15 minut, na podstawie strony [https://infogzm.metropoliagzm.pl/mapy/miasto\\_15-minutowe.html](https://infogzm.metropoliagzm.pl/mapy/miasto_15-minutowe.html).

#### **1) Przystanek Telewizyjna – wspólny przystanek dla linii 13 i 12**

Za tym przystankiem, linie 13 i 12 rozdzielały by się i miałyby oddzielny przebieg. Linia 13 została poprowadzona w kierunku północnym do Michałkowic, a linia 12 w kierunku zachodnim, wzdłuż ulic Telewizyjnej i Siemianowickiej do Chorzowa Starego.

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejącej i planowanej zabudowy wzdłuż ul. Bytkowskiej w Katowicach,
- tereny planowanej zabudowy wielorodzinnej wokół wieży telewizyjnej,
- tereny rekreacyjne Parku Śląskiego i Lasku Bytkowskiego,



## **2) Przystanek Kapicy - al. Młodych**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejących osiedli mieszkaniowych: Chemik, Młodych, Wróbla-Korfantego,

## **3) Przystanek ZWP „Bytków-Michałkowice”**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejącej zabudowy Starego Bytkowa, powstająca i planowana zabudowa kolejnych terenów pomiędzy Bytkowem i Michałkowicami, a także istniejące Osiedle Robotnicze w Michałkowicach (południowa część), powstające osiedle Dębowy Park i planowane osiedle mieszkaniowe na terenie zlikwidowanej KWK Michał (część południowa osiedla),
- możliwość przesiadki na linię kolejową 161, a także na linie autobusowe kursujące w pobliżu (Siemianowice Michałkowicka, Michałkowice Park Górnik, Bytków Watoły). Można rozważyć zmiany lokalizacji przystanków autobusowych i przybliżenie ich do ZWP.
- możliwość stworzenia infrastruktury dla całego ZWP (rowery na wynajem, samochody na wynajem, stacja rowerowa, punkt ładowania samochodów elektrycznych, parking na hulajnogi).

## **4) Przystanek „Michałkowice-Centrum”**

Potencjał pasażerski tworzą:

- osiedla zlokalizowane wokół centrum dzielnicy (m.in. Osiedle Robotnicze, Osiedle Przyjaźni, Osiedle Obrońców Kopalni Michał, a także planowane osiedle mieszkaniowe na terenie zlikwidowanej KWK Michał (część północna osiedla) oraz osiedle w Maciejkowicach w ramach programu Mieszkanie Plus (ok. 1 tys. mieszkań),
- obiekty sportu, kultury i rekreacji w centrum dzielnicy Michałkowice (m.in. Kompleks Sportowy Michał, Zameczek, Park Tradycji),
- możliwość przesiadki na linie autobusowe kursujące przez centrum dzielnicy
- możliwość budowy punktu przesiadkowego na parking przy Placu 11 Listopada (rowery na wynajem, rower metropolitalny, samochody na wynajem, stacja rowerowa, punkt ładowania samochodów elektrycznych, parking na hulajnogi)

## **5) Przystanek ZWP „Michałkowice Północ”**

Potencjał pasażerski tworzą:

- osiedla zlokalizowane w północnej części dzielnicy Michałkowice (Przyjaźni, Bytomska, Żeromskiego/Paryska),
- kierowcy/potencjalni pasażerowie dojeżdżający do Katowic od strony Piekar Śląskich/Wojkowic/Bobrownik
- możliwość budowy punktu przesiadkowego po lewej stronie ul. Tarnogórskiej (pętla autobusowa, pętla tramwajowa, stacja ładowania autobusów elektrycznych, stacja ładowania autobusów wodorowych, rowery na wynajem, rower metropolitalny, samochody

na wynajem, stacja rowerowa, punkt ładowania samochodów elektrycznych, parking na hulajnogi),

- poprzez odpowiednie rozwiązania drogowe możliwość przesiadki pomiędzy liniami autobusowymi, w tym pomiędzy liniami, które obecnie nie obsługują tego rejonu (linie M28 i planowana linia M17) lub obsługują go w sposób mało bezpieczny dla pasażerów (linia 42) a planowanymi liniami tramwajowymi.

### **3.4. Linia tramwajowa nr 12**

Kolejny element wniosku dotyczy odbudowy linii tramwajowej nr 12, od istniejącej pętli na placu Alfreda do Węzła Przesiadkowego „Chorzów Poznańska” w Chorzowie Starym.

Przebieg linii pokrywałby się na znacznej długości z dawnym przebiegiem tej linii wzdłuż południowej strony ulic Siemianowickiej i Telewizyjnej oraz po nowej trasie prowadzonej od ronda na skrzyżowaniu z ul. Bojarskiego do ul. Poznańskiej w jezdni ulicy Siemianowickiej.

Uzasadnieniem ponownej budowy linii nr 12 są potencjały pasażerskie, jakie wynikają z powstałych i planowanych obszarów mieszkaniowych wzdłuż jej całego przebiegu, opisane poniżej w odniesieniu do proponowanych lokalizacji przystanków i przedstawione graficznie na rysunkach analiz obszarów dojścia pieszego o długości 15 minut, na podstawie strony [https://infogzm.metropoliagzm.pl/mapy/miasto\\_15-minutowe.html](https://infogzm.metropoliagzm.pl/mapy/miasto_15-minutowe.html).

#### **1) Przystanek Telewizyjna – wspólny przystanek dla linii 13 i 12 opisany w p. 3.3**

#### **2) Przystanek TV-Bytkowska**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejących i planowanych osiedli wzdłuż ul. Bytkowskiej w Katowicach (np. inwestycje firmy Atal – ok. 2 tys mieszkań),
- tereny rekreacyjne Paku Śląskiego z dojściem do Planetarium i innych atrakcji,

#### **3) Przystanek Jałowcowa-Wschodnia**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejących i planowanych osiedli wzdłuż ul. Jałowcowej i Wschodniej, osiedla na Plantach Śląskich,
- tereny rekreacyjne Paku Śląskiego,

#### **4) Przystanek Bojarskiego**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejącej zabudowy Chorzowa Starego, istniejących i planowanych osiedli wzdłuż ul. Bojarskiego, zarówno po stronie południowej jak i północnej,

## **5) Przystanek Poznańska**

Potencjał pasażerski tworzą:

- tereny istniejącej i powstającej zabudowy Chorzowa Starego (część zachodnia), tereny przemysłowe wzdłuż wschodniej strony ul. Poznańskiej,
- możliwość przesiadki na linię kolejową nr 131 Bytom – Chorzów Miasto – Chorzów Batory i dalej, w ramach Węzła Przesiadkowego „Chorzów-Poznańska”,
- możliwość przesiadki na linie dowozowe minibusowe w dalsze rejony zabudowy mieszkaniowej.

### **3.5. Linia tramwajowa nr 16**

Postulowany zakres rozbudowy, dotyczy przedłużenia linii tramwajowej nr 16 z placu Skargi (obecna pętla) w Siemianowicach Śl. do Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego „Siemianowice Centrum”, opisanego w p. 4.3.

Kolejnym etapem do rozważenia, byłoby przedłużenie linii w kierunku północnym do połączenia z Czeladzią, zgodnie z koncepcją Tramwajów Śląskich.

## **4. WNIOSEK W ZAKRESIE PRZYWRÓCENIA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA LINII KOLEJOWEJ NR 161 KATOWICE SZOPIENICE PÓŁNOCNE – CHORZÓW STARY**

### **4.1. Wprowadzenie**

Ze względu na rodzaj dokumentu, nie opisujemy historii linii nr 161, skupiając się przede wszystkim na przedstawieniu aktualnych uwarunkowań, uzasadniających przywrócenie ruchu pasażerskiego na tej linii. Mamy świadomość, iż wieloletnie zaniechania przez władze miasta, odnośnie starań o przywrócenie możliwości przewozu pasażerów, powodują, iż realne lata realizacji wnioskowanych rozwiązań wykraczają poza rok 2030. Jednakże, aby było to możliwe, należy w najbliższej przyszłości podjąć działania zmierzające do zapewnienia rezerwy odpowiednich terenów inwestycyjnych, tworzenia analiz techniczno-ekonomicznych i dokumentacji projektowych wraz ze wskazaniem źródeł finansowania przedmiotowej inwestycji.

### **4.2. Przedmiot wniosku nr 2**

W ramach prowadzonych konsultacji społecznych wnioskujemy o:

***Rozbudowę linii kolejowej nr 161 Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary w celu wprowadzenia przewozów pasażerskich na całym jej odcinku wraz z budową stacji i przystanków kolejowych, tak aby uruchomić docelowo kolejowe połączenia pasażerskie od Bytomia do Mysłowic.***

Proponujemy powstanie poniżej wyszczególnionych, stacji kolejowych i przystanków mających zarówno historyczne, jak i aktualne uzasadnienie, w powiązaniu z układem dróg i linii tramwajowych (istniejących, zaprojektowanych i wnioskowanych), dróg rowerowych

oraz związanych z terenami zabudowy mieszkaniowej, usługowo-handlowej oraz rekreacyjno-turystycznej, istniejącej i planowanej do realizacji.

Lista stacji wraz z kilometrażem:

1. Katowice Szopienice Północne	km 0,000
2. Katowice Dąbrówka Mała	km 2,565
3. Siemianowice Srokowiec	km 4,750
4. Siemianowice Centrum	km 6,152
5. Siemianowice Bytków-Michałkowice	km 8,450
6. Chorzów Planty Śląskie	km 9,950
7. Chorzów Stary	km 12,975

Proponujemy następujący sposób etapowania inwestycji:

- 1) budowa stacji i dworców kolejowych (modułowych IDS A i B lub zintegrowanych z węzłami przesiadkowymi) wraz z rozbudową niezbędnej infrastruktury drogowej i obiektów inżynierskich,
- 2) uruchomienie linii kolejowej nr 161 jako przedłużenie linii Gliwice – Bytom do Chorzowa Starego i dalej przez Katowice Szopienice Północne do Mysłowic (celem powiązania z innymi kierunkami: Katowice, Oświęcim, Kraków),
- 3) budowa łącznicy pomiędzy stacjami Katowice Zawodzie - Katowice Dąbrówka Mała, umożliwiającej ruch pociągów z Katowic w kierunku północnym,
- 4) uruchomienie ruchu pasażerskiego na kierunku: Tychy – Katowice – Siemianowice Śl. – Chorzów Stary – Bytom – Tarnowskie Góry oraz innych połączeń dalekobieżnych, wykorzystujących nową łącznicę.

Poniżej przedstawiono szczegółowe możliwości pozyskania potencjalnych pasażerów dla proponowanej do odtworzenia linii nr 161 dla wybranych stacji kolejowych oraz proponowanych do realizacji Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych.

#### **4.3. Stacja kolejowa i Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Siemianowice Centrum”**

ZWP „Siemianowice Centrum” mógłby powstać po obydwu stronach linii 161 – ul. Dworcowa i Głowackiego oraz na części terenu dawnej Huty Jedność i składałby się z dworca PKP, przystanków komunikacji autobusowej i tramwajowej (przedłużona linia 16 z placu Skargi) oraz parkingu dla rowerów. Ulica Fitznera powinna być poprowadzona tunelem pod linią nr 161 i wraz z ul. Głowackiego połączona z podziemnymi parkingami dla klientów ewentualnych obiektów typu centrum rozrywkowo-handlowe, kino/teatr oraz parkingiem dla rowerów na terenie po byłej Hucie Jedność. W poziomie „-1” mógłby być poprowadzony również ruch tramwajowy, mogący mieć kontynuację w kierunku północnym do Czeladzi (według jednej z koncepcji opracowanych w Tramwajach Śląskich).

ZWP „Siemianowice Centrum” służyłby dla obsługi następujących potencjalnych pasażerów, docierających poniżej wymienionymi środkami transportowymi:

- a) dojścia piesze – z terenów mieszkaniowych i handlowych z Centrum, Hugo i Laura, terenów rekreacyjno-turystyczno-historycznych wokół pałacu Donnersmarcków i częściowo z Parku Pszczelnik, terenów przemysłowych na południe od ul. Głowackiego, zgodnie z analizą obszaru dojścia pieszego 15 min. przedstawioną na rys. I.2,
- b) dojazdy komunikacją autobusową i autobusami elektrycznymi z rejonów: Pszczelnika, ul. Śląskiej, Zwycięstwa, a także dzielnic: Bańgowa oraz Przełajki (najkrótsze połączenia drogowe bez alternatywnej komunikacji szynowej),
- c) dojazdy rowerami z terenów mieszkaniowych i turystyczno-rekreacyjnych wymieniowych powyżej, w odległościach większych niż obszar dojścia pieszego – dzięki możliwości bezpiecznego przechowania rowerów na zadaszonym, monitorowanym parkingu dla rowerów.

W zakresie komunikacji indywidualnej, nie przewiduje się propozycji parkingu typu „Park&Ride”, bo takich nie lokalizuje się w centrach miast. Priorytetem powinny być działania zachęcające do korzystania z szybkiej, ekologicznej i niezawodnej komunikacji zbiorowej, o dużej częstotliwości kursowania, jako środka dojazdu do dworca z odleglejszych części miasta i kontynuacji podróży koleją.

#### **4.4. Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Bytków-Michałkowice”**

ZWP „Bytków-Michałkowice” mógłby powstać po północnej stronie linii 161, w rejonie dawnego dworca „Maxgrubbe” przy ul. Oświęcimskiej. Elementami składowymi ZWP byłyby: dworzec kolejowy typu IDS A, przystanki tramwajowe proponowanej linii tramwajowej nr 13, oraz pętla autobusów o napędzie elektrycznym oraz standardowo, zadaszony parking dla rowerów. Nie wszystkie ww. przystanki będą zlokalizowane w jednym miejscu, lecz odległości dojścia nie przekraczałyby 5 min.

Na potencjalne potoki pasażerskie obsługiwane przez ZWP „Bytków-Michałkowice”, składałyby się poniżej wymienione:

- a) dojścia piesze – z istniejących i powstających terenów mieszkaniowych:
  - po stronie północnej: os. Robotnicze, osiedle wokół ul. Brylantowej, Dębowy Park, obszar na zachód od ul. Michałkowickiej oraz przy Parku Tradycji,
  - po stronie południowej: Stary Bytków, os. Waloszka, os. Młodych oraz części osiedli Chemik i Węzłowiec,
- b) dojazdy autobusami i autobusami elektrycznymi: z dalszych rejonów osiedli Chemik i Węzłowiec, z nowych osiedli w Michałkowicach, planowanego osiedla z ok. 1000 mieszkań w ramach programu Mieszkanie Plus w Maciejkowicach,
- c) dojazdy rowerami z terenów mieszkaniowych wymieniowych powyżej w odległościach większych niż obszar dojścia pieszego – dzięki możliwości bezpiecznego przechowania rowerów na zadaszonym, monitorowanym parkingu dla rowerów,  
Brak zachęt w zakresie komunikacji indywidualnej, z argumentami analogicznymi jak w przypadku ZWP „Siemianowice Centrum”.

#### **4.5. Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy „Planty Śląskie”**

W Chorzowie powstała koncepcja rozwoju układu drogowego pomiędzy ul. Siemianowicką, a drogą krajową nr 94 na terenie Piekar Śląskich, z odcinkiem przebiegającym w granicach Siemianowic Śl. Zadaniem dróg gminnych jest obsługa komunikacyjna powstających w szybkim tempie inwestycji mieszkaniowych na Plantach Śląskich oraz komunikacja tranzytowa do północnej granicy miasta z Siemianowicami Śląskimi.

Jedna z projektowanych dróg gminnych krzyżuje się z linią kolejową nr 161 Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary w ok. kilometra 9,900. Zaproponowano wstępnie przejście tunelowe pod linią kolejową, oraz powstanie przystanku osobowego w ramach planowanego **Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego „Planty Śląskie”**. ZWP połączony z układem dróg gminnych poprzez rondo i system dróg rowerowych, służyłby dla obsługi następujących potencjalnych pasażerów, docierających poniżej wymienionymi środkami transportowymi:

- a) dojścia piesze – z istniejących i powstających terenów mieszkaniowych na Plantach Śląskich, części wschodniej zabudowy mieszkaniowej Chorzowa Starego, terenów rekreacyjnych wokół zbiornika wodnego – orientacyjna analiza obszaru dojścia pieszego 15 min. przedstawiono na rys. II.3,
- b) dojazdy autobusami i minibusami elektrycznymi: z rejonu Chorzowa Starego (istniejąca zabudowa oraz nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Bojarskiego), Maciejkowic (1000 mieszkań w ramach programu Mieszkanie Plus),
- c) dojazdy rowerami z terenów mieszkaniowych wymienionych powyżej w odległościach większych niż obszar dojścia pieszego – dzięki możliwości bezpiecznego przechowania rowerów na zadaszonym, monitorowanym parkingu dla rowerów,
- d) samochodami poprzez nową drogę gminną z DK-94 z terenów na północ od tej drogi (Brzeziny Śląskie, Dąbrówka Wielka i dalej Bobrowniki, Rogoźnik, Wojkowice) dla których przewidziano parking „Park&Ride” z bezpłatnym parkowaniem dla kierowców posiadających bilety miesięczne w obszarze metropolii,

#### **4.6. Węzeł Przesiadkowy „Poznańska”**

WP „Poznańska” składający się z przystanku kolejowego „Poznańska” w ciągu linii kolejowej nr 131, przystanku końcowego linii tramwajowej nr 12 i przystanku komunikacji autobusowej, służyłby dla obsługi następujących potencjalnych pasażerów:

- a) dojścia piesze – z istniejących i powstających terenów mieszkaniowych w części zachodniej Chorzowa Starego, tereny przemysłowe wzdłuż wschodniej strony ul. Poznańskiej,
- b) dojazdy autobusami i minibusami elektrycznymi: z rejonu Chorzowa Starego (istniejąca zabudowa oraz nowe osiedla mieszkaniowe wzdłuż ul. Bojarskiego),
- c) możliwość przesiadki na linię kolejową nr 131 Bytom – Chorzów Miasto – Chorzów Batory i dalej.