

UCHWAŁA NR 209/2024
ZARZĄDU GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

z dnia 26 czerwca 2024 r.

w sprawie zmiany Uchwały nr 368/2023 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 5 grudnia 2023 r. w sprawie przyjęcia pakietu „Dobrej Mobilności”.

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 3 oraz art 33 ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2578) uchwała się, co następuje:

§ 1. W Uchwale nr 368/2023 Zarządu Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 5 grudnia 2023 r. w sprawie przyjęcia pakietu „Dobrej Mobilności” wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 po punkcie 5 dodaje się punkt 6 w brzmieniu:

„6) „Plan inwestycyjny realizujący założenia dokumentu pt. Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”, zgodnie z załącznikiem nr 6 do niniejszej uchwały.”;

2) dodaje się załącznik nr 6 w brzmieniu zgodnym z załącznikiem do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Grzegorzowi Kwitkowi – Członkowi Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii

Kazimierz Karolczak

Załącznik do uchwały Nr 209/2024
Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
z dnia 26 czerwca 2024 r.

Załącznik Nr 6 do uchwały Nr 368/2023
Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
z dnia 5 grudnia 2023 r.

Dobra mobilność

→ plan inwestycyjny

**Plan inwestycyjny realizujący założenia dokumentu
pt. “Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin
i Powiatów Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego” na terenie Górnośląsko-
Zagłębiowskiej Metropolii**

wersja 1.0
Katowice 2024



Spis treści

Jak będziemy decydować o inwestycjach realizujących Dobrą Mobilność?	3
Które inwestycje pozwolą nam wdrożyć Dobrą Mobilność?	4
Kolej Metropolitalna	4
Dobry Transport	5
Przesiadki	5
Tramwaje	7
Pojazdy	9
Rowery	11
Dobre Centrum i Dobra Dzielnica	11

Jak będziemy decydować o inwestycjach realizujących Dobrą Mobilność?

Do koordynacji planów inwestycyjnych gmin wykorzystamy coroczne spotkania z przedstawicielami samorządów, na których monitorować będziemy wdrożenie założeń planu zrównoważonej mobilności miejskiej „Dobra Mobilność 30/50”. Zostały one opisane w Rozdziale VIII tego dokumentu pt. „Jak będziemy sprawdzać postępy prac?”. Na podstawie tych dyskusji zaktualizujemy plan inwestycyjny, po uprzedniej konsultacji ze wszystkimi zaangażowanymi jednostkami.

Niniejsza wersja zawiera jedynie najbardziej zaawansowane pod względem koncepcyjnym i planistycznym inwestycje wraz z przedstawieniem ich powiązania z pakietami opisanymi w Rozdziale VII wspomnianego dokumentu pt. „Jak zrealizujemy zadania priorytetowe?” oraz odniesieniem do diagnozy. Będą one uzupełniane na bieżąco zgodnie z opisanym rytmem. Przede wszystkim jednak plan inwestycyjny wyznacza ramy inwestycji transportowych zgodnie z „Dobrą Mobilnością 30/50”.

Inwestorem w zakresie opisanych w dokumencie przedsięwzięć może być zarówno Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, wszystkie gminy oraz powiaty Subregionu Centralnego, ich jednostki budżetowe oraz spółki, w szczególności operatorzy transportu zbiorowego. Szczegółowa lista inwestycji będzie określana na podstawie niniejszego planu przez Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Fot. 1 Wysłużony pociąg na nowym peronie w Dąbrowie Górniczej o zachodzie słońca, fot. Marcin Domański



Które inwestycje pozwolą nam wdrożyć Dobrą Mobilność?

PAKIET I: KOLEJ METROPOLITALNA

Założenia „Dobrej Mobilności” będą realizowane poprzez wdrożenie wariantu 8a ze Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej wybranego do realizacji uchwałą zarządu GZM nr 360/2023 z dnia 23 listopada 2023 r. Inwestycje infrastrukturalne prowadzone są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w związku z realizacją poszerzania przepustowości na głównych ciągach pasażerskich (przy współdziałaniu planistycznym GZM) oraz programem Kolej+.

Do końca 2024 odbierzemy Wstępne Studium Kolei Metropolitalnej, na podstawie którego określimy model organizacyjny, w jakim uruchomimy kolej metropolitalną. Niezależnie od tego, do realizacji połączeń w wybranym wariantcie kolei metropolitalnej będziemy potrzebowali 56 zespołów trakcyjnych. Potencjalnymi źródłami dofinansowania będzie m.in. fundusz FENIKS. W przypadku wybrania modelu, w którym konieczne będzie samodzielne wybudowanie zaplecza technicznego, będziemy musieli uwzględnić również takie inwestycje.

Tabela 1 Główne projekty związane z infrastrukturą kolejową na terenie GZM.

Korytarz transportowy	Projekt	Źródło finansowania	Planowane zakończenie
katowicki węzeł kolejowy	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin - Katowice Szopienice Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice	CEF	2025
północno-zachodni	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo (na odcinku Chorzów Batory – Nakło Śląskie)	POliŚ 2014-2020	2025
północno-zachodni	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo (na odcinku Nakło Śląskie – Tarnowskie Góry)	brak	trwają prace projektowe
południowo-zachodni	Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych	Kolej+	2029
zachodni	Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice - Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice - Gliwice - Pyskowice Miasto	Kolej+	2029
zachodni północno-zachodni	Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzańska	Kolej+	2029
zachodni bis	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice - Ruda Kochłowice - Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice - Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice - Hajduki i 651 Hajduki - Gottwald	Kolej+	2029
północno-wschodni bis	Rewitalizacja linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górna Strzemieszyce – Dąbrowa Górna Huta Katowice (p.odg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnica, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg	Kolej+	2029
południowy	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy - Katowice Murcki - Katowice Ligota linią kolejową nr 142	Kolej+	2029
południowy południowo-wschodni	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim	brak	gotowa dokumentacja

PAKIET II: DOBRY TRANSPORT

PODPAKIET IIA: PRZESIADKI

O sukcesie hierarchicznej sieci transportowej opisanej w „Dobrej Mobilności 30/50” zadecyduje skuteczność przesiadek. Obecnie wciąż słabe jest powiązanie ze sobą wszystkich podsystemów transportowych (kolejowy, autobusowy, tramwajowy, rowerowy), a podsystem kolejowy nie wszędzie jest traktowany jako część składowa transportu miejskiego.

Stąd tak istotne są inwestycje w infrastrukturę przesiadkową. Wśród pożądaných inwestycji wyróżniamy dwa podstawowe typy:

- węzły przesiadkowe zintegrowane z koleją metropolitalną,
- węzły przesiadkowe chroniące centra lokalne przed

nadmiarem samochodów (powiązane z pakietem Dobre Centrum).

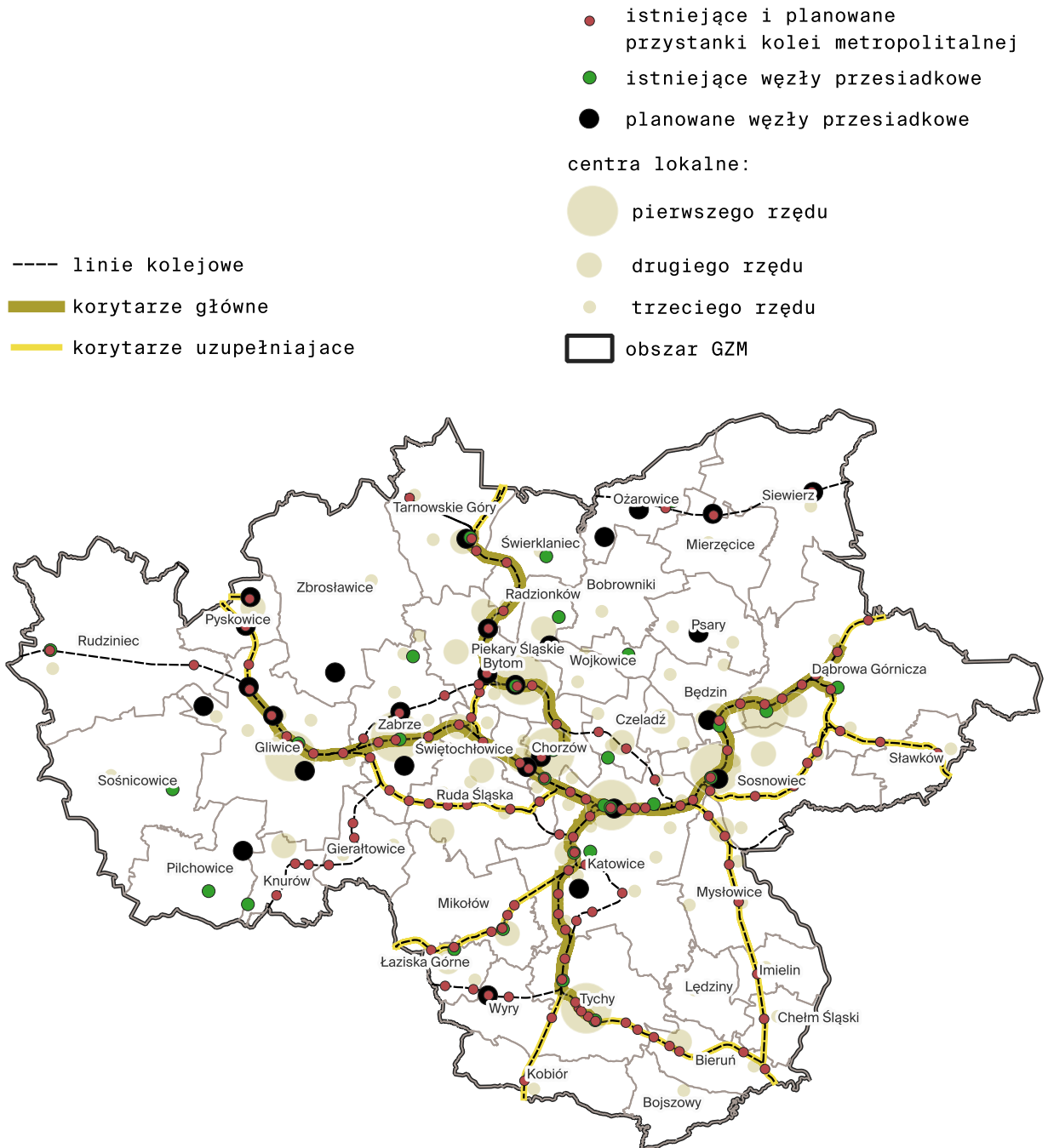
Szczegółowo opisujemy tylko te najbardziej dojrzałe. Na mapie zaznaczamy również te potencjalne zgłaszane przez gminy.

Węzły przesiadkowe, w których kumuluje się dużo różnych środków transportu, a liczba kursów komunikacji miejskiej organizowanej przez GZM wynosi ponad 1000 dziennie łącznie we wszystkich kierunkach, otoczmy największą opieką w zakresie projektowania i finansowania. W przypadku pozostałych węzłów będziemy szczególnie dbać, aby lokalizacja nie wpływała negatywnie na czas przejazdu komunikacji miejskiej.

Tabela 2 Główne projekty planowanych węzłów przesiadkowych w GZM.

Korytarz transportowy	Nazwa zadania	Źródło dofinansowania
Korytarz południowy	Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych – „Węzeł Kostuchna”	FEnIKS 2021-2027
Katowicki węzeł kolejowy (przecięcie wielu korytarzy)	Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych – „Węzeł Św. Jana”	FEnIKS 2021-2027 oraz FEŚL 2021-2027
Korytarz zachodni	Mobilna Metropolia - budowa węzła przesiadkowego Gliwice - Kopernik	FEnIKS 2021-2027
Korytarz zachodni	Mobilna Metropolia - budowa węzła przesiadkowego Gliwice - Arena	FEnIKS 2021-2027
Korytarz zachodni	Mobilna Metropolia - budowa węzła przesiadkowego Gliwice Łabędy	FEnIKS 2021-2027
Korytarz zachodni	Mobilna Metropolia - utworzenie węzła przesiadkowego Gliwice - Brzezinka	FEnIKS 2021-2027
Korytarz zachodni - uzupełniający	Mobilna Metropolia - Budowa centrum przesiadkowego przy stacji kolejowej w Pyskowicach	FEnIKS 2021-2027
Korytarz północno-zachodni	Mobilna Metropolia - Budowa Centrów Przesiadkowych na terenie gminy Bytom	FEnIKS 2021-2027 oraz FEŚL 2021-2027

Mapa 1 Infrastruktura przesiadkowa w GZM, opracowanie własne na podstawie wypełnionych ankiet z gmin.



PODPAKIET IIB: TRAMWAJE

Skomunikowanie centrów lokalnych niższych rządów z koleją metropolitalną i centrami lokalnymi pierwszego rzędu oparte będzie na tramwajach lub kursujących często i szybko liniach autobusowych. Konkretny środek transportu określimy każdorazowo po szczegółowej analizie w planach mobilności dla korytarzy transportowych (osi rozwojowych).

Pierwsze przybliżenie analizy najważniejszych ciągów, oparte o ciągle udoskonalany model ruchu, można znaleźć w Rozdziale IV raportu diagnostycznego „Dobra Mobilność – (nie)wykorzystane możliwości”. Przeanalizowa-

liśmy tam potencjalne połączenia w odległości do 7,5 km w linii prostej od centrów pierwszego rzędu (co stanowi 150% średniej długości podróży autobusem i tramwajem w Subregionie Centralnym). Na chwilę obecną rozważamy inwestycje opisane w tabeli. Oprócz tego duża część torowisk musi zostać zmodernizowana, aby tramwaje były atrakcyjne dla pasażerów. Piszemy o tym również w raporcie diagnostycznym.

Tabela 3 Główne projekty tramwajowe na terenie GZM.

Nazwa zadania	Źródło dofinansowania	Zakres
Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii – Etap I	FEnIKS 2021-2027	Przebudowa torowisk tramwajowych, sieci trakcyjnej, układów zasilania, peronów przystankowych, odwodnienia oraz przebudowę kolizji z obcą infrastrukturą. Zakwalifikowane do projektu odcinki torowisk tramwajowych wymagających modernizacji zaznaczone są na mapie
Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii – Etap II	FEnIKS 2021-2027	Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i aglomeracji poprzez rozbudowę układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do Pętli Kostuchna. Projekt stanowi odpowiedź na problemy komunikacyjne południowych dzielnic Katowic, które podlegają wciąż bardzo silnej rozbudowie.
Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii – Etap III	FEnIKS 2021-2027	Budowa nowej linii tramwajowej w Sosnowcu od dzielnicy Dańdówka do Ronda Papieskiego w Sosnowcu. Projekt odpowiada potrzebie skomunikowania za pomocą szybkiego transportu największych dzielnic miasta. Przedłużenie linii do ronda Jana Pawła II pozwoli na domknięcie sieci oraz połączy Zagórze z linią kolejową nr 62

Mapa 2 Planowana modernizacja i rozbudowa sieci tramwajowej, opracowanie własne na podstawie danych ze spółki Tramwaje Śląskie S.A.

— planowane linie tramwajowe

— linie tramwajowe do modernizacji

— pozostałe linie tramwajowe

centra lokalne:

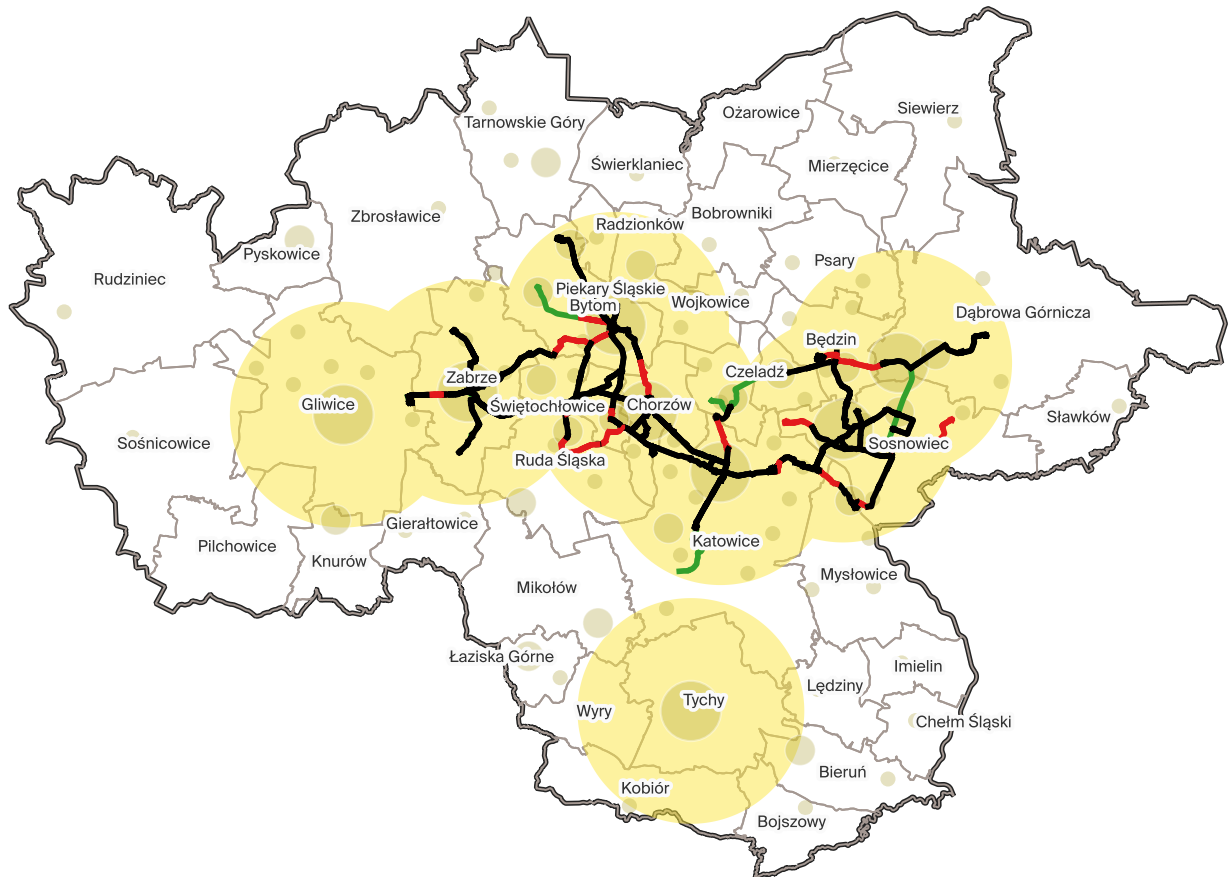
● pierwszego rzędu

● drugiego rzędu

● trzeciego rzędu

■ 7,5 km od centrów pierwszego rzędu

□ obszar GZM



PODPAKIET IIC: POJAZDY

Jak wskazaliśmy w tabeli 4 raportu diagnostycznego „Dobra Mobilność – (nie)wykorzystane możliwości”, największym problemem w taborze autobusowym jest wciąż mała liczba pojazdów zeroemisyjnych (zgodnie z danymi z czerwca 2023 r. jedynie 47 autobusów miało napęd elektryczny, 74 hybrydowy, 144 gazowy, pozostałe 1375 pojazdy zasilane były olejem napędowym), natomiast w tramwajowym mały udział pojazdów niskopodłogowych oraz wyposażonych w klimatyzację (odpowiednio 41% i 1% pojazdów).

Aby osiągnąć cele zeroemisyjności, a także zadbać o komfort pasażerów, konieczne są duże zakupy taborowe wraz z odpowiednią infrastrukturą. Dodatkową kwestią jest tu wiek pojazdów, w szczególności tramwajowych,

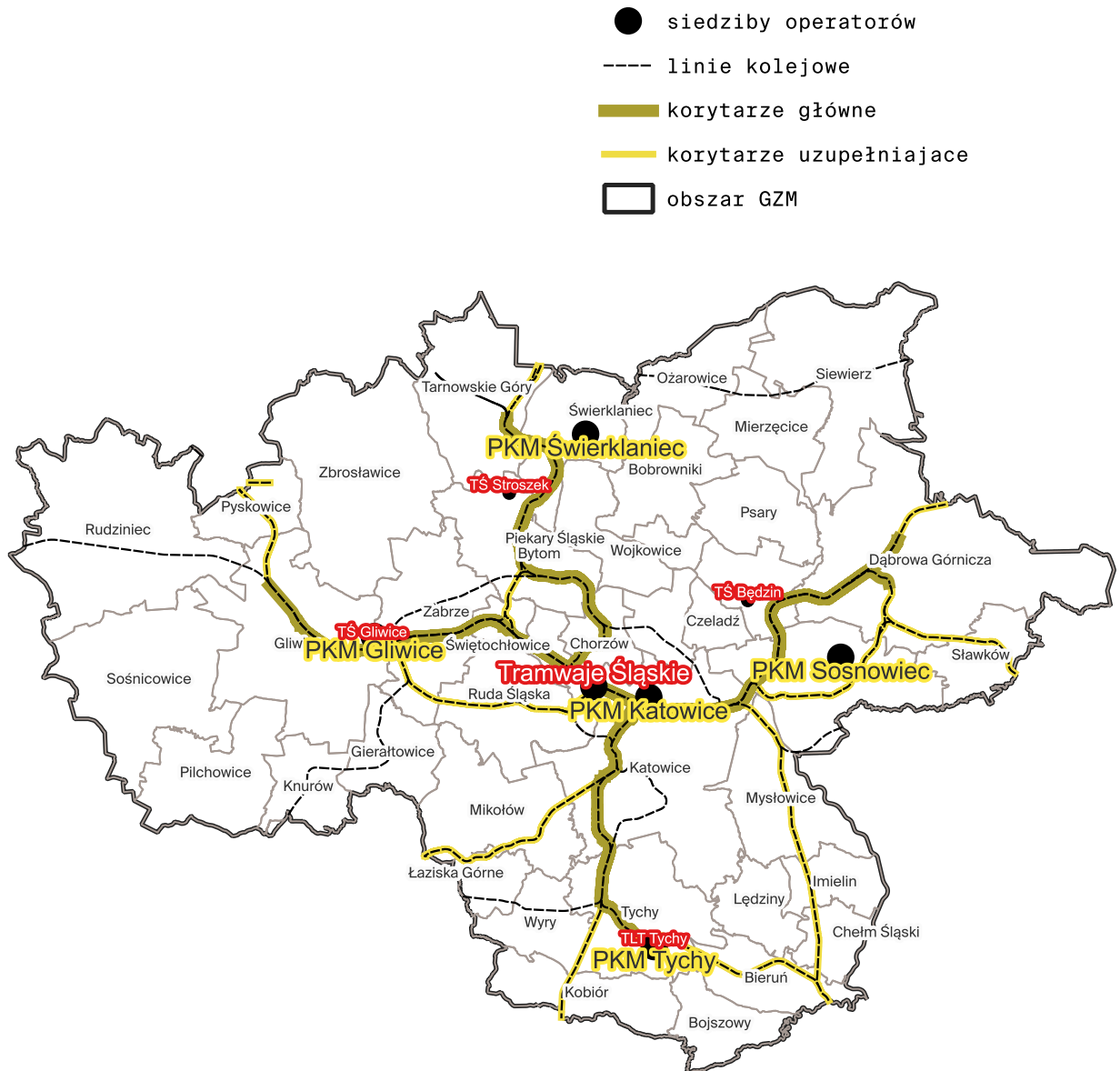
które mogą być już u kresu możliwości technicznych. W obecnych planach spółki Tramwaje Śląskie ok. 60 % nowo zakupionych pojazdów będzie niskopodłogowa, posiadała systemy rekuperacji energii elektrycznej, systemy ogrzewania i klimatyzacji przedziału pasażerskiego.

Powiązanie samorządowych operatorów transportu zbiorowego z korytarzami transportowymi wynika z ich historycznego i naturalnego obszaru działalności. GZM posiada udziały we wszystkich, oprócz Tyskich Linii Trolejbusowych, samorządowych spółkach realizujących zadania przewozowe na terenie Metropolii.

Tabela 4 Potrzeby taborowe operatorów publicznego transportu zbiorowego w GZM.

Operator	Potrzeby	Źródło dofinansowania
Tramwaje Śląskie S.A.	20 nowych tramwajów (z możliwością doposażenia dodatkowych 25 szt.)	FEnIKS 2021-2027
Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o.	20 szt. trolejbusów	NFOŚiGW
PKM Gliwice	17 szt. pojazdów elektrycznych oraz 20 szt. hybrydowych	NFOŚiGW, FEŚL 2021-2027
PKM Tychy	13 szt. pojazdów elektrycznych, 7 wodorowych	NFOŚiGW, FEŚL 2021-2027
PKM Świerklaniec	124 szt. pojazdów elektrycznych	FEŚL 2021-2027, NFOŚiGW
PKM Sosnowiec	13 szt. pojazdów elektrycznych oraz 39 hybrydowych	NFOŚiGW, FEŚL 2021-2027, FEnIKS 2021-2027
PKM Katowice	125 szt. pojazdów elektrycznych, 13 wodorowych	FEŚL 2021-2027, NFOŚiGW

Mapa 3 Powiązanie samorządowych operatorów publicznego transportu zbiorowego z korytarzami transportowymi GZM.



PODPAKIET IID: ROWERY

Rolą roweru w Dobrej Mobilności są przede wszystkim podróże na krótsze odległości, w tym do stacji kolejowych – wiele tych inwestycji mieści się w przebudowie ulic oraz zmianie organizacji ruchu w pakietach Dobre Centrum i Dobra Dzielnica. Tak stworzoną sieć chcemy zespolić za pomocą Metropolitalnych Velostrad oraz Regionalnych Tras Rowerowych. Mają one przede wszystkim pomóc w przemieszczaniu się na rowerze pomiędzy sąsiadującymi miastami.

Sieć dróg rowerowych na terenie metropolii jest fragmentaryczna, rozproszona i nie spełnia standardów opartych na europejskich praktykach, ponadto ich liczba i zagęszczenie jest niewystarczająca w stosunku do skali przestrzennej regionu. Więcej na ten temat prezentuje raport diagnostyczny na stronach (64-67).

Planowane trasy wpisują się w istniejącą sieć dróg rowerowych oraz sieć dróg z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. Velostrady łączą Katowice z dużymi miastami GZM w układzie północ – południe, wschód – zachód (zgodnie z układem korytarzowym). Pozostałe planowane drogi rowerowe zagęszczają sieć. Planowane drogi rowerowe w dużej liczbie przypadków łączą się z istniejącymi lub planowanymi węzłami przesiadkowymi.

Finansowanie tego typu inwestycji zapewniają: Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 (w tym działania finansowane z Funduszu Sprawiedliwej Transformacji), środki własne gmin oraz Program Inwestycji Strategicznych w ramach KPO, w przypadku łączenia inwestycji w infrastrukturę rowerową z inwestycjami drogowymi.

PAKIETY III, IV: DOBRE CENTRUM ORAZ DOBRA DZIELNICA

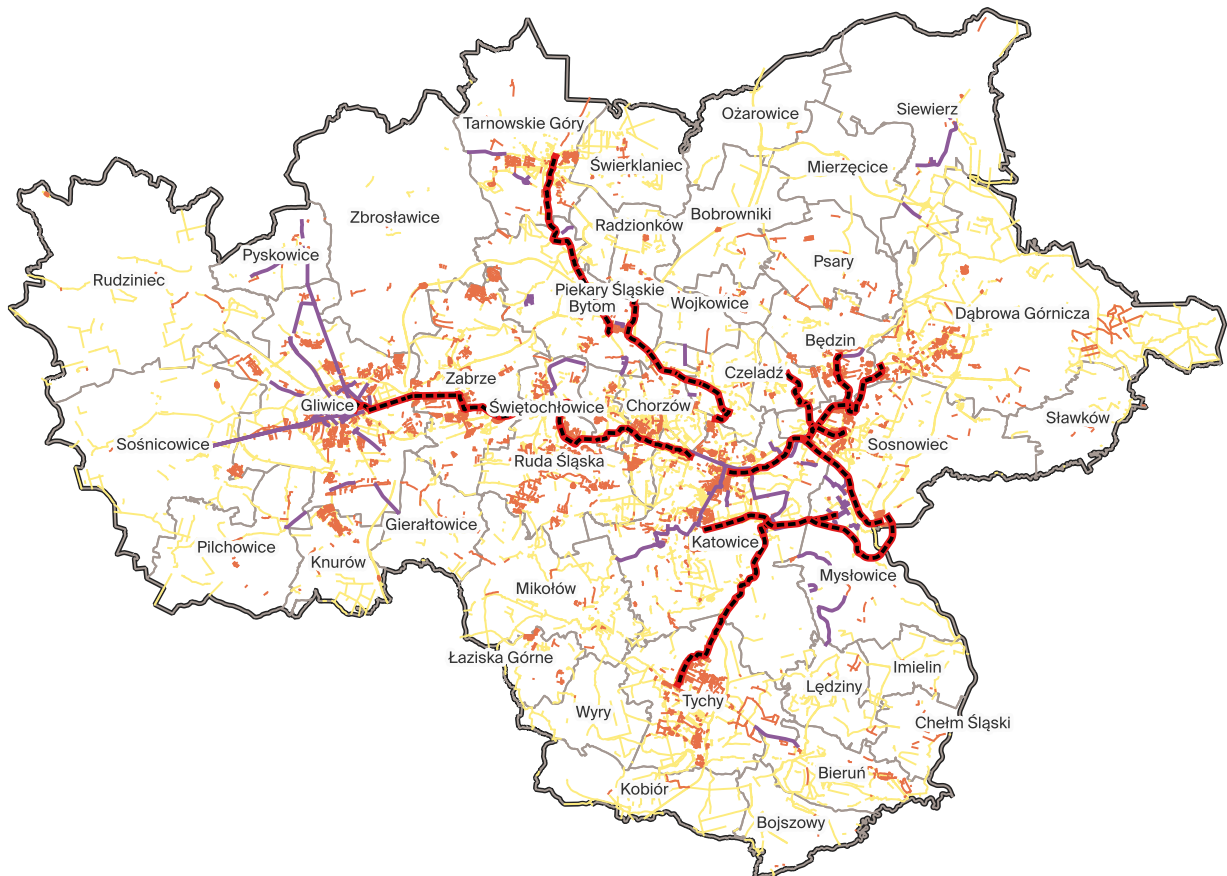
Sukces realizacji tych pakietów zależy w głównej mierze od wyglądu, standardu i organizacji ruchu na miejskich ulicach. Jest ich tak dużo, że na chwilę obecną nie podejmujemy się ich opisu w niniejszym dokumencie. Obydwa pakiety znajdują się obecnie w fazie prototypowania lub wczesnej fazy planistycznej. W kolejnych wersjach będziemy więc wzbogacać niniejszy dział o większe szczegóły.

Obecnie w ramach pakietu Dobre Centrum zakończyliśmy badania ankietowe urzędników poszczególnych miast związane z mobilnością i dojazdami do pracy, a z zespołem ds. spójnej polityki parkingowej planujemy zakres i rozwiązania w zakresie polityki parkingowej w wybranych miastach metropolii.

W celu zintegrowania wszystkich działań w ramach pakietów niezbędne będą także systemy zarządzania ruchem i postojem. Rozumiemy przez to szeroko pojęte Inteligentne Systemy Transportowe, systemy informacji pasażerskiej, systemy sprzedaży biletów, aplikacje do planowania transportu czy wszelkie narzędzia potrzebne do zarządzania. Rozbudowa takich systemów planowana jest m.in. w Chorzowie i Gliwicach. Elementy systemów do zarządzania strefami płatnego parkowania mogą być również potrzebne w kolejnych latach, w miarę wdrażania regulacji parkingowych. Natomiast rozwój systemu Transport GZM będzie wymagał inwestycji w różnego rodzaju systemy informatyczne.

SŁOWNICZEK FUNDUSZOWCA

- CEF - Connecting Europe Facility (Instrument „Łącząc Europę”)
- FEnIKS - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko na lata 2021-2027
- FEŚL - Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027
- GZM - Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
- KPO - Krajowy Plan Odbudowy
- NFOŚiGW - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- PKP PLK - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- PKM - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej/Metropolitalnej
- POIiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
- SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan (plan zrównoważonej mobilności miejskiej)



Mapa 4 Sieć Velostrad oraz planowanych dróg dla rowerów na tle istniejącej infrastruktury rowerowej, opracowanie własne na podstawie danych z OpenStreetMap.

- - - planowana sieć Velostrad
- planowane drogi dla rowerów
- ulice o prędkości ≤ 30 km/h
- istniejące drogi dla rowerów
- obszar GZM

Wydawca:



**Górnośląsko-Zagłębiowska
Metropolia**
ul. Barbary 21A,
40-053 Katowice

Autorzy opracowania:

Marcin Domański
Agnieszka Stroińska

Na podstawie projektu graficznego:

Małgorzaty Orzechowskiej-Nosek, Parastudio*