

UCHWAŁA NR
ZGROMADZENIA GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

z dnia 2024 r.

**w sprawie wystąpienia z apelem do Ministra Infrastruktury o podjęcie działań zmierzających do
dobudowy dodatkowej pary torów na odcinku Będzin – Dąbrowa Górnicza w związku z modernizacją
węzła katowickiego**

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 2578) oraz §11 ust. 2 Statutu związku metropolitalnego „Górnośląsko–Zagłębiowska Metropolia” przyjętego uchwałą nr V/1/2018 Zgromadzenia Górnośląsko–Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia Statutu związku metropolitalnego „Górnośląsko–Zagłębiowska Metropolia” (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2018 r., poz. 1207), na wniosek Delegatów Zgromadzenia Górnośląsko–Zagłębiowskiej Metropolii Metropolii

uchwała się, co następuje:

§ 1. Występuje się z apelem o podjęcie działań zmierzających do dobudowy dodatkowej pary torów na odcinku Będzin – Dąbrowa Górnicza w związku z modernizacją katowickiego węzła kolejowego, będącego częścią przyszłej kolei metropolitalnej.

§ 2. Apel stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Uchwałę przekazuje się Ministrowi Infrastruktury, do wiadomości zarządcy infrastruktury kolejowej Prezesowi PKP PLK S.A.

§ 4. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Górnośląsko–Zagłębiowskiej Metropolii.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do uchwały Nr

Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

z dnia 2024 r.

Pan Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

Zwracamy się do Pana Ministra z apelem o podjęcie działań zmierzających do budowy dwóch dodatkowych torów między Będzinem a Dąbrową Górniczą-Ząbkowicami.

Linia E65 to najważniejsza linia kolejowa w regionie, kluczowa dla mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w poruszaniu się pomiędzy tworzącymi ją miastami oraz do innych miast i regionów Polski. Łączy ona centrum obszaru GZM z miastami Zagłębia Dąbrowskiego oraz umożliwia ruch kolejowy w kierunku Warszawy i Częstochowy. Do tej pory posiadała jedynie dwa tory, co powodowało nałożenie na siebie kolejowego ruchu dalekobieżnego, regionalnego i towarowego oraz związane z tym liczne ograniczenia.

Rozpoczęta w tym roku inwestycja polegająca na rozbudowie linii do czterech torów między Będzinem a Katowicami spowoduje możliwość kursowania większej liczby pociągów jedynie między tymi miastami. Dlatego bardzo istotne jest podjęcie możliwie najszybciej dalszych działań zmierzających do budowy układu czterotorowego od stacji Będzin w kierunku północnym, do Dąbrowy Górniczej-Ząbkowic.

Cały odcinek, od Dąbrowy Górniczej do Katowic przez Będzin, stanowi korytarz główny w rozumieniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla GZM pt. „Dobra Mobilność 30/50”. Oznacza to, że pociągi metropolitalne mogą tam kursować w godzinach szczytu nawet co 10 minut. Było to przedmiotem analiz podczas prac nad Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej.

Obecnie pociągi regionalne kursujące do Częstochowy wraz z pociągami dalekobieżnymi wyczerpują przepustowość na tyle, że ze strony GZM możliwe jest sfinansowanie jedynie niewielkiej liczby pociągów do Dąbrowy Górniczej. Bez dobudowy dodatkowych torów, nawet po zakończeniu przebudowy katowickiego węzła kolejowego, wciąż będą występować istotne ograniczenia na odcinku Będzin-Dąbrowa Górnicza, które nie pozwolą na zwiększenie liczby pociągów na trasie z Katowic do Dąbrowy Górniczej.

W tym roku zostało odebrane studium wykonalności dla wyżej opisanej infrastruktury, a miasto Dąbrowa Górnicza jest już przygotowane na przyjęcie większej liczby pasażerów dzięki zbudowanej sieci węzłów przesiadkowych wraz z dostosowaną siatką połączeń autobusowych oraz dróg dla rowerów.

Do wiadomości:

Pan Piotr Wyborski - Prezes Zarządu PKP PLK S.A.

Uzasadnienie

Cały odcinek od Dąbrowy Górniczej do Katowic przez Będzin stanowi główny korytarz w rozumieniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla GZM pt. „Dobra Mobilność 30/50”. Oznacza to, że pociągi metropolitalne mogą tam kursować nawet co 10 minut w godzinach szczytu, co było przedmiotem analiz podczas prac nad Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej, które ma zostać ukończone w najbliższym czasie.

Obecnie prowadzone są prace na trasie kolejowej z Będzina do Katowic, których celem jest umożliwienie kursowania większej liczby pociągów, dzięki rozbudowie linii do czterech torów, natomiast nie ma decyzji co do finansowania zwiększenia przepustowości na odcinku od Dąbrowy Górniczej do Będzina. Zostawienie odcinka linii kolejowej nr 1 Zawiercie – Będzin w istniejącym stanie (odcinek dwutorowy) stanowić będzie bardzo wąskie gardło dla przepustowości linii kolejowej na głównym ciągu komunikacyjnym województwa śląskiego. Układ stacji Będzin nie będzie dawał możliwości płynnego regulowania następstw pociągów w ruchu pasażerskim, bowiem był projektowany z założeniem kontynuacji linii w układzie kierunkowym, tj. osobnych torów regionalnych na zewnątrz i osobnych dalekobieżnych w środku.

Dlatego tak istotne jest podjęcie możliwie najszybciej dalszych działań zmierzających do budowy układu czterotorowego od stacji Będzin w kierunku północnym do Dąbrowy Górniczej. Powyższe zwiększy przepustowość linii kolejowej nr 1 i pozwoli na separację ruchu regionalnego i dalekobieżnego na ww. odcinku. Bez dobudowy dodatkowych torów, nawet po zakończeniu przebudowy katowickiego węzła kolejowego, wciąż będą występować istotne ograniczenia infrastrukturalne na odcinku Będzin-Dąbrowa Górnicza, które nie pozwolą na zwiększenie oferty pociągów na trasie z Katowic do Dąbrowy Górniczej.

Zarządcą infrastruktury kolejowej, który prowadzi inwestycje na linii kolejowej nr 1 jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ponieważ nadzorującym spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest Ministerstwo Infrastruktury, apel kierowany jest do Ministra Infrastruktury.