

## Miszmasz w żegludze odrzańskiej

Brak reakcji albo niezrozumiałe decyzje.

STRONA 2



## Co słysząc na drogach?

Raport drogowy „Autostrady do granic”.

STRONA 4



## Modernizacja Kanału Gliwickiego poprawi jego przepustowość

Koszt tego zadania to ponad 50,5 mln zł.

STRONA 10



# PGT

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

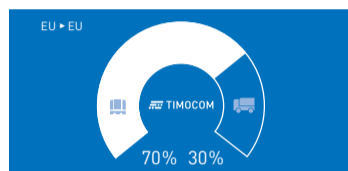
Polska Gazeta Transportowa

26 lat na rynku!

Dołącz do nas



### BAROMETR RYNKOWY



#### Silny eksport!

70:30 – tak prezentuje się stosunek pomiędzy udziałem ofert frachtów a udziałem ofert wolnych przestrzeni ładunkowych. Po poprzednim spowolnieniu tym razem odnotowaliśmy wzrost o 4% w stosunku do ostatnio prezentowanych danych. W eksporcie nadal przeważa wzrost: Ukraina (+21%), Niemcy i Litwa (+4%), Holandia (+3%), Rosja (+1%). Na minusie jedynie Francja (-10%) oraz Belgia (-4%). Bez zmian wyjazd do Czech. W imporcie na plusie są: Czechy (+10%), Niemcy (+2%), Rosja (+1%).

więcej str. 4

### LICZBA TYGODNIA

# 242 mln euro



Kwotę tej wysokości przeznaczy Fundusz Spójności UE na budowę odcinka drogi ekspresowej S7. Chodzi o 70-kilometrowy odcinek od Napierka do Płońska, na północny wschód od Mazowieckiego, na trasie między Warszawą a Gdańskiem. Droga ta jest częścią transeuropejskiego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk oraz europejskiego szlaku E77 łączącego Budapeszt z granicą rosyjską w Estonii.

## Polska kolej stopniowo rośnie

...a gdańskie targi Trako razem z nią



Fot. Mikołaj Marszycki

MIKOŁAJ MARSZYCKI

**Stopniowo odbudowujemy polską kolej nadając jej wymiar kolei XXI wieku. Przy dalszej wzajemnej współpracy i determinacji dowiedzimy ten sukces do mety – powiedział otwierając XIII Międzynarodowe Targi Kolejowe Trako 2019 minister infrastruktury Andrzej Adamczyk. Impreza, która odbyła się w dniach 24-27 IX, na 30 tys. m<sup>2</sup> powierzchni wystawienniczej zgromadziła ponad 700 wystawców z 30 krajów.**

Dziesięć krajów więcej niż dotychczas, czyli wystawcy z 30 państw zaufali nam i przyjechali do Gdańska na europejskie święto branży szynowej – mówił na inauguracji targów Andrzej Bojanowski, prezes zarządu MTG SA, zwracając jednocześnie uwagę, że teren targowy robi się już dla Trako trochę za ciasny i deklarując budowę kolejnej hali na przyszłą edycję w 2021 r. *Gdańsk jest miastem wolności i solidarności, a teraz także targów. Cieszymy się, że możemy gościć wystawców z całego świata, którzy wiedzą, że można tu zrobić dobre interesy* – podkreślała prezydent Gdańska Aleksandra Dulciewicz.

Imponująca ekspozycja wystawiennicza, 1 km torów, na których można było zobaczyć nowy tabor (więcej na ten temat na str. 7),

najnowsze rozwiązania transportowe, spotkania firm z branży szynowej i tysiące zwiedzających to nie wszystko. Podczas targów odbyło się również ponad 40 debat, paneli i seminariów, podczas których poruszano bieżące i priorytetowe dla branży tematy. My skupimy się na trzech najważniejszych.

**IV Pakiet Kolejowy.** Wspomnianą część merytoryczną rozpoczęła debata „Kolej 4.0 – między misją a efektywnością”, w której udział wzięli najważniejsi goście i przedstawiciele branży kolejowej z Andrzejem Adamczykiem, ministrem infrastruktury i Maurizio Castelletti, szefem wydziału ds. kolei, DG Move Komisji Europejskiej na czele. Głównym tematem dyskusji był IV Pakiet Kolejowy UE i jego wpływ na przyszłość polskiej kolei.

Z całą pewnością IV Pakiet zmienia nasz rynek kolejowy, ale trzeba poczekać jak on na te nowe przepisy zareaguje – powiedział pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu Andrzej Bittel. Zaznaczył również, iż konieczne będzie odroczenie wejścia w życie części postanowień pakietu dla krajów takich jak Polska ze względu na poziom rozwoju kolei w Europie.

IV Pakietu nie obawia się za to prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński,

który mówił m.in. że: *Jeśli chodzi np. o rynek przewozów towarowych to Polska jest krajem zliberalizowanym jak mało który. Co do przewozów pasażerskich sądzę, że też damy sobie radę. Nikogo nie zamierzamy się bać – niech nas się boją!* Według prezesa nowe przepisy powinny wpłynąć pozytywnie na dalszą poprawę jakości polskich kolei, ale także rozbudowę sieci terminali czy ściślejszą współpracę z portami morskimi.

**Dobra konkurencja.** Owszem, to na pewno wyzwanie, ale też duża szansa. IV Pakiet oferuje przecież możliwość stworzenia w Europie jednolitego obszaru kolejowego. *A konkurencja poprawi jakość i wzrost popytu na przewozy* – skomentował Maurizio Castelletti z Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej.

Podobnego zdania był prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra, który stwierdził, że konkurencja wpłynie na uzupełnienie oferty przewoźników i przyczyni się do jeszcze większego zainteresowania pasażerów koleją. Dodał także, iż w ubiegłym roku do UTK wpłynęły 32 wnioski o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury.

ciąg dalszy na str. 6

### AKTUALNOŚCI

#### 4 nowe sortownie dla InPost

InPost wynajmie od Panattoni Europe ponad 21 tys. m<sup>2</sup> powierzchni w czterech centrach dystrybucyjnych – Toruniu, Bydgoszczy, Szczecinie i Opolu. W tych lokalizacjach powstaną nowoczesne sortownie, dzięki którym firma będzie mogła szybciej obsługiwać rosnące wolumeny dystrybuowanych przesyłek. Wszystkie obiekty dostosowano pod operacje cross-dockingu przez zaplanowanie odpowiedniej liczby doków i wiat kurierskich. W Bydgoszczy, Szczecinie i Opolu mogą być jednocześnie obsługiwane 4 TIR-y oraz ok. 115 busów kurierskich. W Toruniu natomiast 10 TIR-ów i 137 busów kurierskich. Rozpoczęcie prac magazynów przeładunkowych planowane jest na I kwartał 2020 r. Uruchomienie ich spowoduje, że operator będzie dysponować łącznie 8 centrami logistycznymi – czterema nowymi, centralną sortownią w parku magazynowym P3 Piotrków, dwiema sortowniami w nowych parkach logistycznych 7R Park Sosnowiec oraz 7R Park Warszawa, a także obiektem w parku logistycznym MLP Poznań West.

#### WKD z umową na drugi tor

Warszawska Kolej Dojazdowa zawarła umowę o dofinansowanie ze środków unijnych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych dla projektu budowy drugiego toru linii kolejowej nr 47 od Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego. Dofinansowanie z UE wyniesie 74,5 mln zł przy całkowitej wartości projektu wynoszącej blisko 108 mln zł. Projekt, poza budową drugiego toru, obejmuje wymianę nawierzchni istniejącego toru 1G, przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych w związku z budową drugiego toru, przebudowę istniejących 11 peronów oraz ich dostosowanie do wymagań TSI PRM, budowę 5 nowych peronów spełniających wymagania TSI PRM oraz modernizację budynków 2 dworców Podkowa Leśna Główna i Grodzisk Mazowiecki Radońska. Celem inwestycji jest zwiększenie przepustowości modernizowanego szlaku z przeznaczeniem do prowadzenia składów pociągów w kolejowych pasażerskich przewozach aglomeracyjnych z prędkością eksploatacyjną nie większą niż 80 km/godz.

MM



# CIMC VEHICLES

Driving New Value, Moving the World



CIMC Trailer Poland Sp. z o.o.  
ul. Handlowa 21, 81-061 Gdynia tel.: +48 58 760 26 00

www.cimc.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały w ubiegłym tygodniu umowę na projekt i budowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na 210 km linii Centralnej Magistrali Kolejowej. To kolejny krok do przejazdu pociągów z prędkością do 250 km/godz. z Warszawy do Krakowa.

W 2023 r. czas przejazdu ze stolicy do Krakowa i Katowic skróci się do poniżej 2 godz. CMK będzie pierwszą linią w kraju, na której pociągi pojedą z prędkością powyżej 200 km/godz. – powiedział Andrzej Bittel, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Umowa o wartości 314 mln zł na zaprojektowanie i budowę systemu oraz nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym dotyczy ok. 210 km linii CMK od Korytowa do Zawiercia. Zawarto także umowę na budowę wiaduktu drogowego w Zachorzowie Kolonii za ok. 26 mln zł.

W ramach inwestycji na trasie zamontowane zostaną urządzenia i system ERTMS/ETCS poziomu 2. Będą dosto-

## W 2023 r. pojedziemy 250 km/godz. z Warszawy do Krakowa

CMK będzie miała system ERTMS/ETCS poziomu 2

JERZY KONWICKI



Fragment linii CMK

nowane do współpracy z nowymi urządzeniami sterowania ruchem pociągów na stacjach Psary, Góra Włodowska oraz posterunku Knapówka. Dzięki nowemu wyposażeniu linii m.in. tzw. czterostaw-

nej samoczynnej blokadzie liniowej, zapewniony będzie wymagany poziom bezpieczeństwa szybkich pociągów jadących z prędkością do 250 km/godz.

Nowe lokalne centrum sterowania (LCS) w Idzikowicach będzie nadzorowało ruch pociągów i pracę urządzeń na linii od Korytowa do Zawiercia. W LCS przewidziano również symulator urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Będzie on odwzorowywał urządzenia i prace na Centralnej Magistrali Kolejowej i służył szkoleniu przede wszystkim dyżurnym pracującym na CMK.

Na koniec 2023 r., po wykonaniu wszystkich prac torowych oraz zabu-

downie i uruchomieniu systemu ERTMS/GSM-R, na linii planowany jest przejazd pociągów z prędkością do 250 km/godz.

PKP PLK podpisały również umowę na budowę wiaduktu drogowego na CMK w Zachorzowie Kolonii (Hódzkie). W miejscu istniejącego przejazdu wybudowany zostanie wiadukt drogowy. Przewidziano po dwa pasy jezdni o szerokości 3 m. Dla pieszych i rowerzystów będzie wyznaczony pas pieszo-rowerowy. Prace zaplanowano na lata 2019-21. Ich wartość to 25,6 mln zł.

Na CMK postępuje obecnie wspomniana modernizacja stacji w Idzikowicach oraz przebudowa 14 obiektów inżynierskich na szlaku Idzikowice-Opoczno. Rozpocznie się też budowa bezkolizyjnych skrzyżowań w Koziej Wsi i Motyczynie.

Przypomnijmy, że ERTMS poziomu 2 wykorzystuje system łączności bezprzewodowej GSM-R i nowoczesne technologie IT. Składa się z dwóch elementów: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami i systemu łączności GSM-R. Jego działanie polega na wykorzystaniu urządzeń przytorowych systemu ETCS i systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej GSM-R. Odpowiedniego przystosowania wymagają także urządzenia pokładowe w lokomotywach.

Wdrożenie systemu ERTMS pozwala m.in. na szybszą jazdę pociągów przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Umożliwi on pociągom, poruszającym się po europejskich liniach kolejowych, swobodne przekraczanie granic.

dokończenie ze str. 1

## Polska kolej stopniowo rośnie

Kolej 4.0 to kolej interoperacyjna, konkurencyjna oraz korzystająca z technologii cyfrowych. I ten ostatni aspekt najprawdopodobniej zadecyduje o jej sukcesie – powiedział, odnosząc się do tytułu debaty, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Kolejowej dr Josef Doppelbauer. – Musimy odwrócić trend i zwiększyć udział kolei w przewozach pasażerskich i towarowych – dodał.

Andrzej Bittel mówił o planach współpracy z transportem autobusowym np. jeśli chodzi o dowożenie pasażerów do stacji kolejowej. Autobusy nie powinny konkurować z transportem kolejowym a uzupełniać go – przekonywał, dodając jednocześnie, że kolej ma być szkieletem komunikacyjnym Polski. Tego samego zdania był prezes Góra, który powiedział: Różne gałęzie transportu powinny ściśle współpracować, a nie konkurować. Jednocześnie uczestnicy debaty zwracali także uwagę, że kolej musi być gotowa na rozwój i przemiany jakie zachodzą w transporcie drogowym. Konkretnie mieli na myśli rosnące zainteresowanie pojazdami elektrycznymi. Kolej powinna mocno na to odpowiedzieć – radił Castelletti.

inicjatywy i wyzwania. Drugą ważną debatą pierwszego dnia targów była dyskusja przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Grupy PKP oraz specjalistów branży kolejowej pt. „Zmieniamy polską kolej”, którą rozpoczęła prezentacja dyrektora departamentu kolejnictwa MI Tomasz Buczyńskiego na temat obecnego stanu kolei w Polsce. Buczyński wskazał również siedem inicjatyw rozwojowych dla kolei – od Krajowego Programu Kolejowego zwiększonego do 75,7 mld zł zaczynając, poprzez program utrzymaniowy (o wartości 24 mld zł). Wspólny Bilet czy inwestycje dworcowe, na programie Kolej+ kończąc.

Była mowa również o trzech największych wyzwaniach stojących przed polską koleją. Według Buczyńskiego są to: Centralny Port Komunikacyjny, Kolej Dużych Prędkości do Budapesztu oraz podnoszenie prędkości na sieci kolejowej do 250 km/godz., które ma objąć prawie całą Centralną Magistralę Kolejową.

Jest dobrze. Po prezentacji przystąpiono do debaty. Minister Adamczyk za najważniejszy cel na najbliższe lata uznał przekonanie tych, którzy korzystają z transportu drogowego (zarówno przy przewozach towarów jak i osób) do transportu kolejowego. Osiągniemy go kiedy kolej będzie nowoczesna, bezpieczna i bardziej przewidywalna – tłumaczył. Pomóc ma w tym m.in. wzrost prędkości handlowej pociągów towarowych do 45 km/godz.

Szef PKP S.A. Krzysztof Mamiński wspominał o rekordowych 310 mln pasażerów, którzy docenili już zmiany na polskiej kolei. A będzie jeszcze lepiej. Zobaczycie Pań-

kwestii już między nami nie ma. Teraz zaczynamy wspólnie myśleć jakie zmiany systemowe wprowadzić. Pani prezes podkreśliła też, że nie gadza się z powszechnie występującym poglądem, „iż inwestycje kolejowe idą dużo gorzej niż drogowe”. Zaznaczyła że te drugie rzadko odbywają się pod ruchem i w starym śladzie, a te kolejowe są dodatkowo dużo bardziej skomplikowane.

Dwie ważne rzeczy wydarzyły się od ostatniej debaty na Trako. Po pierwsze przestaliśmy likwidować linie kolejowe, a po drugie zaczęliśmy myśleć o budowie nowych w ramach projektu CPK – powiedział Jakub Majewski prezes Fundacji ProKolej. Porów-



Uczestnicy debaty kolej 4.0

stwo dużą różnicę przez najbliższe cztery lata – przekonywał. Przypomniał również, iż będący obecnie w realizacji program modernizacji 189 dworców, powiększy się o kolejne 150 lokalizacji, o których modernizacji mówił niedawno premier Mateusz Morawiecki.

Prezes PKP Polskich Linii Kolejowych Ireneusz Merchel przekonywał z kolei o dobrej współpracy z wykonawcami, która trwa od stycznia 2016 r. i nadal się poprawia. Zapewniał też, że kierowana przez niego spółka stosuje jako inwestor nowoczesne rozwiązania (np. rozjazdy w blokach).

O dziwo w podobnym „duchu sukcesu” wypowiadali się także pozostali uczestnicy debaty. Marita Śzustak, prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, potwierdziła wypowiedź prezesa Merchla o dobrych stosunkach na linii PLK-wykonawcy: Spornych

nał także budowę nowych linii kolejowych do CPK z rozpoczęciem przed laty programu budowy autostrad – wtedy też uważano, że nie da się go zrealizować a przecież drogi powstały. Przestaliśmy wreszcie psuć kolej, a zaczęliśmy ją szanować – zakończył Majewski.

Wyrównywanie szans. Drugiego dnia targów największym zainteresowaniem słuchaczy cieszyła się debata Grupy PKP pt. „Kolej w wyrównywaniu szans”. O ważnych funkcjach dworców kolejowych – poza tą oczywistą, a więc węzła komunikacyjnego – mówił członek zarządu PKP S.A. Krzysztof Golubiewski. I tak obiekty te, budowane przy zastosowaniu nowoczesnych technologii (panele fotowoltaiczne, pompy ciepła czy instalacje odzyskiwania deszczówki) pełnią rolę wizytówki miasta, mają funkcję mia-



Debata o wyrównywaniu szans zorganizowana przez Grupę PKP

stowórczą, mieszczą się w nich często instytucje samorządowe.

Prezes PKP PLK Ireneusz Merchel zadeklarował, że od kolejnej unijnej perspektywy modernizacja stacji kolejowej i dworca będzie zintegrowana. Działania te w poszczególnych lokalizacjach już zawsze będą szły w parze. Merchel mówił także o ułatwieniach dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, które są uwzględniane we wszystkich projektach modernizacyjnych czy o budowie bezkolizyjnych przejść przez tory, które poprawiają jakość życia mieszkańców miast. Przypomniał, że PLK w ramach Krajowego Programu Kolejowego wybudowały ponad 100 nowych wiaduktów, a zmodernizowały ponad 200. Innym wątkiem poruszonym przez prezesa PLK była reaktywacja linii kolejowych do miast, które utraciły połączenia pasażerskie. Planujemy reaktywację linii 191 i 190 do Wisły i Cieszyna, do Hajnówki, a także linii Wieliszew-Zegrze – wskazał.

Jak zauważył prezes spółki PKP Intercity Marek Chraniuk, zgodnie z nowym rozkładem jazdy pociągi spółki będą zatrzymywać się na ponad 400 stacjach (obecnie 382). Z każdym rokiem zwiększamy tę liczbę – zaznaczył. Chraniuk mówił też o nowym wyzwaniu jakim będzie obsługa Lotniska Chopina i przystanku Warszawa Służewiec przez 6 par pociągów z Łodzi. Oczywiście wspominał także o 7-miliardowej strategii taborowej, w ramach której będą kupowane „pojazdy przyszłości – być może hybrydowe”.

Wykluczenie komunikacyjne. O wykluczeniu i braku spójności komunikacyjnej Polski Wschodniej opowiadał dyrektor gabinetu prezydenta miasta Chełm Daniel Domoradzki, który na przykładzie odcinka Małkinia-Szepietowo podkreślał jak ważna jest współpraca między samorządami sąsiednich województw. Przywołał rów-

nież pomysł Linii Chełmskiej Szerokotorowej i budowy terminalu intermodalnego na wzór tego w Małaszewiczach. Projekt jest ponoć zaawansowany, a współpracę zadeklarowało zarówno Ministerstwo Infrastruktury jak i PKP.

Blisko 100 miast powyżej 10 tys. mieszkańców oraz 100 sołectw nie ma dostępu do kolei pasażerskiej. Naszym zadaniem jest zmiana tego stanu i zapewnienie transportu zbiorowego – zadeklarował Andrzej Bittel i jeszcze raz podkreślił konieczność współpracy kolei z autobusami.

### W SKRÓCIE

List intencyjny w sprawie współpracy określającej możliwość budowy linii kolejowej łączącej Gminę Kozienice z siecią kolejową, podpisał z tym miastem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Parafowany dokument umożliwił zlecenie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej, która określi możliwości techniczne, zakres oraz szacunkowe koszty przedsięwzięcia. Koncepcja zakłada możliwość budowy linii, która połączy linie kolejowe nr 77 Bąkowiec-Kozienice i nr 76 Janików-Swierże Górne (przebiegające przez teren gminy Kozienice) z linią kolejową nr 8 Radom-Warszawa. Wykonanie opracowania zleci samorząd. PLK na każdym etapie będą mogły opiniować propozycje. Przygotowanie koncepcji pozwoli podjąć kolejne decyzje dotyczące inwestycji kolejowej. Stworzenie połączenia kolejowego, bardzo pozytywnie wpłynie na rozwój Kozienic, poprawi warunki socjalno-bytowe mieszkańców, zapewni przestrzenne i infrastrukturalne warunki inwestycji gospodarczych, podniesie poziom innowacyjności, a także będzie decydującą o rozwoju całego południowego Mazowsza – powiedział Piotr Kozłowski, burmistrz Gminy Kozienice.

Podczas gdańskich targów Trako PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa podpisała umowę z Zakładami Automatyki Kombud SA na zaprojektowanie, uzyskanie pozwoleń administracyjnych oraz zabudowę urządzeń sygnalizacji przejazdowej. Inwestycja obejmie 13 przejazdów w woj. lubelskim, podkarpackim, świętokrzyskim i małopolskim. Dotychczasowe przejazdy kategorii D zostały wytypowane do modernizacji na podstawie analizy bezpieczeństwa i natężenia ruchu drogowego. Inwestycja będzie się wiązała z podwyższeniem kategorii przejazdów do kategorii B (2 przejazdy) i kategorii C (11 przejazdów). Pięć przejazdów w miejscowościach: Werbkowice, Miączyn, Jarosławiec, Chyża i Żurawica zostanie podłączonych do Lokalnego Centrum Sterowania w Zamościu Bortatyczach. Sygnalizację przejazdowe w Nowosielcu na drodze krajowej nr 19 oraz w miejscowościach Załęże Korabina, Bojanów, Nowa Dęba, Padew Narodowa, Chmielnik, Staszów i Grzybów będą docelowo sterowane z planowanego LCS Wola Baranowska, a przejazd w Wolbromiu z planowanego LCS Sędziszów. Do roku 2022 zaplanowano przebudowę kolejnych 30 przejazdów.

### TRZY PYTANIA



Prof. Aleksander Ślaskowski, Wydział Transportu Politechniki Śląskiej

Pojawiła się koncepcja, by czteromilionowa Aglomeracja Śląsko-Zagłębiowska, podobnie jak Tokio, postawiła na kolej napowietrzną, aby rozwiązać problemy komunikacyjne. Czy to dobry pomysł?

Ten pomysł jest mi znany. Niestety, nie jestem jego zwolennikiem. Uważam, że pomysłodawcy, biorąc ten chwytliwy temat, nie uwzględniają innych bardzo istotnych czynników. W pierwszej kolejności finansowych.

Cena budowy 1 km kolei napowietrznej w Houston (Stany Zjednoczone) wynosiła 312,5 tys. dol. z uwzględnieniem środków transportu. W tym samym czasie 1 km analogicznej kolei w Moskwie kosztował już aż 50 mln dol., przy czym, początkowa cena szwajcarskiej firmy Intamin Transportation Ltd. wynosiła w granicach 4-7 mln dol. Jak można zauważyć, istnieje bardzo duży rozrzut w cenach budowy i eksploatacji.

Oczywiście, dużo zależy od konstrukcji takiej kolei i jej możliwości przewozowych. Tym niemniej, wydaje się, że Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej nie stać na taką inwestycję, nawet z uwzględnieniem ewentualnej dużej partycypacji środków z UE.

Dlaczego?

Moje obawy wynikają również z zaistniałej sytuacji, kiedy w ciągu kilku lat nie udaje się zbudować połączenia kolejowego aglomeracji z portem lotniczym Katowice-Pyrzowice, co jest już tematem nieco przedawnionym. A ten projekt jest znacznie tańszy i już dawno wykonano dla niego potrzebną dokumentację.

Ciekawostką jest fakt, że pytanie o budowę kolei napowietrznej otrzymałem będąc na delegacji w portugalskim Porto. Aglomeracja Porto jest bardzo podobna do Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, bo samo Porto – to 250 tys. mieszkańców, ale cała aglomeracja to już 2 mln mieszkańców. Porównanie Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej z wielkim Tokio nie jest całkowicie uzasadnione, dlatego preferuję porównanie z Porto.

Jakie z tego płyną wnioski?

Dla Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej znacznie lepszym i tańszym rozwiązaniem

była budowa sieci szybkich tramwajów lub po angielsku „light rails”. Między innymi w Porto transport ten nazywa się metrem, choć podziemnych odcinków nie jest tam zbyt wiele. Charakterystycznymi cechami tego metra jest jego absolutny priorytet przed innymi środkami transportu na skrzyżowaniach; próba unikania takich skrzyżowań na etapie budowy (tj. tuneli, wiadukty); cisła punktualność połączeń, co może być uwzględnione na stronie internetowej lub w dedykowanej aplikacji do planowania podróży.

Tego typu rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne pod względem budowy i eksploatacji, bo pozwala łączyć dość oddalone dzielnice. Oprócz tego jest bardzo wygodnym i porównywalnie tanim dla pasażerów. Uważam, że przyjęcie takiego lub analogicznego rozwiązania dla Śląska byłoby bardzo korzystne.

JM

MM