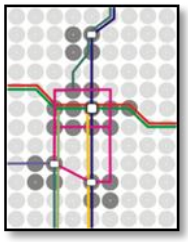
Śląskie. Pozytywna energia

Zarząd Województwa Śląskiego



Projekt do konsultacji

STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

KATOWICE, CZERWIEC 2013

SPIS TREŚCI

1. Wstęp **3**

2. Diagnoza strategiczna **4**

2.1. Czynniki społeczno-gospodarcze rozwoju systemu transportu *4*
2.1.1. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu 4
2.1.2. Tendencje wpływające na system transportu 8

2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu *10*
2.2.1. Stan infrastruktury 10
2.2.2. Rynek przewozów 17
2.2.3. Zarządzanie transportem 21
2.2.4. Bezpieczeństwo 23
2.2.5. Wpływ na środowisko 24

2.3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy *25*
2.3.1. Paneuropejskie korytarze transportowe 25
2.3.2. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) 25
2.3.3. Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi 28

3. Analiza SWOT **30**

4. Wizja **34**

5. Pola strategiczne **35**

6. Cele i kierunki działań **37**

7. Lista dużych przedsięwzięć **45**

7.1. Transport drogowy *45*

7.2. Transport szynowy *48*

7.3. Transport lotniczy *49*

7.4. Transport wodny *50*

7.5. Transport rowerowy *50*

7.6. Transport multimodalny *50*

7.7. Organizacja transportu *50*

8. System wdrażania Strategii **52**

8.1. Układ podmiotowy *52*

8.2. Układ funkcjonalny *54*

8.3. Zasady realizacji Strategii *55*

8.4. Źródła finansowania Strategii *57*

9. Monitoring i ewaluacja **59**

Spis rycin *61*

Spis tabel *62*

Bibliografia *63*

1. Wstęp

Celem opracowania dokumentu jest stworzenie w województwie śląskim efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Dokument będzie stanowił podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju i rozbudowy systemu transportu w województwie śląskim.

Dla zapewnienia zgodności z krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020, a także z Białą Księgą UE, Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego będzie miała charakter długookresowy i wyznaczała cele i działania w perspektywie roku 2030 - tego, uwzględniając warunki funkcjonowania i prognozy rozwoju dla różnych gałęzi transportu i komunikacji publicznej. Podjęcie przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywach czasowych: do 2020. (etap I) i do 2030 roku (etap II).

Zapisy Strategii powinny być spójne, realizować cele generalne zdefiniowane w Strategii Rozwoju Województwa i Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa oraz być podstawą do priorytetyzacji decyzji dotyczących dofinansowania inwestycji, w szczególności ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego oraz środków własnych Województwa Śląskiego.

W opracowaniu dokumentu brali udział m.in przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, jednostek zarządzających infrastrukturą i organizacją transportu, środowisk naukowych i organizacji pozarządowych, m.in. poprzez uczestnictwo w organizowanych konferencjach oraz warsztatach.

Projekt dokumentu zostanie przekazany do zaopiniowania i konsultacji przez mieszkańców województwa, partnerów społeczno-gospodarczych, samorządy terytorialne, a następnie po rozpatrzeniu wniesionych uwag i zaleceń płynących z przygotowanej Prognozy oddziaływania na środowisko, zostanie przedstawiony Sejmikowi Województwa Śląskiego. Planowany termin przyjęcia Strategii ustalono na IV kwartał 2013 roku.

2. Diagnoza strategiczna

Wykorzystane informacje pochodzą z opracowanej w trakcie prac nad Strategią *„Diagnozy Systemu Transportu Województwa Śląskiego”*[1]. Dokument ten zawiera pełen zakres informacji dotyczących uwarunkowań społeczno-gospodarczych i środowiskowych rozwoju transportu, dostępności transportowej regionu, stanu infrastruktury, rynku przewozów, systemów zarządzania oraz bezpieczeństwa w transporcie.

2.1. Czynniki społeczno-gospodarcze rozwoju systemu transportu

2.1.1. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu

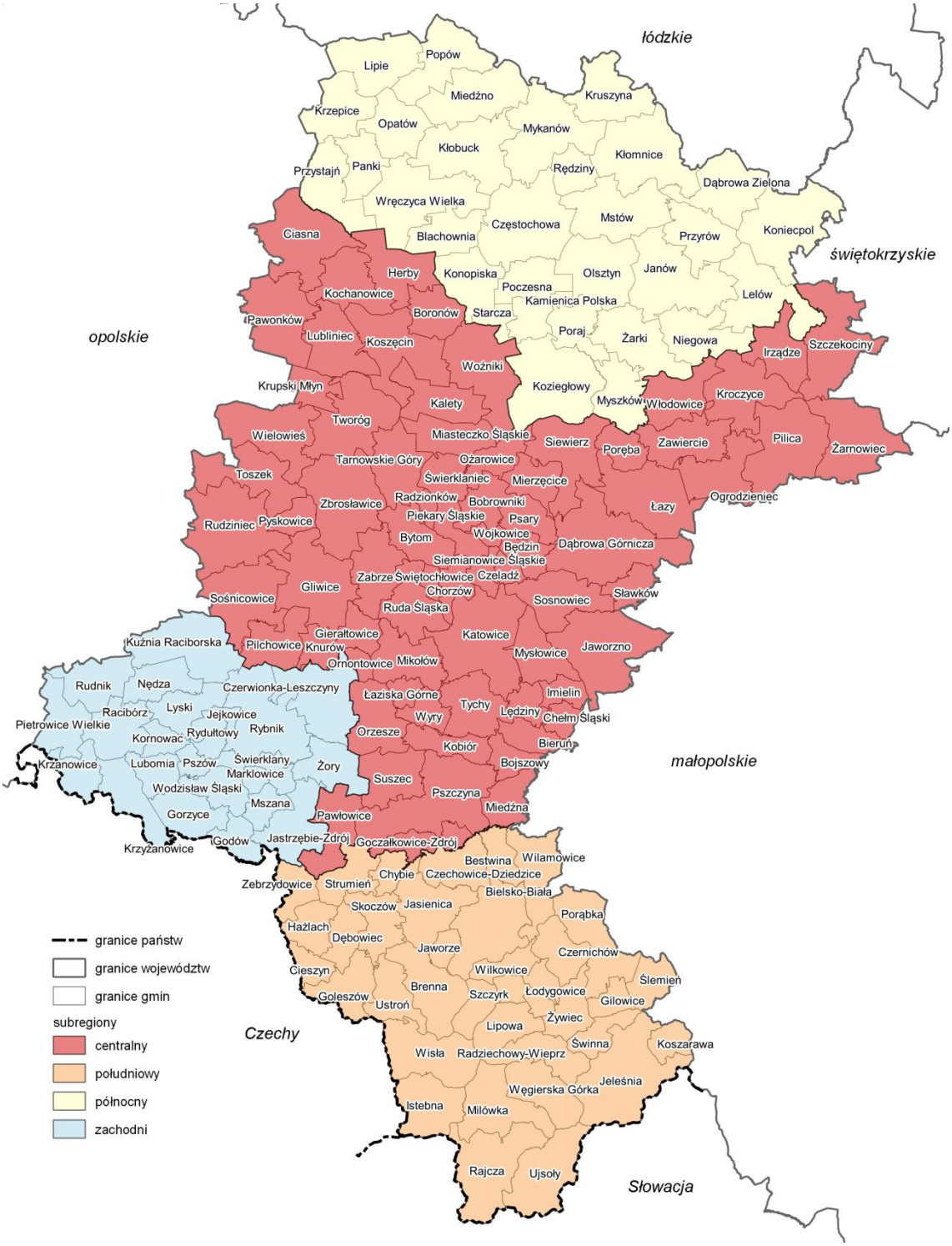
Czynniki społeczno-gospodarcze

1) Powierzchnia województwa wynosi 12,3 tys. km² i stanowi 3,9% powierzchni kraju.
2) Województwo śląskie podzielone jest na 167 gmin (w tym 49 miejskich, 96 wiejskich i 22 miejsko-wiejskich) zgrupowanych w 36 powiatach (w tym 17 ziemskich i 19 grodzkich). Stolicą województwa są Katowice.
3) W województwie mieszka 4,63 mln ludzi, z czego ok. 60% w subregionie centralnym.
4) Region ten jest najbardziej zurbanizowanym obszarem w kraju ze wskaźnikiem urbanizacji wynoszącym 77,7%, z czego najbardziej zurbanizowaną jego częścią jest subregion centralny.
5) W kolejnych latach obserwuje się spadek liczby ludności województwa. Jest to tendencja, która jest wypadkową wskaźników ruchu naturalnego oraz salda migracji. W 2011 r. wskaźnik ruchu naturalnego wyniósł -0,6‰, a w wyniku zmiany miejsca zamieszkania w województwie ubyło 4,3 tys. mieszkańców.
6) W województwie podobnie jak w kraju i w całej Unii Europejskiej obserwuje się tendencję spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Efektem tego jest depopulacja województwa oraz dynamizacja procesu starzenia się ludności.
7) Największy udział w tworzeniu produktu krajowego brutto mają dwa województwa: mazowieckie i śląskie, wytwarzające razem ponad 1/3 krajowej wartości PKB. Niepokojącym zjawiskiem jest jednak stopniowe zwiększenie dystansu województwa śląskiego w stosunku do województwa mazowieckiego.
8) Województwo śląskie zajmuje pozycję wicelidera pod względem wielkości wartości dodanej brutto (za województwem mazowieckim).
9) W województwie śląskim jednostki przemysłowe w 2010 r. wytworzyły 34% wartości dodanej brutto województwa. Udział rolnictwa jest marginalny.
10) Na terenie województwa znajduje się ok. 13% potencjału badawczo-rozwojowego istniejącego w Polsce. Jest to drugi co do wielkości po województwie mazowieckim ośrodek badawczy kraju. Województwo jest także jednym z największych ośrodków akademickich w kraju.

[1] https://rcas.slaskie.pl/

11) Współczynnik aktywności zawodowej w regionie w 2011 r. wyniósł ok. 54% i był zdecydowanie wyższy dla mężczyzn. Wartość współczynnika dla województwa śląskiego była jedną z najniższych w odniesieniu do pozostałych regionów kraju.
12) Obszar województwa w blisko 52% zajmują użytki rolne. Lasy zajmują ponad 33%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane prawie 12% powierzchni.

Ryc. 1. Mapa administracyjna województwa.



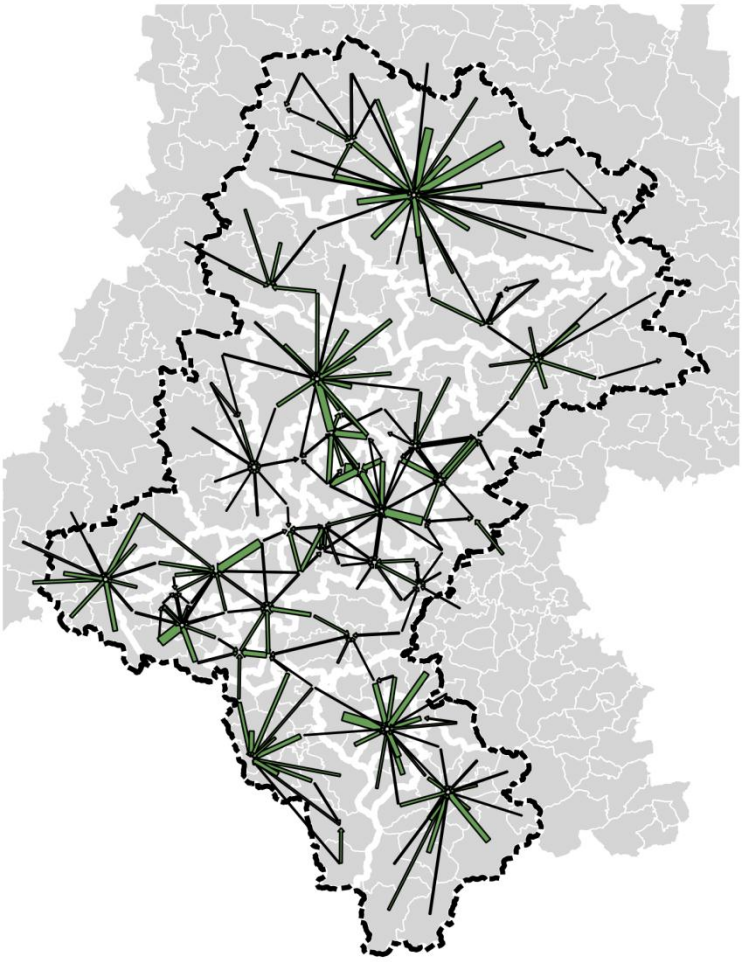
Źródło: Opracowanie własne.

Powiązania funkcjonalne[2]

1) Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich największe zgrupowanie występuje w centralnej części województwa. Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny charakter w obydwu kierunkach, co wskazuje na stosunkowo wyrównaną pozycję poszczególnych ośrodków. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.
2) Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6), z Zabrza do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).
3) Suma wszystkich osób przyjeżdzających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec.
4) Centralna cześć województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z Aglomeracją Rybnicką. Stosunkowo słabe natomiast są powiązania wewnątrz subregionu zachodniego - pomiędzy Aglomeracją Rybnicką, a zachodnią częścią tego subregionu, czyli powiatem raciborskim. Dla tego obszaru zdecydowanie najważniejszym ośrodkiem jest nie miasto centralne subregionu, ale Racibórz.
5) Subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ważne ośrodki. Są nimi Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu.
6) Subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn. Z nich ośrodkiem zdecydowanie największym jest Bielsko-Biała. Silne są powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami tego subregionu oraz powiązania z innymi subregionami.
7) Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim.
8) Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Daje to ponad 54 tys. osób, codziennie przemieszczających się poza granice swojej gminy.
9) Największa liczba uczniów wyjeżdżających do szkoły do innej gminy pokonuje dziennie trasę z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651). Ponadto duże wartości osiągają również relacje: Gorzyce – Wodzisław Śląski, Świętochłowice – Chorzów, Jasienica - Bielsko-Biała, Mysłowice – Katowice, Mykanów – Częstochowa, Czerwionka-Leszczyny – Rybnik, Bytom - Tarnowskie Góry.
10) Najwięcej uczniów przyjeżdża do szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych w Częstochowie (ponad 6 tys.), a następnie do placówek w: Bielsku-Białej, Tarnowskich Górach, Żywcu i Wodzisławiu Śląskim.

[2] powiązania funkcjonalne przedstawione zostały na podstawie analizy minimalnych dojazdów do pracy oraz dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, pochodzącej z badania pn. Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

Ryc. 1. Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego (powiązania powyżej 50 uczniów).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Kuratorium Oświaty w Katowicach.

Czynniki środowiskowe

1) Województwo charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem środowiska geograficznego.
2) Występują tu zarówno góry, wyżyny i obszary nizinne, obejmujące obszar od Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, poprzez Pogórze Beskidzkie, Nizinę Śląską i zurbanizowany obszar Wyżyny Śląskiej, aż po Wyżynę Krakowsko-Częstochowską. Rzeźba terenu charakteryzuje się pasowym układem.
3) Na terenie województwa wiele terenów zostało zniekształconych przez działalność człowieka, przede wszystkim w wyniku wydobycia węgla kamiennego, rud żelaza i piasków podsadzkowych, a także w związku z rozwojem miast i sieci infrastruktury komunikacyjnej.
4) Część obszaru województwa narażona jest na niebezpieczeństwo wystąpienia osuwisk.
5) Warunki klimatyczne cechuje przejściowość, a wpływ na nie mają zarówno masy powietrza oceanicznego z zachodu, jak i kontynentalnego ze wschodu.
6) Największa gęstość sieci rzecznej występuje w beskidzkiej, południowej części województwa,
7) Na obszarze województwa można zaobserwować wiele unikalnych wartości przyrodniczych, z których część objęta jest różnymi formami ochrony przyrody. Zajmują one 22,1% obszaru województwa.

2.1.2. Tendencje wpływające na system transportu

Tabela 1. Tendencje zidentyfikowane w analizie oraz ich potencjalny wpływ na rozwój transportu.

TENDENCJE ZIDENTYFIKOWANE W ANALIZIE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
DEMOGRAFICZNE:	
spadek liczby ludności	Spadek liczby ludności województwa może prowadzić do spadku natężenia ruchu na drogach zwłaszcza na terenie subregionów północnego i środkowego, gdzie z roku na rok liczba ludności stale maleje. Sytuacja ta może również wpłynąć na spadek ilości osób korzystających z transportu zbiorowego.
starzenie się społeczeństwa	Starzenie się społeczeństwa może przyczynić się do rozwoju transportu publicznego – dostosowanie taboru do osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz zmiany tras przejazdów przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym.
koncentracja ludności w aglomeracjach	Problemy z płynnością funkcjonowania komunikacji mogą się nasilić w miejscach o największej gęstości zaludnienia oraz najwyższym poziomie urbanizacji (subregionie środkowym).
GOSPODARCZE:	
wysoka wartość PKB wysoka wartość dodana brutto niskie tempo przyrostu PKB wysoki udział usług w tworzeniu PKB duży udział przedsiębiorstw innowacyjnych znaczna koncentracja działań B+R	Zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym. Stąd też wynika wysoka wartość PKB i wartości dodanej brutto. Województwo staje się centrum nowoczesnych technologii, co może sprzyjać w przyszłości rozwojowi szczególnie transportu lotniczego (turystyka biznesowa), dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Życie gospodarcze pod tym względem koncentruje się głównie w subregionie środkowym. Ponadto usytuowanie regionu na przecięciu szlaków transeuropejskich wpływa na wzmożenie ruchu towarowego.
silny ośrodek produkcyjny	Specyfika regionu, operającego się głównie na przemyśle wpływa znacząco na rodzaj wykorzystywanego transportu. W związku z produkcją przemysłową szczególną rolę będzie/powinien odgrywać transport intermodalny. Uwzględniając istniejące tendencje możan oczekiwać także wzrostu liczby samochodów ciężarowych, które wymagają dróg spełniających odpowiednie warunki techniczne, takich jak m.in. nośność drogi, liczba pasów itp.
SPOŁECZNE:	
niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców niski poziom wskaźnika zatrudnienia	Niski poziom aktywności zawodowej może wskazywać na niską mobilność ludności zamieszkałej w województwie śląskim. Ponadto osoby należące do tej grupy, jeśli podejmują podróż nie są zobligowane godzinami pracy, co wpływa na rozłożenie natężenia ruchu w ciągu dnia.
niska stopa bezrobocia	Niska stopa bezrobocia w stosunku do innych województw

	(szczególnie w subregionie środkowym) wpływa na wzmożenie ruchu na drogach oraz w komunikacji publicznej zwłaszcza w godzinach szczytu (dojazdy do pracy).
migracje wahadłowe ludności	Analiza powiązań funkcjonalnych wykazała wysoki wskaźnik migracji w zakresie dojazdów do pracy i szkół ponadgimnazalnych. Może to wpłynąć na zmianę liczby pasażerów transportu zbiorowego i natężenia ruchu na drogach. Ponadto wskazuje na konieczność utrzymania i/lub poprawy sieci transportowej oraz dostosowania oferty przewoźników do potrzeb mieszkańców.
przeciętny poziom wynagrodzeń **niskie dochody samorządów**	W województwie średnie wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie nieco wyższym od średniej krajowej. Taki poziom zarobków ludności może powodować przesiadanie się na własne środki transportu. Z kolei niskie dochody samorządów lokalnych przypadające na 1 osobę mogą ograniczyć możliwości dofinansowania transportu publicznego oraz poprawę jakości lokalnej infrastruktury transportowej.
duża liczba studentów	Województwo śląskie jest istotnym ośrodkiem akademickim w skali kraju. Studenci podejmujący naukę w regionie pochodzą zarówno z terenu województwa śląskiego jak i z całej Polski. Ilość studentów wpływa na wzmożenie ruchu na drogach, zwłaszcza w ramach komunikacji publicznej (zjawisko sezonowości natężenia ruchu pasażerskiego).
dobra dostępnośc do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia, w tym rozwinięty system ratownictwa medycznego	Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu.
PRZESTRZENNE:	
suburbanizacja	Efekt rozlewania się miast i rozwój zabudowy podmiejskiej oraz zmiana modelu życia implikują koniecznością rozwoju przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej. Może to wpływać na wzrost natężenia ruchu na szlakach komunikacyjnych.
defragmentacja przestrzeni	Postępująca i nadmierna defragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.
użytkowanie gruntów	Duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych utrudnia lokalizację nowej infrastrktury o znaczeniu ponadlokalnym.
ŚRODOWISKOWE:	
zróżnicowane ukształtowanie terenu	Zróżnicowane ukształtowanie terenu województwa, szczególnie w południowo-wschodniej jego części, ogranicza możliwości przeprowadzenia nowych szlaków transportowych, a także utrudnia komunikację w miesiącach zimowych. Ponadto na zdegradowanych terenach pogórniczych utrzymanie dróg i nowe inwestycje wymagają m.in. zastosowania droższych technologii budowy infrastruktury.

występowanie osuwisk	Realizacja inwestycji na terenach występowania ruchów masowych (Beskidy, Pogórze) wymaga uwzględnienia występowania zagrożeń w fazie planowania przebiegu tras komunikacyjnych oraz może wymagać zastosowania rozwiązań projektowych i wykonawczych mających na celu maksymalne ograniczenie ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej zarówno w trakcie budowy jak i samej eksploatacji inwestycji.
warunki klimatyczne	Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów. Z kolei dłuższa zima na terenach górskich utrudnia utrzymanie dróg i zwiększa koszty ich eksploatacji.
zagrożenie powodziowe	Istnieje ryzyko degradacji infrastruktury komunikacyjnej położonej w dolinach rzecznych, w szczególności położonej na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodziowego. Infrastruktura komunikacyjna związana z dolinami rzecznymi w wielu przypadkach nie jest dostosowana do istniejących uwarunkowań i zwiększa zagrożenie powodziowe (nasypy przegradzają doliny rzeczne, przyczółki mostów zlokalizowane są zbyt blisko względem siebie).
ochrona przyrody	Wiele unikatowych form przyrody wymagających ochrony i duża powierzchnia lasów stanowi ograniczenie dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych.

Źródło: Opracowanie własne.

2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu

2.2.1. Stan infrastruktury

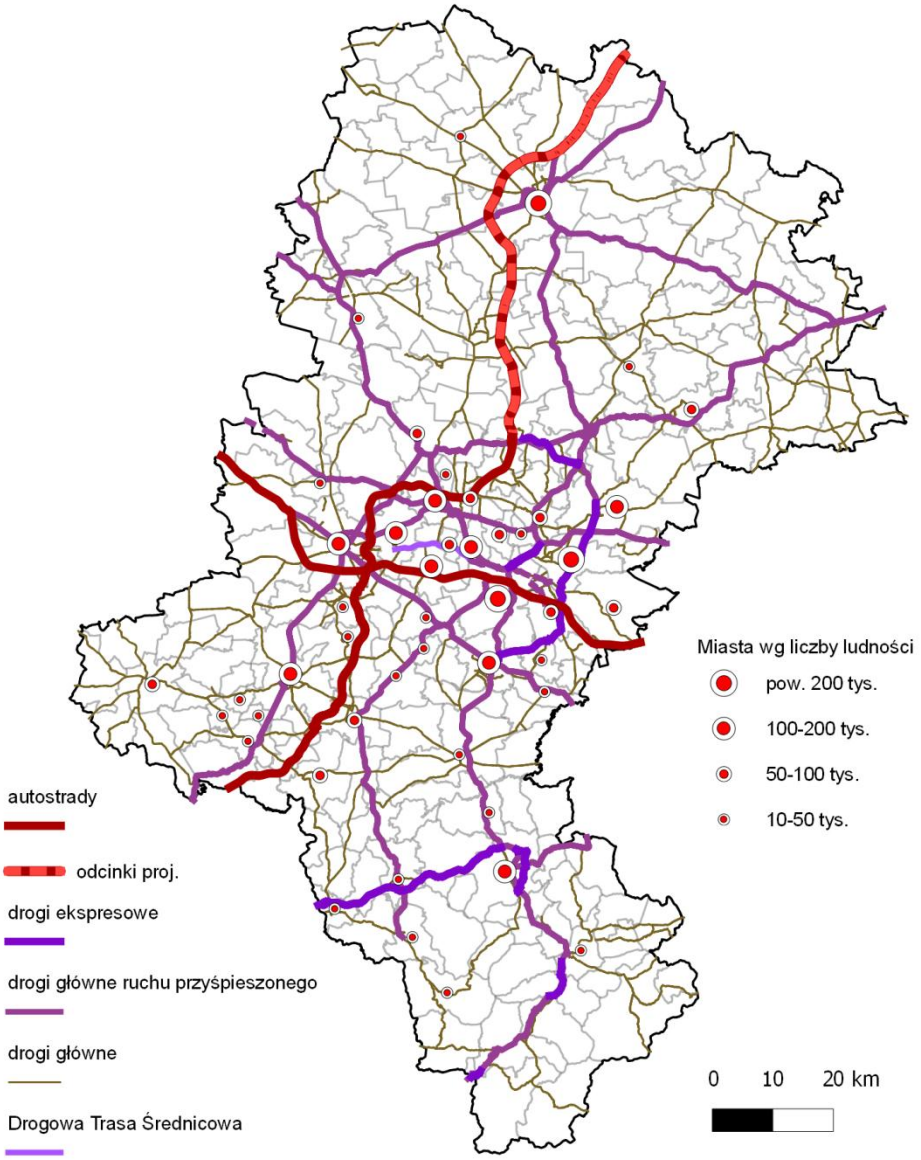
Infrastruktura drogowa

1) Ok. 6% dróg publicznych w Polsce znajduje się na terenie województwa śląskiego, z czego ponad 80% to drogi utwardzone. Długość dróg utwardzonych w ciągu ostatnich dziesięciu lat wzrosła o ponad 12%.
2) Region cechuje zdecydowanie największa gęstość dróg utwardzonych w kraju, w tym autostrad i dróg ekspresowych.
3) Łączna długość dróg krajowych w regionie stanowi ponad 6% tego typu dróg w Polsce, natomiast drogi wojewódzkie stanowią ok. 5% wskazanych dróg w kraju.
4) W województwie śląskim dominują drogi gminne stanowiące ok. 60% ogółu dróg publicznych oraz drogi powiatowe stanowiące ok. 27% ogółu dróg. Na przestrzeni lat udział dróg gminnych w ogólnej długości dróg publicznych rośnie, natomiast udział dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych maleje.
5) Pod względem gęstości dróg powiatowych dominuje subregion centralny z gęstością ok. 55 km/100km², a najmniejszą charakteryzuje się subregion północny (niecałe 40 km/100km²). Pod względem gęstości dróg gminnych dominuje subregion południowy (ponad 140 km/100 km²), a najmniejszą cechuje się subregion północny (prawie 65 km/100 km²).

6) Wartość nakładów inwestycyjnych ponoszonych na drogi publiczne w regionie jest najwyższa wśród wszystkich województw w kraju.
7) Korzystne jest rozmieszczenie infrastruktury drogowej w regionie w tym ważnych dróg międzynarodowych jakimi są autostrady A1 i A4 (północ – południe i wschód – zachód). Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki subregionalne województwa i Metropolia Górnośląska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych.
8) Przez województwo przebiega pięć dróg włączonych w europejską sieć dróg szybkiego ruchu: autostrady A1 (Gdańsk – Gorzyczki, w tym na terenie województwa docelowo 167 km) i A4 (Jędrzychowice – Korczowa, w tym na terenie województwa 84 km) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice - Cieszyn), S69 (Bielsko-Biała – Myto-Skalité, docelowo 48 km) i S86 (Katowice – Sosnowiec, 5,9 km).
9) GDDKiA zidentyfikowała ok. 166 km dróg krajowych, których stan techniczny wymaga szybkiej interwencji w zakresie prac remontowych lub przebudowy. Stan nawierzchni na drogach krajowych i autostradach w województwie przedstawia się następująco:
   - odcinki dróg w stanie dobrym 52,6%,
   - odcinki dróg w stanie niezadowalającym 34,3%,
   - odcinki dróg w stanie złym 13,1%.
10) Mimo stałego rozwoju infrastruktury drogowej na drogach województwa występują nadal tzw. „wąskie gardła”[3].

[3] miejsca o niedostatecznej przepustowości transportowej.

Ryc. 2. Główne elementy infrastruktury drogowej.



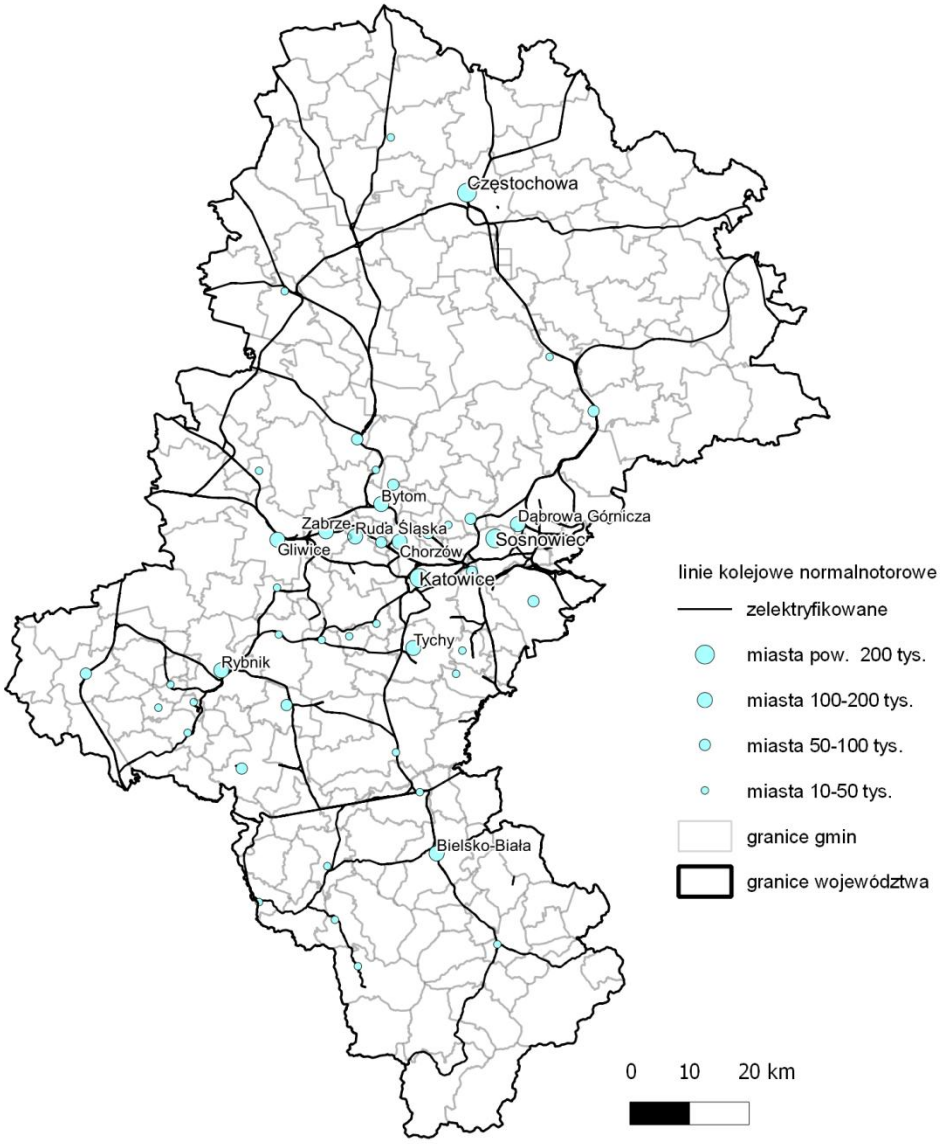
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych TBD.

Infrastruktura szynowa

1) Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych w województwie śląskim jest największa w Polsce. Składa się na nią ponad 2,1 tys. km linii normalnotorowych, krótki odcinek najdłuższej w Polsce linii szerokotorowej oraz kilka odcinków linii wąskotorowych.
2) Prawie 80% sieci kolejowej jest zelektryfikowane, a niewiele ponad połowa wszystkich linii to linie dwu i więcej torowe.
3) Pod względem gęstości sieci kolejowej województwo jest zdecydowanym liderem w kraju.
4) Wiele linii kolejowych w regionie jest włączonych w międzynarodowe i krajowe systemy transportu kolejowego. Na szczególną uwagę zasługuje Centralna Magistrala Kolejowa, będąca częścią międzynarodowego korytarza transportowego C-E 65, objętego umowami AGC i AGTC, których Polska jest sygnatariuszem.
5) W Tarnowskich Górach zlokalizowana jest jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowym węzłem kolejowym w kraju.

6) W województwie śląskim zlokalizowany jest odcinek końcowy niezelektryfikowanej Linii Hutniczej Szerokotorowej. Linia ta poprzez ukraiński system kolejowy posiada bezpośredni dostęp do Kolei Transsyberyjskich. Stwarza to możliwość połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji oraz stworzenia paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa - Azja.
7) Zgodnie z danymi PKP PLK S.A. linie o niezadawalającym stanie technicznym stanowią 54,5% wszystkich linii kolejowych w województwie śląskim, natomiast linie o złym stanie technicznym to 0,8%. Szereg linii kolejowych jest nieeksploatowanych. Część z nich nie nadaje się już do użytku lub została rozebrana. Są to jednak potencjalne korytarze do wznowienia działalności kolejowej w przyszłości.
8) W sieci kolejowej województwa występuje szereg ograniczeń prędkości, które są spowodowane: ogólnym złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów i złym stanem rozjazdów.
9) Stan i wiek budynków dworcowych jest bardzo zróżnicowany, a w wielu przypadkach zły. Większość z nich wymaga szybkich remontów. Problemem jest także kwestia ich własności.
10) Na dworcach kolejowych w Katowicach i Gliwicach roczna odprawa podróżnych kształtuje się na poziomie powyżej 2 mln osób.
11) W 2011 r. długość sieci tramwajowej w województwie wynosiła ponad 300 km, co stanowiło ponad 16% długości sieci tramwajowej w Polsce. Zdecydowana większość odcinków jest wydzielona z jezdni, co jest niewątpliwym atutem i przewagą tego środka komunikacji publicznej nad autobusami.
12) Sieć tramwajowa województwa składa się z dwóch części tj. sieci w Metropolii Górnośląskiej oraz sieci w Częstochowie.

Ryc. 3. Mapa infrastruktury kolejowej.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych.

Infrastruktura transportu lotniczego

1) MPL „Katowice" w Pyrzowicach, zgodnie z podziałem portów lotniczych, zaproponowanym przez Komisję Europejską, zaliczany jest do kategorii C – dużych regionalnych portów lotniczych i pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (oraz potencjalnie krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych.
2) MPL „Katowice" jest częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN–T.
3) Dużym mankamentem jest brak połączenia kolejowego z lotniska do miast Metropolii Górnośląskiej.
4) Port dostosowany jest do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego zasięgu, oraz posiada najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, a w przyszłości nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego.
5) Obecna przepustowość lotniska wynosi 32 operacje na godzinę. Przepustowość terminali pasażerskich wynosi około 4 mln pasażerów, natomiast terminal cargo umożliwia odprawę ok. 18 tys. ton towarów w ciągu roku.

6) W województwie zlokalizowanych jest także 7 lotnisk lokalnych.
7) Infrastruktura lotnisk lokalnych w większości przypadków jest stosunkowo dobrze rozwinięta. Cechuje je bliskość położenia względem centrów miast. Szacowany maksymalny czas dojazdu do centrów miast z lotnisk wynosi 10 – 15 minut.
8) W województwie ma siedzibę jedna stała baza operacyjna lotniczego pogotowia ratunkowego (Gliwice) oraz 6 lądowisk sanitarnych ujętych w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (Bielsko-Biała, Dąbrowa Górnicza, Pszczyna, Racibórz, Sosnowiec, Zawiercie).

Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego

1) Na terenie województwa śląskiego funkcjonuje obecnie tylko kilka krótkich odcinków dróg wodnych. Są one częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Należą do niej:
   - Kanał Gliwicki (droga wodna III klasy, która umożliwia połączenie województwa śląskiego z Europą Zachodnią przez Wrocław, Szczecin i kanały śródlądowe Niemiec),
   - rzeka Odra (km 51,2 - 98,6; fragment rzeki zlokalizowany na terenie województwa śląskiego to droga wodna klasy Ia),
   - Port Gliwice (stanowi on początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego).
2) Obecnie Polska jest jedynym krajem Europy Środkowo – Wschodniej i jedynym krajem UE, które nie podpisał Umowy o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN), która określa wymagane parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych. Drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski, w tym przez województwo śląskie, nie spełniają kryterium ujętego w umowie.
3) Port w Gliwicach charakteryzuje się wysoką dostępnością komunikacyjną. W pobliżu portu przebiegają autostrady A1 i A4 oraz droga DK88, a docelowo planowany jest przebieg DTŚ. Ponadto do portu prowadzi linia kolejowa.
4) Kanał Gliwicki charakteryzuje się wysokim stopniem zamulenia. Ponadto problemem jest długość śluz, która każdorazowo umożliwia wykorzystanie tylko jednej barki lub barki i pchacza, co jest dużym utrudnieniem przy przewozie ładunków. Czynniki te w połączeniu z wysokim stopniem zdekapitalizowania istniejącej infrastruktury wodnej oraz brakiem efektywnego i niezawodnego powiązania z europejską siecią dróg wodnych, ograniczają możliwości dostępu regionu do międzynarodowej komunikacji.

Infrastruktura logistyczna i multimodalna

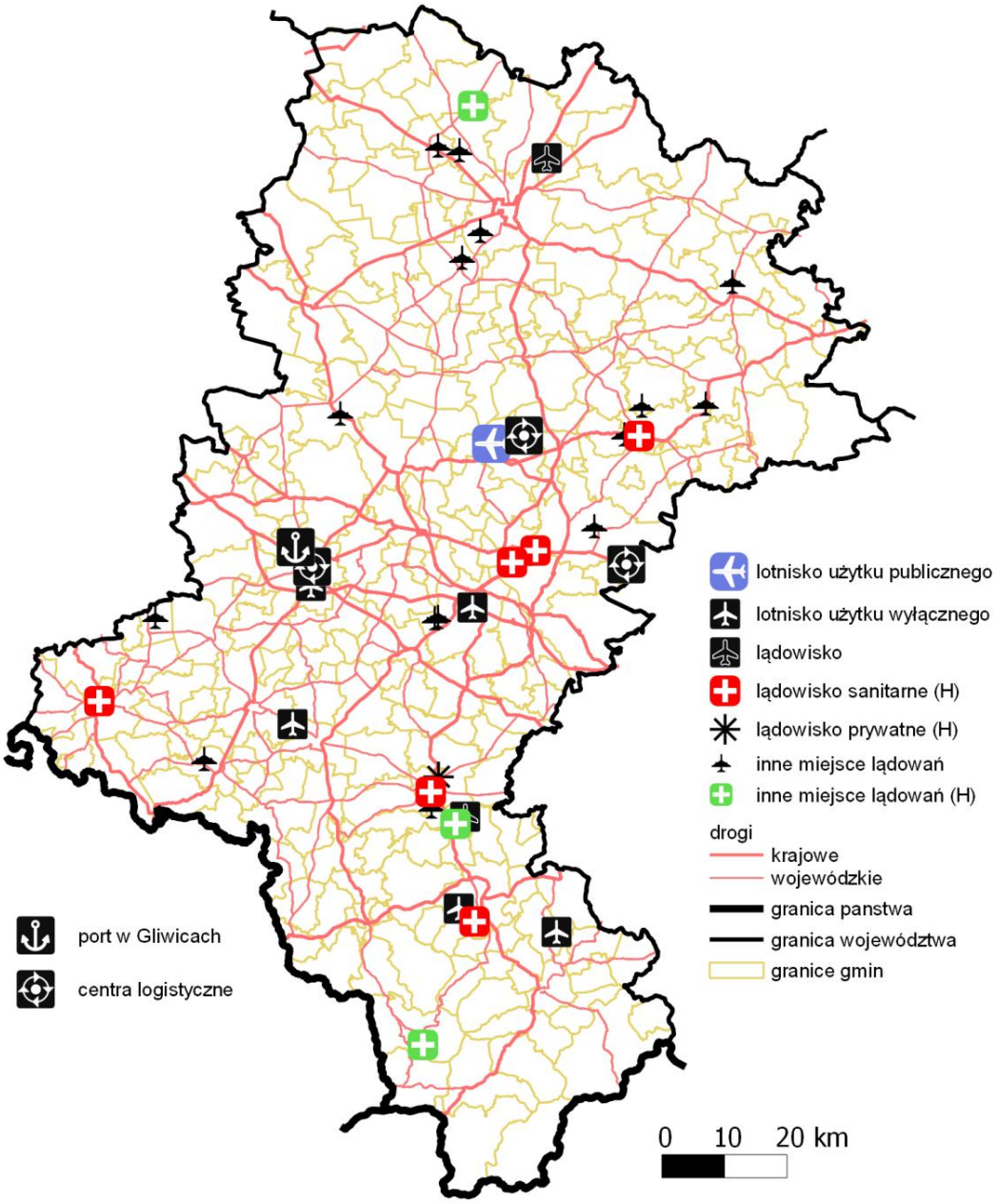
1) Istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych nowoczesnych centrów logistycznych.
2) Do najważniejszych multimodalnych centrów logistycznych[4] w województwie istotnych ze względów strategicznych można zaliczyć:
   - Sławków – Eurotemінal Sławków, Terminal Sławków Południowy,
   - Pyrzowice – Centrum Logistyczne MPL „Katowice" w Pyrzowicach,
   - Gliwice – Port Gliwice, Centrum dystrybucyjne w Gliwicach – Sośnicy.
3) Oprócz wymienionych miejsc, można również wskazać takie lokalizacje, których położenie względem sieci komunikacyjnych może w przyszłości mieć decydujący wpływ na budowę

[4] Transport multimodalny rozumiany jest jako transport polegający na przewozie towarów lub osób przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu; przy zmianie gałęzi transportu ładunek może być przeładowywany do innej jednostki ładunkowej, lub może być przewożony w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, bez dodatkowych operacji przeładunkowych; w tym rozumieniu pojęcia transport multimodalny obejmuje transport intermodalny.

kolejnych terminali multimodalnych, m.in.: okolice Częstochowy, Bielska-Białej/Czechowic-Dziedzic, Sosnowca, Tarnowskich Gór, Raciborza, Lublińca, Żywca, Zawiercia i Cieszyna.

4) Na obszarze województwa funkcjonuje ok. kilkudziesięciu parków logistycznych i centrów magazynowych.
5) W województwie obecnie praktycznie nie istnieje infrastruktura sprzyjająca integracji transportu zbiorowego i indywidualnego (np. systemy Park&Ride[5]), chociaż występuje na nią duże zapotrzebowanie, czego przykładem może być pojawianie się licznych „dzikich" parkingów tego typu.

Ryc. 4. Główne elementy infrastruktury transportu lotniczego, wodnego i infrastruktury logistycznej.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ULC.

[5] Park&Ride - system parkowania na obrzeżach miasta i dojeżdżania do centrum publicznymi środkami transportu.

Infrastruktura transportu rowerowego

1) Województwo śląskie nie posiada jednolitego systemu tras rowerowych oraz jednolitego sposobu ich oznakowania na poziomie lokalnym i regionalnym.
2) Przez województwo przebiegają międzynarodowe trasy rowerowe Eurovelo i Greenways, oznaczone zgodnie z międzynarodowymi standardami.
3) Wzdłuż województwa została poprowadzona Wiślana Trasa Rowerowa, która docelowo ma biegnąć od źródeł Wisły (Wisła Czarne) do jej ujścia.
4) Infrastruktura rowerowa w województwie cechuje się złym stanem technicznym i niskim poziomem rozwoju (brak bezpiecznych parkingów rowerowych, wypożyczalni rowerów, przyjaznej organizacji ruchu rowerów w miastach).

Inteligentne systemy transportowe (ITS)

1) W województwie śląskim, podobnie jak w całej Polsce, zastosowanie inteligentnych systemów transportowych jest mało rozpowszechnione. Zauważa się znaczne opóźnienie we wdrażaniu tych technologii w stosunku do krajów Europy Zachodniej.
2) Pojedyncze inwestycje w tym zakresie mają zazwyczaj charakter punktowy. Brak jest podejścia interoperacyjnego.

2.2.2. Rynek przewozów

Podmioty działające w branży transportowej

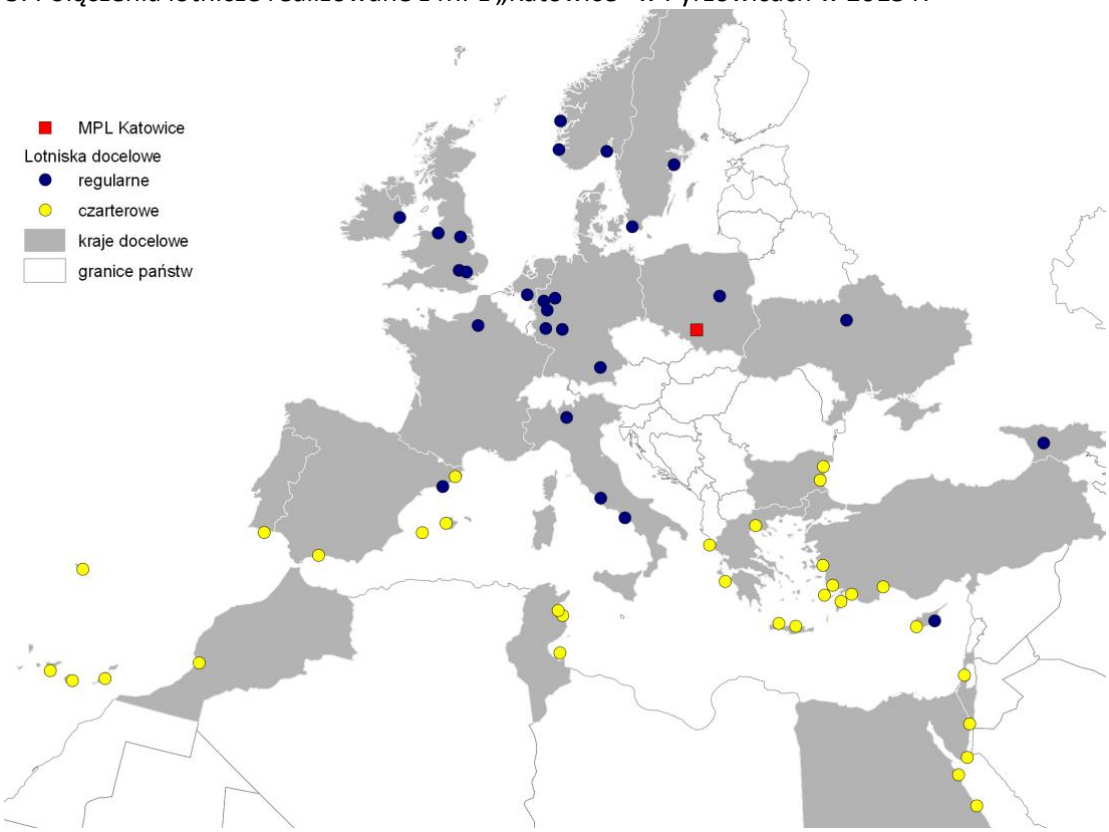
1) W województwie śląskim w 2011 r. w ramach sekcji H PKD „Transport i gospodarka magazynowa" zarejestrowanych było 29,5 tys. podmiotów, co stanowiło niecałe 12% wszystkich tego rodzaju podmiotów w Polsce.
2) Wartość środków trwałych, jakimi dysponują przedsiębiorstwa zajmujące się transportem drogowym w województwie śląskim wynosi ponad 3 mld zł i stanowi niecałe 11% aktywów kraju. Po województwie mazowieckim jest to najwyższa wartość w Polsce. Około 72% majątku firm stanowią środki transportu. Zużycie majątku w przedsiębiorstwach zajmujących się transportem drogowym jest wyższe od średniej krajowej, ale w odniesieniu do roku 2005 wyraźnie spadło.
3) Udział nakładów inwestycyjnych na środki transportu w ogóle nakładów kształtuje się w województwie śląskim na poziomie ok. 76%.
4) Województwo charakteryzuje się bardzo dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów (6 648 tys.), co stanowi ok. 11% ogółu pojazdów w kraju. Większą liczbę pojazdów posiada tylko województwo mazowieckie.
5) W województwie śląskim najwięcej pojazdów przypadających na 1000 osób występuje w subregionie północnym, najmniej w centralnym i zachodnim.

Wielkość przewozu pasażerów

1) W województwie śląskim w 2011 r. transportem samochodowym zarobkowym zostało przewiezionych łącznie ponad 41 mln osób. W ostatnich latach liczba przewożonych pasażerów stale maleje - w odniesieniu tylko do roku 2010 spadła o ponad 22%, co było największym spadkiem wśród wszystkich województw.
2) W regionie występuje największa łączna długość miejskich linii komunikacyjnych (ok. 20% długości linii miejskich w kraju) oraz największy odsetek mieszkańców miast obsługiwanych przez komunikację publiczną.
3) Długość sieci komunikacji miejskiej w województwie śląskim w 2011 r. wynosiła 10,6 tys. km i była to wartość o 5,7% większa w odniesieniu do roku poprzedniego.

4) Z sieci komunikacji miejskiej w 2011 r. skorzystało 570,3 mln pasażerów. W latach 2007-2010 nastąpił duży spadek ilości przewiezionych pasażerów o 27%. W 2011 r. zauważono tendencję pozytywną – wzrost liczby pasażerów o ponad 100 tys.
5) Oprócz sieci autobusowej i tramwajowej na terenie Metropolii Górnośląskiej - w Tychach funkcjonuje sieć trolejbusowa.
6) Największą sieć komunikacji publicznej tworzy w województwie KZK GOP, który dysponuje około tysiącem środków transportu (autobusów i tramwaje).
7) Coraz więcej na drogach pojawia się autobusów niskopodłogowych.
8) Zauważa się znaczące załamanie w ilości przewiezionych pasażerów koleją na trasach regionalnych.
9) Ruch lotniczy w województwie śląskim jest realizowany w głównej mierze poprzez MPL „Katowice" w Pyrzowicach, który w 2012 r. obsłużył 2,5 mln pasażerów (4. miejsce w kraju, spadek o jedną lokatę na rzecz portu w Gdańsku), oraz na którym liczba operacji lotniczych wyniosła 24,3 tys.
10) W ogólnej liczbie przewozów pasażerskich realizowanych przez port lotniczy w Pyrzowicach zdecydowanie dominuje ruch regularny. Można jednak zauważyć wyraźny wzrost liczby lotów czarterowych szczególnie w miesiącach letnich, co jest związane ze zwiększoną liczbą wyjazdów wakacyjnych w tym okresie.
11) Z opracowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego prognozy ruchu lotniczego wynika, że w 2015 r. lotnisko powinno obsłużyć 2,9 miliona pasażerów, czyli o ok. 20% więcej niż w roku 2010.
12) Brak jest regularnych połączeń pasażerskich realizowanych przez lotniska lokalne. Ruch pasażerów ogranicza się na nich jedynie do nieregularnych połączeń biznesowych i turystycznych. Ruch lotniczy jest zróżnicowany i kształtuje się od 1,5 tys. operacji do kilkunastu tysięcy operacji lotniczych rocznie.

Ryc. 5. Połączenia lotnicze realizowane z MPL „Katowice" w Pyrzowicach w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GTL S.A.

Wielkość transportu ładunków

1) Region charakteryzuje się największym po województwie mazowieckim obrotem w przewozie ładunków transportem samochodowym, a w 2011 r. miał bardzo wyrównany bilans przewozów.
2) Pod względem wielkości przewozu ładunków wewnątrz regionów (95 mln t) i między regionami kraju (po ok. 35 mln t ładunki nadane i przyjęte) województwo śląskie znajduje się w czołówce po województwie mazowieckim.
3) Województwo śląskie jest liderem w eksporcie i imporcie ładunków w obrocie międzynarodowym i jako jedno z 12 województw charakteryzuje się dodatnim bilansem tych przewozów.
4) W latach 2005-2011 przewozy na wszystkich poziomach obrotu zarówno w Polsce jak i w województwie śląskim wzrosły, jednak województwo śląskie charakteryzuje się niższym tempem wzrostu obrotu ładunkami ogółem aniżeli Polska. Większe tempo wzrostu występuje w przypadku obrotu międzynarodowego oraz w przypadku ładunków przyjmowanych w obrocie między regionami.
5) Największym przewoźnikiem ładunków w transporcie kolejowym w województwie śląskim jest PKP CARGO S.A. Największy odsetek przewozów realizuje on wewnątrz województwa.
6) Dominującymi kierunkami wywozu ładunków są województwa: opolskie, małopolskie, zachodniopomorskie, pomorskie. Ważnym kierunkiem wywozu są także Czechy.
7) W kierunku województwa śląskiego towary przywożone są z województw: małopolskiego, świętokrzyskiego, dolnośląskiego i opolskiego, a także z Ukrainy.
8) W 2012 r. wielkość eksportu ładunków koleją z województwa śląskiego znacznie przewyższała wartość importu (prawie 2 razy).
9) W przewozach ładunków koleją zarówno w imporcie jak i eksporcie zdecydowanie dominował węgiel kamienny.
10) W ostatnich latach zaobserwować można dużą dynamikę wzrostu ilości towarów przewożonych Linią Hutniczą-Szerokotorową (lata 2011 i 2012 okazały się rekordowymi pod względem przewiezionej masy).
11) W przewozach LHS zdecydowanie dominuje import. Dominującym towarem w strukturze przewozów jest ruda żelaza.
12) Transport ładunków w ruchu lotniczym w województwie śląskim jest realizowany w głównej mierze poprzez MPL „Katowice" w Pyrzowicach, który zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem ilości przewiezionych ładunków (w tonach), po warszawskim Okęciu.
13) Port notuje bardzo wyraźny wzrost przewozów cargo. W latach 2004-2010 charakteryzował się największym rozwojem mierzonym udziałem w krajowym rynku cargo. Port w Warszawie w tym samym okresie odnotował największy spadek udziału w przewozach ładunków w kraju.
14) Obrót towarowy w MPL „Katowice" charakteryzuje się ujemnym bilansem.
15) Z prognozy ruchu lotniczego przygotowanej dla MPL „Katowice", wynika że do roku 2015 powinna rosnąć rola portu jako jednego z głównych krajowych portów cargo. W 2015 r. ruch cargo powinien wynieść ok. 20 tys. ton, czyli o 80% więcej niż wynosił wynik osiągnięty w roku 2010.
16) W krajowym systemie transportowym żegluga śródlądowa ma bardzo małe znaczenie.
17) Z danych GUS wynika, że udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków ogółem w okresie 2000-2010 zmniejszył się z 0,8% do 0,3% i wartość ta stale maleje.
18) Z porównania przewozów ładunków żeglugą śródlądową według województw wynika, że z województwa śląskiego najwięcej ładunków przewożonych jest do województwa dolnośląskiego. Ładunki te to przede wszystkim węgiel kamienny przewożony poprzez Kanał Gliwicki i rzekę Odrę do Elektrociepłowni Wrocław.

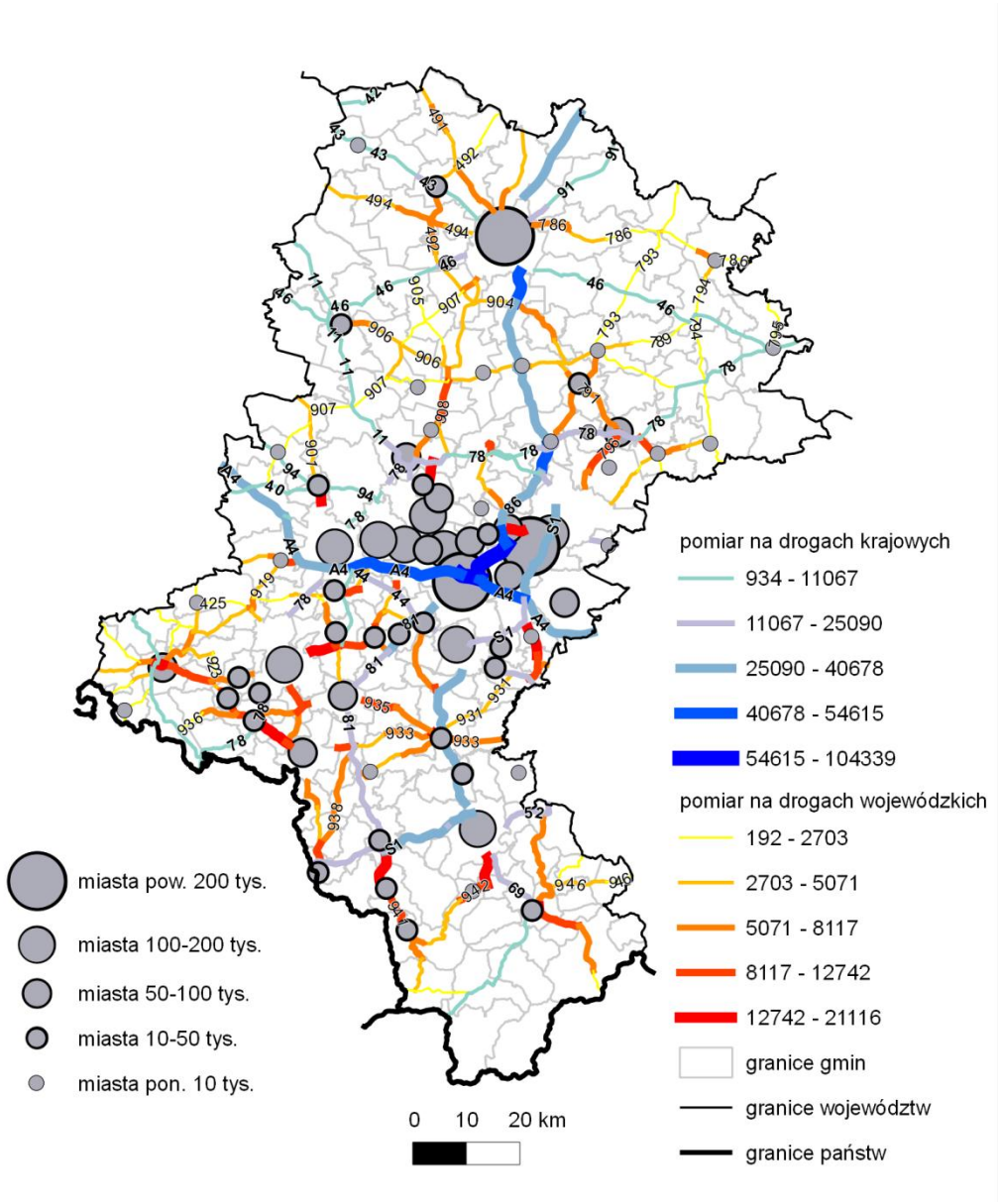
Natężenie ruchu

1) Z ostatniego pomiaru ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA w 2010 r. wynika, że województwo śląskie charakteryzuje się zarówno największym natężeniem ruchu na drogach krajowych, jak i największym wzrostem tego natężenia w ciągu ostatnich pięciu lat.
2) Z badania przeprowadzonego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (w 2010 roku) wynika, że drogą krajową charakteryzującą się największym natężeniem ruchu jest droga DK86, która rozpoczyna się na węźle drogowym z DK1 i S1 w Podwarpiu i biegnie przez Będzin, Sosnowiec i Katowice do Tychów.
3) Na niektórych odcinkach dróg krajowych natężenie ruchu charakteryzuje się szczególną intensywnością. Należą do nich:
   - Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę,
   - Katowice (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę,
   - Węzeł Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 pojazdów/dobę,
   - Czeladź – Sosnowiec (2,4 km) ok. 51,3 pojazdów/dobę,
   - Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 pojazdów/dobę.

   Są to odcinki przebiegające przez centrum Metropolii Górnośląskiej i tworzące podstawę jej systemu transportu drogowego.
4) Pod względem natężenia ruchu na drogach wojewódzkich, region znajduje się na drugiej pozycji po województwie małopolskim.
5) Województwo śląskie razem z opolskim i lubelskim charakteryzują się najniższym tempem wzrostu natężenia ruchu w stosunku do roku 2005. Największy względny wzrost ruchu wystąpił na drodze DW911, która łączy Bytom i Świerklaniec oraz komunikuje MPL „Katowice" w Pyrzowicach, a także stanowi jedną z arterii wylotowych Metropolii Górnośląskiej.
6) Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że na drogach krajowych większe znaczenie ma transport ciężki, a na drogach wojewódzkich transport indywidualny.
7) Ponad 80% dróg wojewódzkich w regionie stanowią drogi o charakterze gospodarczym. Pozostałe to drogi o charakterze rekreacyjnym (ok. 17%) i turystycznym (ok.1%). Największe natężenie ruchu występuje na drogach o charakterze turystycznym (6 tys. pojazdów/dobę) i gospodarczym (5,3 tys. pojazdów/dobę).
8) Wśród dróg wojewódzkich największa praca przewozowa jest wykonywana w południowej części województwa – na drogach DW933, DW941 oraz DW 935.
9) Województwo śląskie charakteryzuje się dużym obciążeniem torów spowodowanym przede wszystkim bardzo dużym ruchem towarowym, skoncentrowanym szczególnie w Metropolii Górnośląskiej, a także funkcjonowaniem w tym rejonie wielu węzłów kolejowych.
10) Według danych PKP PLK S.A. do tras o największej pracy eksploatacyjnej wykonanej w ruchu pasażerskim w 2012 r. należą w kolejności:
    - Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Poraj – Zawiercie),
    - Katowice – Legnica (odcinek Chorzów Batory – Gliwice),
    - Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (odcinek Psary – Zawiercie),
    - Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Łazy – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice),
    - Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Piotrków Trybunalski – Wyczerpy).
11) Według danych PKP PLK S.A. do tras o największej pracy eksploatacyjnej wykonanej w ruchu towarowym w 2012 roku należą w kolejności:
    - Chorzów Batory - Tczew (odcinek Kalina – Chorzew Siemkowice),
    - Kalety - Wrocław Mikołajów Wp2 (odcinek Lubliniec – Kluczbork),
    - Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Poraj – Zawiercie).

12) W przypadku tramwajów najczęściej wybierane są linie łączące Katowice z Bytomiem lub Chorzowem (co częściowo łączy się z natężeniem ruchu tramwajów na tych liniach), natomiast w przypadku autobusów linie łączące Gliwice z Zabrzem i komunikujące Bytom.

Ryc. 6. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r.



Źródło: Opracowanie własnena podstawie danych ZDW.

2.2.3. Zarządzanie transportem

Transport drogowy

1) Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu i gminy. Drogi zlokalizowane na terenie miast na prawach powiatu (za wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad) są zarządzane przez prezydentów tych miast.

2) Za zarządzanie infrastrukturą na drogach krajowych odpowiedzialny jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Organem odpowiedzialnym za zarządzanie drogami wojewódzkimi jest Zarząd Województwa (zadania te pełni przy pomocy Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach). Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu (zadania pełni przy pomocy Zarządu Dróg Powiatowych). Zarządcą dróg gminnych jest odpowiednio - prezydent miasta, burmistrz, wójt. Na terenach miast na prawach powiatu funkcje zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych pełnią prezydenci.
3) Ruchem na drogach krajowych (w tym na autostradach i drogach ekspresowych) na terenie całego województwa administruje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który wykonuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Oddział Katowice). Na drogach powiatowych oraz gminnych położonych poza terenem miast na prawach powiatu zarządzaniem ruchem zajmuje się starosta powiatu. Dla dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu zarządcami ruchu są odpowiedni prezydenci tych miast.
4) W zakresie zarządzania regionalnym transportem autobusowym na terenie województwa funkcjonuje niewielka liczba przedsiębiorstw PKS, z czego część znajduje się w likwidacji.
5) Ponadto funkcjonuje także kilkadziesiąt podmiotów zajmujących się przewozami w międzynarodowym, międzymiastowym oraz miejskim zbiorowym transporcie samochodowym.

Publiczna komunikacja miejska

1) W województwie śląskim wyróżnić można następujących organizatorów komunikacji miejskiej:
   - Związek gmin (KZK GOP),
   - Tarnowskie Góry (MZKP, zintegrowany taryfowo z KZK GOP),
   - Tychy (wraz z m.in. Lędzinami, Mikołowem, Łaziskami),
   - Jaworzno (z liniami wybiegowymi do Katowic i Sosnowca),
   - Częstochowa,
   - Rybnik (z liniami wybiegowymi, m.in. do Rydułtów),
   - Jastrzębie Zdrój (Międzygminny Związek Komunikacyjny, skupiający część miast ROW),
   - Racibórz,
   - Bieruń (z liniami wybiegowymi, przede wszystkim do Tychów),
   - Czechowice Dziedzice (z liniami wybiegowymi do Bielska Białej),
   - Bielsko Biała (z liniami wybiegowymi, w tym do Czechowic Dziedzic),
   - Porąbka (komunikacja wspólna z Kętami i Andrychowem w woj. małopolskim),
   - Żywiec,
   - Cieszyn,
   - Myszków,
   - Zawiercie.

Transport szynowy

1) Głównym zarządcą siecią linii kolejowych w Polsce jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do kompetencji tej spółki należy m.in. udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom, ich utrzymanie i modernizacja, przygotowywanie rozkładów jazdy oraz organizowanie ruchu pociągów na trasach kolejowych.
2) Na terenie województwa międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są przez PKP Intercity S.A., międzywojewódzkie przez PKP Intercity S.A. oraz Przewozy

Regionalne Sp. z o.o., a wojewódzkie przez Koleje Śląskie Sp. z o. o. (Koleje Śląskie Sp. z o.o. od grudnia 2012 r. przejęły wszystkie tego rodzaju połączenia kolejowe w województwie śląskim).

3) Przewoźników cargo można podzielić na dwie grupy ze względu na podstawową działalność gospodarczą. Pierwszą grupę stanowią przewoźnicy, dla których przewóz ładunków jest podstawową działalnością gospodarczą m.in. PKP Cargo S.A., CTL Logistics Spółka z o.o., DB Schenker Rail Polska S.A. Do drugiej grupy należą przewoźnicy, którzy świadczą usługi przewozowe przede wszystkim dla innych firm – swoich właścicieli m.in. LOTOS Kolej.

Transport lotniczy

1) MPL „Katowice" w Pyrzowicach znajduje się w zarządzie Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego (GTL S.A.), którego drugim akcjonariuszem pod względem ilości głosów na walnym zgromadzeniu jest Województwo Śląskie.
2) Pasażerskie połączenia lotnicze wykonywane są z portu lotniczego w Pyrzowicach, zarówno przez normalne jak i niskokosztowe linie lotnicze. Na szczególną uwagę zasługuje węgierska linia lotnicza Wizz Air, posiadająca na lotnisku w Pyrzowicach swoją bazę operacyjną i będąca głównym przewoźnikiem realizującym połączenia pasażerskie z tego portu.
3) Towarowe połączenia lotnicze są realizowane w głównej mierze na zlecenie firm kurierskich, przez linie lotnicze wyspecjalizowane w transporcie ładunków.
4) Lotniska i lądowiska lokalne znajdują się najczęściej w zarządzaniu Aeroklubu Polskiego za wyjątkiem: lotniska Rybnik Gotartowice (zarządzający Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego), lądowiska Bestwina-Kaniów (zarządzający Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.) i lądowiska Częstochowa Rudniki (zarządzający Aeroklub Częstochowski).

Transport wodny śródlądowy

1) Drogi wodne na obszarze województwa śląskiego funkcjonują w regionie wodnym Górnej Odry, a prawa właścicielskie w stosunku do nich wykonuje Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach.
2) Za zarządzanie drogami wodnymi województwa śląskiego odpowiedzialny jest Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu.
3) Właścicielem portu w Gliwicach jest Śląskie Centrum Logistyki S.A., której większościowym akcjonariuszem jest Miasto Gliwice.

2.2.4. Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo na drogach i torach kolejowych

1) Najgorsza sytuacja pod względem wypadkowości na drogach występuje we wschodniej części UE w tym w Polsce.
2) W porównaniu z innymi regionami województwo śląskie charakteryzuje się jedną z największych liczb wypadków (5 tys. w 2011 r.), w tym największą z udziałem nietrzeźwych.
3) W przypadku liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach województwo śląskie znalazło się na trzeciej pozycji za województwami: mazowieckim i wielkopolskim.
4) Pod względem wskaźników ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności oraz 100 tys. pojazdów województwo śląskie odznacza się najniższymi wartościami w kraju.
5) Generalnie w ostatnich latach (z pewnymi wyjątkami) można zauważyć systematyczny spadek liczby wypadków.

6) Szczególnie niebezpiecznym obszarem w województwie śląskim jest subregion północny, którego cechuje bardzo wysoka wartość wskaźnika śmiertelności uczestników wypadków w porównaniu do liczby ludności tam zamieszkałej.
7) Problem z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników dróg i kolei oraz ochrony przyrody stanowią kolizje drogowe z udziałem dzikich zwierząt.

Bezpieczeństwo na dworcach i w środkach transportu publicznego

1) W przypadku kradzieży dominują te dokonywane w środkach transportu (w 2012 r. zanotowano 1701 wykroczeń), natomiast w przypadku rozbojów dokonywanych na dworcach i w środkach transportu ich liczba jest porównywalna (odpowiednio 19 i 17 rozbojów).
2) Zarówno liczba kradzieży rzeczy cudzej jak i rozbojów na dworcach oraz w środkach transportu na terenie województwa śląskiego systematycznie spada.

Szpitalne oddziały ratunkowe i zespoły ratownictwa medycznego

1) Województwo śląskie posiada dobrze rozbudowaną sieć placówek lecznictwa otwartego, w tym ratownictwa medycznego. W 2011 r. region dysponował 163 zespołami wyjazdowymi ratownictwa medycznego (10,6% ogółu jednostek w kraju, druga pozycja w kraju po województwie mazowieckim).
2) W województwie funkcjonuje 15 dysponentów zespołów ratownictwa medycznego obsługujących 75 specjalistycznych i 79 podstawowych zespołów ratownictwa medycznego.
3) W województwie zlokalizowanych jest 11 szpitalnych oddziałów ratunkowych, z których 5 posiada lądowiska ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Lądowiska posiadają również trzy inne szpitale.
4) W województwie funkcjonuje jedna stała baza operacyjna lotniczego pogotowia ratunkowego (Gliwice).

2.2.5. Wpływ na środowisko

1) Zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez zniszczenie pokrywy glebowej, jak i rozczłonkowanie rzeźby terenu.
2) Degradacja wód jest wynikiem zarówno prowadzonych inwestycji, ponieważ dochodzi do zaburzenia naturalnych stosunków wodnych, jak również eksploatacji środków transportu, które przyczyniają się do zanieczyszczenia wód.
3) Przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje na głównych ciągach komunikacyjnych oraz w otoczeniu lotnisk i jest szczególnie uciążliwe dla ludności zamieszkującej obszary w ich sąsiedztwie.
4) Wynikiem działalności przewozowej, w szczególności transportu samochodowego, jest duże zanieczyszczenie powietrza. Często rozprzestrzenia się w dużych stężeniach, na niskich wysokościach i w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. Sektor transportu, stanowi duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych i jest jednym z głównych (obok niskiej emisji) czynników odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza w miastach.
5) Budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania i bytowania siedlisk i gatunków oraz wzrostu śmiertelności fauny.
6) Rozbudowa infrastruktury transportowej ingeruje w krajobrazy naturalne i kulturowe, często powodując znaczącą degradację ich walorów.

2.3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy

Usytuowanie województwa śląskiego w europejskim systemie transportu jest zdeterminowane położeniem w zasięgu mających już wymiar historyczny paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w zasięgu sieci TEN-T.

2.3.1. Paneuropejskie korytarze transportowe

Są to ciągi infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż której przebiegają szlaki transportowe o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi. Ich utworzenie miało wymiar historyczny związany z procesem integracji kontynentu europejskiego w latach 90-tych XX wieku.

Województwo śląskie jest położone w obszarze węzłowym dwóch głównych europejskich korytarzy, które biegną z Zachodu na Wschód i z Północy na Południe Europy. Są to:

- **Korytarz III** – relacja: (Madryt – Paryż - Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów – (Azja),
- **Korytarz VI** – relacja: (Helsinki) Sztokholm - Gdańsk – Katowice – Żylina - (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa – Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

2.3.2. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego, na realizacji której opiera się polityka transportowa UE. Sieć TEN-T jest rozwijana w podejściu dwupoziomowym, obejmującym sieć kompleksową (*comprehensive network*), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r. i sieć bazową (*core network*), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r., jako priorytet w ramach sieci kompleksowej[6].

Sieć kompleksowa stanowi podstawowy poziom TEN-T i składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury. Powinna zapewnić dostępność i spójność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych.

W skład sieci kompleksowej na obszarze województwa śląskiego wchodzą:

- **transport drogowy**:
  - S1 Bielsko-Biała – Cieszyn,
  - S11 Kępno – Pyrzowice,
- **transport kolejowy**:
  - Gdynia – Tczew – Toruń – Częstochowa – Tarnowskie Góry – Katowice,
  - Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice,
  - Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim;
  - Kielce – Częstochowa – Fosowskie (Opole);

[6] zakłada się regularne wprowadzanie zmian do załączników wymieniających elementy sieci kompleksowej oraz przewiduje się przegląd sieci bazowej do 2023 roku.

- Gliwice – Kędzierzyn-Koźle,
- Katowice – Ostrawa (*linia planowana*),

– **terminale kolejowo-drogowe**:
- Pyrzowice,
- Gliwice,

– **transport lotniczy**: brak obiektów,

– **transport wodny**: brak obiektów.

Sieć bazowa znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje jej strategicznie najważniejsze części. Połączona jest w węzłach i zapewnia połączenia z sieciami infrastruktury transportowej państw sąsiadujących.

W skład sieci bazowej na obszarze województwa śląskiego wchodzą:

– **transport drogowy**:
- A4 Olszyna / Zgorzelec - Legnica - Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl – Medyka,
- A1 Gdańsk - Łódź - Częstochowa - Pyrzowice – Gorzyczki,
- DK1/S86/DK1/S69 Gdynia/Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec – Zwardoń,

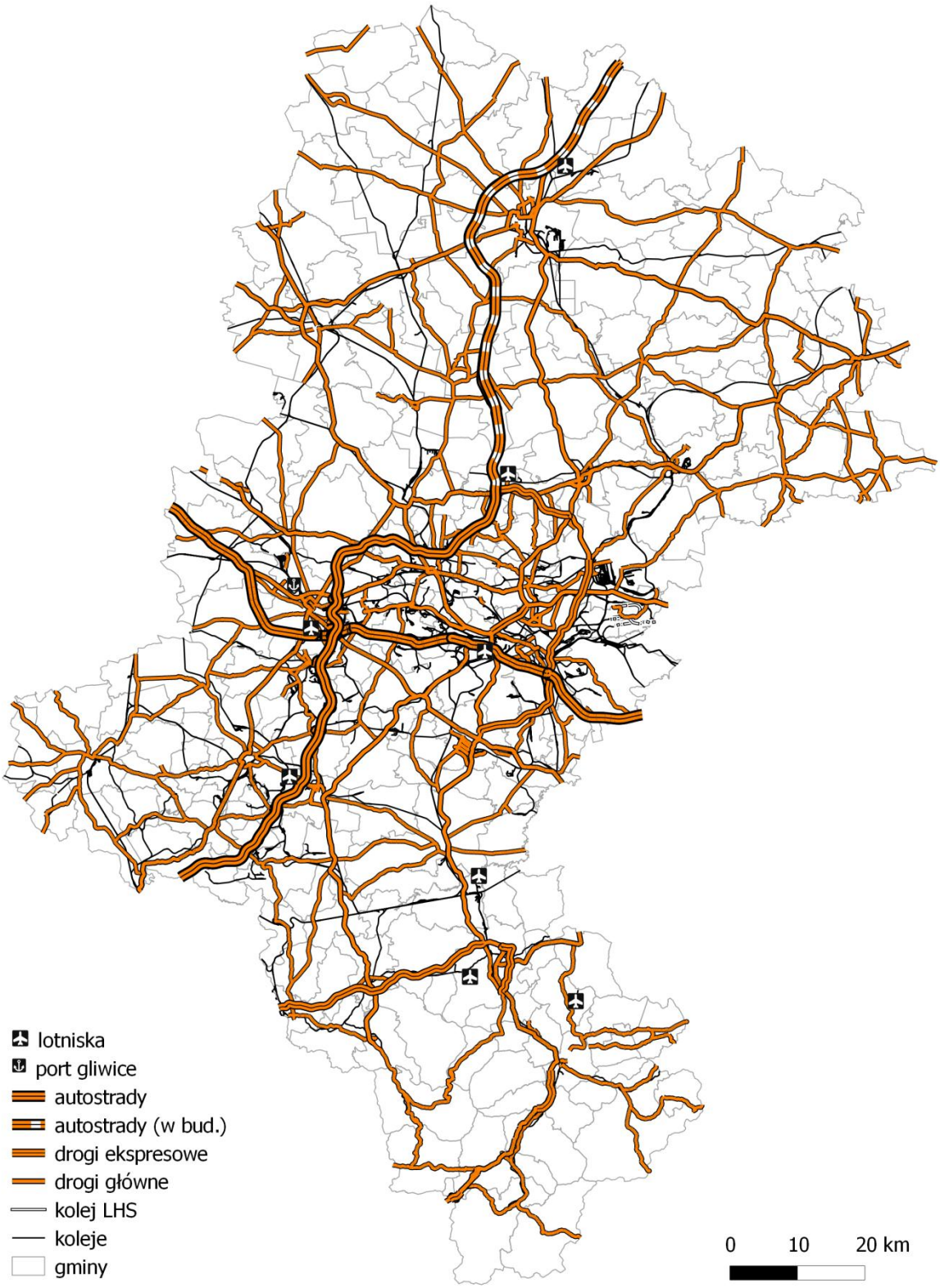
– **transport kolejowy**:
- Gdynia - Gdańsk - Tczew - Iława - Warszawa - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Zwardoń/Zebrzydowice,
- Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Przemyśl – Medyka,
- Kędzierzyn-Koźle – Chałupki,

– **terminale kolejowo-drogowe**:
- Sławków,

– **transport lotniczy**:
- Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach,

– **transport wodny:** brak obiektów.

Ryc. 7. Sieć transportowa województwa śląskiego.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych.

2.3.3. Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi

Przez województwo śląskie przebiegają drogowe, kolejowe oraz wodne ciągi transportowe międzynarodowego znaczenia, będące przedmiotem umów międzynarodowych.

Ciągi drogowe

Według zapisów ratyfikowanej przez Polskę Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR)[7], międzynarodowe znaczenie w województwie śląskim mają następujące ciągi drogowe:

Drogi podstawowe:

- **E 40** - Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liege - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu (w woj. śląskim - A4),
- **E 75** - Gdańsk - Toruń Włocławek – Łódź – Piotrków Trybunalski - Katowice - Český Těšin - Žilina - Trenčin - Pieštany - Bratislava - Wiener Neustadt (w woj. śląskim – DK1, S1).

Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe:

- **E 462** - Brno - Olomouc - Český Těšin – Katowice - Kraków (w woj. śląskim - S1, DK1, A4).

Ciągi kolejowe

Polska jest sygnatariuszem dwóch międzynarodowych umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych tj. AGC[8] i AGTC[9]. Z linii kolejowych objętych tymi Umowami przez województwo śląskie przebiegają:

AGC

- **E 59** - Świnoujście - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław - Opole – Chałupki,
- **E 65** - Gdynia - Gdańsk - Warszawa - Katowice - Zebrzydowice (- Petrovice u. Karvine),
- **E 30** - (Görlitz -) Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Medyka (- Mostiska).

AGTC[10]

---

[7] AGR – umowa sporządzono w Genewie w dniu 15 listopada 1975 r. Według tej umowy Strony przyjmują projekt sieci drogowej, zwanej siecią międzynarodową dróg „E", jako uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych.

[8] AGC - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. W Polsce obowiązuje od 27 kwietnia 1989 r. Umowa wyznacza sieć linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, które powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).

[9] AGTC - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce obowiązuje od 14 stycznia 2002 r. - umowa wyznacza sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta ma formę planu rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który powinien być realizowany poprzez programy krajowe (Monitor Polski 2004 r. nr 3 poz. 50).

[10] "C - E" oznacza linie kolejowe zasadniczo identyczne z liniami E według Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 1985 roku. "C" oznacza inne ważne linie międzynarodowego transportu kombinowanego. Numery linii "C" są identyczne z numerami najbliższych linii E i są czasem uzupełniane numerem serii. Literę E umieszczono dla łatwego odniesienia i porównania z liniami zawartymi w AGC.

- **C-E 59** - Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław - Opole-Chałupki / (-Bohumin),
- **C-E 65** - Gdynia-Gdańsk – Tczew – Warszawa – Katowice - Zebrzydowice / Bydgoszcz (-Petrovice u. Karviné),
- **C-E 30** - (Görlitz-) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka / (-Mostiska),
- **C 65/2** - Chorzew Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie - Jaworzno Szczakowa -Czechowice Dziedzice.

Ciągi wodne

Parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych określa Umowa o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN)[11]. W ramach tego porozumienia dla obszaru Polski wyodrębniono trzy trasy dróg wodnych (w tym Kanał Gliwicki) oraz kilka portów śródlądowych (w tym Port Gliwice), które potencjalnie mogłyby stanowić elementy jednolitej sieci europejskich dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Podstawowym kryterium dla dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu jest jednak posiadanie parametrów co najmniej IV klasy drogi wodnej, a wpisane do AGN drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają tego kryterium. W związku z tym Polska jest jedynym krajem Europy Środkowo – Wschodniej i jedynym krajem UE, który nie podpisał przedmiotowej umowy.

[11] AGN (*European Agreement On Main Inland Waterways of International Importance*) – umowa sporządzona została 19 stycznia 1996 r. na forum Komitetu Transportu Śródlądowego EKG-ONZ i określa wymagane parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

3. Analiza SWOT

W tabelach poniżej przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane w ramach poszczególnych systemów transportu[12]. Czynniki te zostały zestawione na podstawie wyników ankiety przeprowadzonej m.in. wśród przedstawicieli zarządców infrastruktury, operatorów transportu regionalnego, ponadregionalnego i towarowego oraz przedstawicieli samorządów lokalnych.

TRANSPORT DROGOWY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Gęsta i równomiernie rozłożona sieć dróg, w tym dróg dwujezdniowych (powodująca wysoką płynność ruchu)	Duże natężenie ruchu (duża liczba samochodów) oraz brak obwodnic miast i aglomeracji	Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (wysoka dostępność komunikacyjna regionu)	Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji
Lokalizacja dużych węzłów komunikacyjnych w obrębie regionu (w tym np. węzeł autostradowy Sośnica)	Brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową oraz zintegrowanego systemu zarządzania ruchem	Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich	Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty
Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych ze stolicą województwa (Metropolią Górnośląską)	Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń	Sprecyzowane plany rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych	Słabość systemu planowania przestrzennego na wszystkich szczeblach
Dogodny przebieg autostrad	Brak polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów	Centralne umiejscowienie portu lotniczego w województwie	Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość
Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych województwa z ważnymi ośrodkami ościennych województw i regionów przygranicznych	Zły stan dróg	Dyrektywy i wytyczne UE (presja na wprowadzenie inteligentnych systemów transportu i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg)	Wzrost liczby samochodów
	Wywieranie silnej presji na środowisko (gł. hałas, zanieczyszczenia powietrza, fragmentacja przestrzeni)	Rozwój regionu – wzrost zapotrzebowania na różne środki transportu	

TRANSPORT KOLEJOWY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Gęsta i równomiernie rozłożona sieć	Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej powodujący m.in. niską prędkość eksploatacyjną (długi czas przejazdu), wąskie gardła w sieci	Realizacja polityki UE (presja na wzrost znaczenia transportu szynowego w tym budowa szybkich kolei)	Presja związków zawodowych hamująca przeobrażenia na kolei
Istnienie linii kolejowej o podwyższonych parametrach prędkości	Brak zintegrowania między koleją a innymi środkami transportu	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy	Brak wizji rozwoju linii regionalnych przez podmioty samorządowe

[12] Kolorem szarym oznaczono te czynniki, które mają szczególne znaczenie w ujęciu horyzontalnym tzn. wpływają na inne gałęzie transportu.

(CMK)		europejskich	
Bezpieczeństwo przewozów	Zły stan techniczny taboru	Położenie na szlakach transportowych transgranicznych oraz dogodna lokalizacja stacji kolejowych	Niekorzystna polityka transportowa państwa wobec kolei
Duża liczba węzłów kolejowych	Rozproszony system zarządzania i relacji w organizacji transportu	Wzrost konkurencji na rynku poprzez pojawienie się nowych przewoźników	Lobbing transportu drogowego
Efektywność energetyczna przewozu towarów masowych	Likwidacja dworców i przystanków kolejowych	Zmiany w prawie umożliwiające regionalizację (np. przejęcie przez samorządy własności dworców)	Wzrost siły innych gałęzi transportu
Mniejsza uciążliwość dla środowiska	Zły wizerunek w stosunku do innych środków transportu	Wzrost kongestii[13] konkurencyjnych gałęzi transportu	Słabość polityki planowania na wszystkich szczeblach zarządzania
Włączenie sieci kolejowej w międzynarodowe systemy transportu kolejowego	Zagrożenie hałasem na terenach mieszkaniowych w otoczeniu infrastruktury transportu kolejowego.	Możliwość wykorzystania nieużytkowanych korytarzy kolejowych	Postępująca degradacja infrastruktury, wyłączanie linii kolejowych z użytkowania.

TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Zlokalizowanie początku Odrzańskiej Drogi Wodnej	Niska jakościowo, przestarzała flota oraz zdekapitalizowana infrastruktura	Presja UE na wzrost znaczenia wodnego transportu śródlądowego	Marginalizacja znaczenia transportu wodnego w polityce krajowej
Niski koszt jednostkowy przewozu	Brak efektywnego powiązania z europejską siecią dróg wodnych	Możliwość potencjalnego rozwoju dróg wodnych (modernizacja szlaku na Odrze, utrzymanie Kanału Gliwickiego)	Problemy techniczne, ekonomiczne i gospodarcze związane z rozwojem transportu śródlądowego
Funkcjonowanie portu w Gliwicach	Niska przepustowość i szybkość transportu wodnego	Uwzględnienie w dok. strategicznych woj. śląskiego bud. Kan. Odra-Dunaj	Warunki meteorologiczne i hydrologiczne
Niskie koszty zewnętrzne żeglugi śródlądowej	Sezonowość transportu	Popyt efektywny i potencjalny na przewozy towarów w woj. śląskim (tonokilometr)	Niewydolny system zarządzania gospodarką wodną
	Trudność w utrzymaniu drożności kanałów (zamulanie kanałów)	Nacisk województwa małopolskiego (RZGW) na budowę Kan. Śl.	Substytucja ze strony transportu drogowego
	Niska dostępność transportu	Synergia transportowej i hydrologicznej funkcji dróg wodnych	
	Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze nowych inwestycji		

[13] Zatłoczenie na szlakach transportowych.

TRANSPORT LOTNICZY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Funkcjonowanie w regionie portu lotniczego o statusie międzynarodowym (MPL Katowice w Pyrzowicach)	Brak szybkiego skomunikowania środkami komunikacji publicznej MPL Katowice z ośrodkami regionalnymi, w tym transportem kolejowym	Podejmowane inwestycje w zakresie podniesienia jakości infrastruktury lotniskowej (obsługa pasażerów, cargo, systemy nawigacyjne) w tym duże zaangażowanie samorządu w rozwój GTL	Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (krajowych i zagranicznych)
Dogodna lokalizacja MPL ze względu na warunki klimatyczne oraz istniejące rezerwy terenu	Marginalne znaczenie lotnisk lokalnych	Potencjał gospodarczy i demograficzny rynku, zróżnicowanie popytu	Brak skoordynowanej polityki państwa wspierającej rozwój portów regionalnych i transportu multimodalnego
Wielofunkcyjność MPL (ruch pasażerski i cargo)	Mała liczba przewoźników regularnych w MPL	Rozwój rynku cargo	Konflikty społeczne i środowiskowe
Powiązanie MPL z transportem drogowym	Niedoinwestowanie lotnisk lokalnych	Wzrost popularności przelotów zarówno turystycznych jak i biznesowych	Wzrost cen paliw – brak alternatywnego napędu
Funkcjonowanie i równomierne rozmieszczenie sieci lotnisk lokalnych	Brak szybkiego skomunikowania małych lotnisk z ośrodkami regionalnymi	Wsparcie ze strony województwa w celu zwiększenia dostępności portu	Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój
	Duża monopolizacja przewozów		
	Ponadnormatywny hałas na terenach mieszkaniowych w otoczeniu lotnisk		

TRANSPORT MULTIMODALNY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Duża liczba centrów przeładunkowych i logistycznych	Niedostosowanie infrastruktury transportowej do lokalizacji centrów	Potencjał gospodarczy województwa, w tym związany z funkcjonowaniem stref ekonomicznych	Brak rozwiązań systemowych w zakresie transportu intermodalnego (nieskuteczne wdrażanie „Tiry na tory”)
Funkcjonowanie intermodalnych terminali przeładunkowych (Sławków, MPL Katowice w Pyrzowicach i port w Gliwicach)	Wydłużenie czasu przewozu z uwagi na przeładunki	Położenie transgraniczne, na przecięciu korytarzy transportowych	Kryzys ekonomiczny
Duży popyt w regionie na transport ładunków (zwłaszcza sypkich)	Ograniczona „intermodalność” lub jej brak	Istnienie różnych gałęzi transportu na terenie województwa	Zły stan infrastruktury towarzyszącej terminalom przeładunkowym
Znaczna liczba firm sektora TSL	Niedostateczne skomunikowanie, w tym przede wszystkim drogowe, terminalu w Sławkowie	Najlepsza w Polsce sieć drogowa stwarzająca możliwość rozwoju	Brak zrównoważenia różnych środków transportu w kontekście transportu kombinowanego
Kompleksowa obsługa klienta	Wysokie koszty powstania nowych terminali przeładunkowych	Wsparcie ze strony UE	Rosnące koszty funkcjonowania transportu
		Odpowiednia polityka transportowa	

TRANSPORT PUBLICZNY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Gęsta sieć linii komunikacji publicznej w Metropolii Górnośląskiej	Niedostosowana do potrzeb liczba połączeń między ośrodkami regionalnymi oraz powiatami	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich	Niedostatek integracji na poziomie polityk transportowych wszystkich szczebli
Funkcjonowanie i organizacja transportu publicznego w formie związków komunikacyjnych - rozdzielenie funkcji organizatora i operatora	Niska jakość taboru (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, mały udział pojazdów nieskoemisyjnych i energooszczędnych)	Realizowane projekty np. Śląska Karta Usług Publicznych, Dynamiczna Informacja Przystankowa	Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej
Dostępność transportu publicznego	Brak integracji między różnymi środkami transportu	Kongestia drogowa i polityka transportowa w miastach	Tendencja spadkowa w zakresie popytu – tendencje demograficzne oraz zmiana preferencji ludności
Zróżnicowanie środków transportu w Metropolii Górnośląskiej	Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego	Rosnące koszty transportu indywidualnego	Niespełnienie wzrastających oczekiwań pasażerów w stosunku do transportu publicznego
Łatwość rozbudowania infrastruktury punktowej	Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizacjami transportowymi	Realizacja wytycznych UE w zakresie polityk miejskich	Wzrost kosztów w transporcie zbiorowym (wynikające z regulacji), ograniczenia budżetowe
Konkurencyjność cenowa w stosunku do transportu drogowego	Mała aktywność samorządu województwa		

4. Wizja

System transportowy w województwie śląskim w roku 2030 będzie:

→ **Nowoczesny** - wykorzystujący nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne zarówno w zakresie organizacji, nadzoru oraz sterowania ruchem, jak również taboru oraz rozbudowy infrastruktury,
→ **Atrakcyjny** - dostosowany do potrzeb mieszkańców podróżujących środkami transportu zbiorowego, jak i indywidualnego,
→ **Efektywny** - dobrze zorganizowany zarówno w zakresie infrastruktury jak i organizacji, zapewniający sprawne i bezpieczne przemieszczanie się po regionie,
→ **Zintegrowany** - wewnątrz poszczególnych gałęzi transportu oraz międzygałęziowo,
→ **Spójny** – zarówno z krajowym jak i europejskim systemem transportowym, zapewniający dostępnośc do regionu,
→ **Prośrodowiskowy** - poprzez realizację zasady zrównoważonego rozwoju na wszystkich etapach rozwoju systemu transportu tj. planowania, realizacji oraz wykorzystania.

Stworzenie takiego systemu transportu w regionie wpływać będzie na podniesienie jakości życia, stanowić będzie jeden z głównych czynników dynamizacji rozwoju tego obszaru oraz pozwoli na osiągnięcie wysokiej pozycji konkurencyjnej regionu w przestrzeni europejskiej.

Wizja rozwoju systemu transportu w województwie śląskim

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE REGIONEM
O DOBRZE ZORGANIZOWANYM SYSTEMIE TRANSPORTU,
SPRAWNIE I EFEKTYWNIE ZARZĄDZANYM
ORAZ BEZPIECZNYM W WYMIARZE EKOLOGICZNYM I TECHNICZNYM

Cechy systemu transportu w 2030 roku:

- ✓ *Dobrze zorganizowany, będący czynnikiem wysokiej pozycji konkurencyjnej województwa w Europie,*
- ✓ *Będący istotnym elementem krajowej i europejskiej sieci transportowej,*
- ✓ *Integrujący różne gałęzie systemu transportu,*
- ✓ *Zapewniający lepszą spójność przestrzenną województwa,*
- ✓ *Przyjazny dla środowiska, realizujący zasadę zrównoważonego rozwoju,*
- ✓ *Atrakcyjny, tani i szybki, dostosowany do potrzeb mieszkańców i odwiedzających region.*

5. Pola strategiczne

Pola wyznaczone w ramach Strategii nakreślają obszary działań na rzecz realizacji dokumentu. Każde z pól ma charakter horyzontalny i w granicach każdego z nich znajdują się wszystkie gałęzie transportu objęte Strategią.

W toku prac nad Strategią określono pięć pól strategicznych:

- ☐ **Otwartość i spójność**
- ☐ **Komplementarność**
- ☐ **Bezpieczeństwo**
- ☐ **Innowacje**
- ☐ **Mobilność**

Pierwszym wskazanym polem jest otwartość i spójność umożliwiająca zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa w powiązaniu z systemami krajowym i europejskim. Aktywności pozostające w zakresie tego pola obejmują działania planistyczne, organizacyjne i inwestycyjne zmierzające w kierunku zapewnienia wewnętrznej i zewnętrznej spójności i komplementarności połączeń drogowych, szynowych, wodnych i lotniczych.

Komplementarność w aspekcie kreowania systemu transportowego rozumiana jest przede wszystkim jako współpraca różnych podmiotów realizujących działania w sferze transportu. W ramach wskazanego pola akcent powinien być położony na działania mające na celu integrację różnych gałęzi transportu. Działania te dotyczą zarówno transportu towarowego jak i osobowego. Istotne będą działania dotyczące wykorzystania infrastruktury w postaci węzłów przeładunkowych czy też działań związanych z kooperacją przewoźników i spedytorów. Natomiast w kontekście transportu osobowego działania powinny być ukierunkowane na tworzenie węzłów przesiadkowych oraz integrację czy koordynację przewozów na poziomie regionalnym.

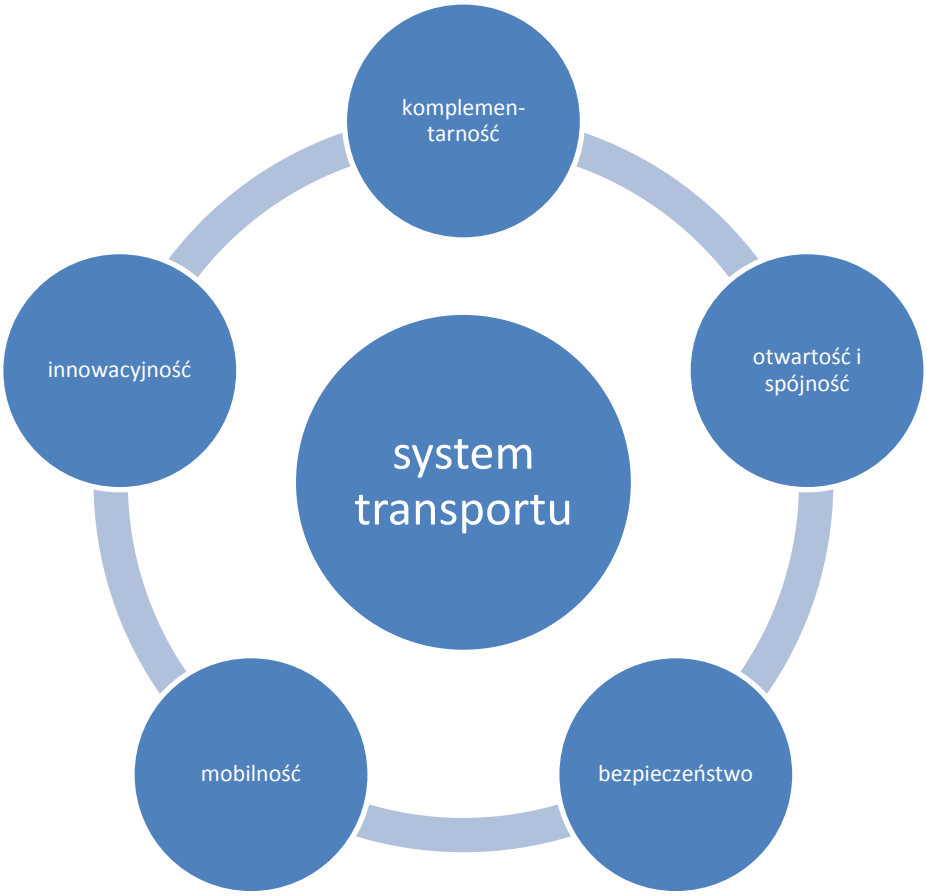
Bezpieczeństwo to istotny czynnik pozwalający zachować wewnętrzną sprawność i efektywność systemu oraz minimalizujący szkody dla otoczenia. Pole to określa działania podejmowane zarówno w celu zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu, jak i zapewnienia ochrony dla środowiska społecznego i naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne. Aktywności cechujące to pole będą miały charakter rozwiązań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych oraz planistycznych.

Kolejne pole stanowią innowacje. Nowoczesne technologie transportowe umożliwiają podniesienie jakości działań w każdym z poprzednio wymienionych pól. Precyzyjnie zaplanowane i zorganizowane działania inwestycyjne wdrażające nowoczesne technologie transportowe wzmocnią osiągnięcie założonych celów strategicznych.

W kontekście coraz większej mobilności ludzi, zależnej zarówno od czynników decydujących o przemieszczaniu jak i warunków wpływających na wybór środka transportu, konieczne jest promowanie rozwiązań, które przyczynią się do zmniejszenia kongestii oraz upłynnienia przewozów pasażerskich na poziomie regionalnym, międzynarodowym oraz lokalnym, przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. W tym celu konieczne jest promowanie transportu zbiorowego, jako środka komunikacji umożliwiającego szybkie przemieszczenie się w dowolnym kierunku. Zgodnie z zapisami opracowanej przez Komisję Europejską Białej Księgi: „zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych pozwoli

na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości usług, tym samym podnosząc popularność środków transportu publicznego. Zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu".

Ryc. 8. Pola strategiczne.



Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie wymienione pola przenikają się wzajemnie. Realizacja inwestycji transportowych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu i w środkach transportu, poprawy wewnętrznej i zewnętrznej spójności i komplementarności systemu oraz będzie umożliwiała zastosowanie nowoczesnych, innowacyjnych technologii. Potraktowanie bezpieczeństwa jako priorytetu, poprzez przyjęcie określonych rozwiązań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych oraz planistycznych, wpłynie pozytywnie na jakość infrastruktury, przyczyni się do poprawienia integracji oraz będzie motorem wprowadzania innowacji. Dążenie do integracji wymusi stosowanie innowacyjnych rozwiązań, a w konsekwencji wpłynie na jakość infrastruktury i zwiększy bezpieczeństwo zarówno przejazdu jak i środowiska społecznego i naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne. Zastosowane innowacje wzmocnią wysoką jakość infrastruktury, zwiększą bezpieczeństwo oraz ułatwią zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa i jego kompatybilności z systemami zewnętrznymi.

6. Cele i kierunki działań

Zgodnie z zapisami Białej Księgi należy dążyć do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, który powinien ułatwiać przemieszczanie się obywateli i towarów, obniżać jego koszty i zapewnić zrównoważony rozwój transportu europejskiego. Wiąże się to z wdrożeniem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Otwarciu rynku musi towarzyszyć lepsza jakość miejsc i warunków pracy, jako że zasoby ludzkie są kluczowym składnikiem systemu transportowego wysokiej jakości. Ponadto dla wszystkich krajów członkowskich UE ważnym zadaniem jest ochrona i bezpieczeństwo transportu oraz jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych. Przy planowaniu rozwoju transportu należy uwzględniać takie elementy jak rozwiązania innowacyjne, unowocześnienie infrastruktury oraz integrację z systemami transportowymi krajów spoza UE.

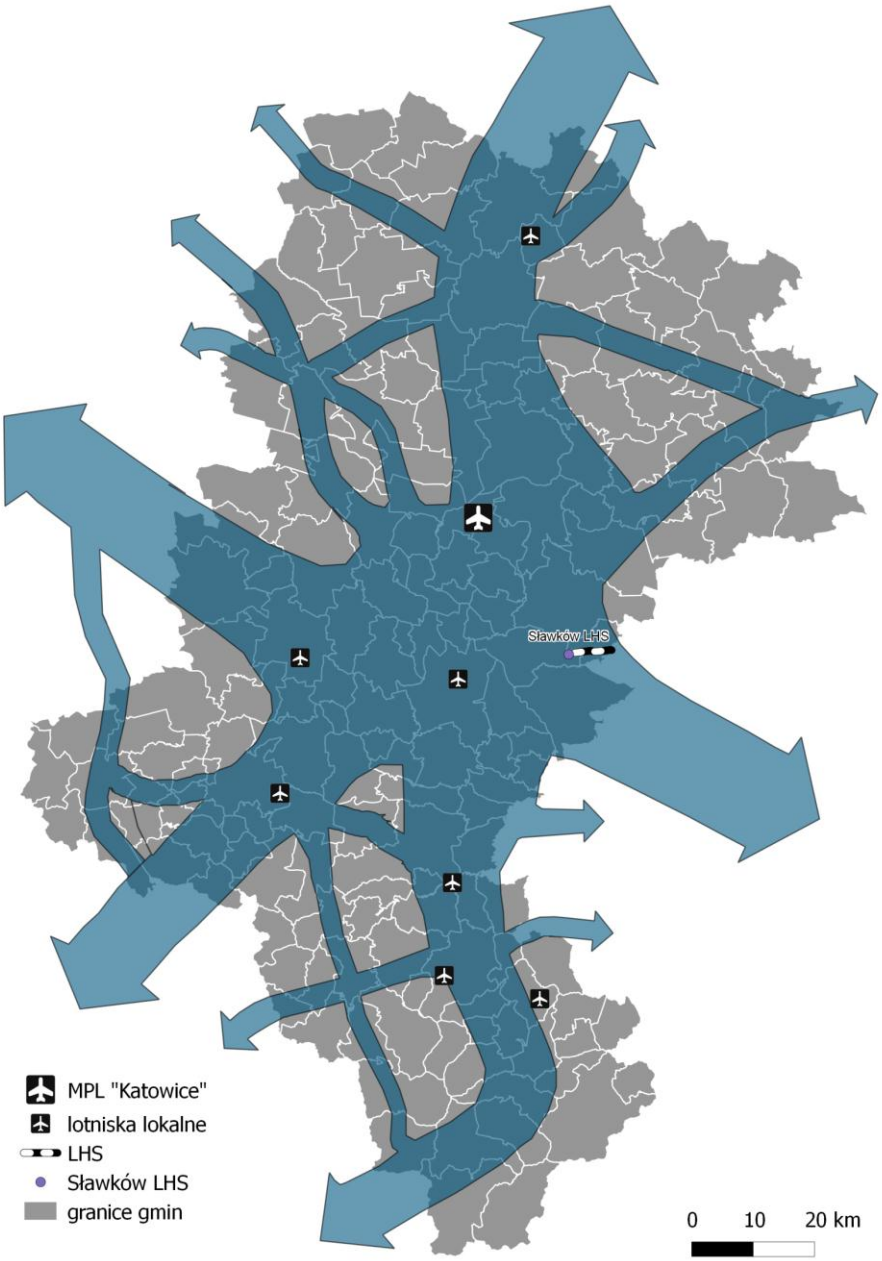
W Strategii Rozwoju Transportu Kraju do roku 2020 głównymi celami rozwoju są stworzenie zintegrowanego systemu transportowego oraz warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych. Działania powinny obejmować kwestie związane z: budową i modernizacją infrastruktury, zarządzaniem i jej organizacją, bezpieczeństwem i ekologią transportu oraz jego finansowaniem.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowaniu Kraju wskazują na nowe podejście do zagadnień polityki rozwoju posługując się pojęciami obszarów strategicznej interwencji (OSI) czy obszarów problemowych. Powyższe zagadnienia znalazły swoje odbicie również w strategii rozwoju województwa. Analiza sytuacji w regionie w kontekście typów obszarów i celów określonych w KSRR i KPZK pozwoliła na wyznaczenie w tym dokumencie 12 typów obszarów strategicznej interwencji komplementarnych wobec wskazanych w ww. dokumentach krajowych. Z punktu widzenia realizacji poniższego dokumentu istotny jest obszar dotyczący zagadnień transportowych.

Obszary korytarzy sieci transportowych są to obszary zlokalizowane wzdłuż głównych istniejących i planowanych szlaków komunikacyjnych, w tym przede wszystkim autostrad i dróg ekspresowych, a w dalszej kolejności dróg głównych ruchu przyśpieszonego i dróg głównych. Ponadto obejmują także inne kluczowe elementy układu transportowego tj. MPL „Katowice" w Pyrzowicach i lotniska lokalne, terminale w Sławkowie, Port w Gliwicach oraz duże centra logistyczne, integrujące różne gałęzie transportu. Sieć głównych korytarzy transportowych jest szkieletem całego systemu komunikacyjnego i stanowi podstawę realizacji polityki transportowej. Rozwój korytarzy przyczyni się także do rozwoju gospodarczego całego obszaru województwa, w tym obszarów położonych w ich zasięgu oraz do zwiększenia ich dostępności przestrzennej. Wymaga to ujęcia rozwoju sieci transportowych w szerszym kontekście – jako elementu krajowej i europejskiej sieci transportowej. Przyczyni się to do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej regionu. W związku z tym konieczne jest stworzenie i modernizacja infrastruktury transportowej, w tym głównie drogowej, kolejowej, lotniczej i logistycznej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania takich obszarów. Wzdłuż korytarzy powinny być zlokalizowane nowoczesne obiekty logistyczne i przeładunkowe oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Szczególnie pożądane jest stworzenie centrów logistycznych odpowiedniej rangi, będących kompleksowymi obiektami posiadającymi wyspecjalizowaną infrastrukturę, na terenie których działają podmioty świadczące usługi logistyczne oraz usługi towarzyszące. Powinny to być obiekty o bardzo szerokim spektrum działalności, a nie tylko nowoczesne magazyny do wynajęcia lub firmowe punkty dystrybucyjne. Najważniejszym wyzwaniem tego obszaru

będzie połączenie regionu z innymi regionami kraju i Europy nowoczesną infrastrukturą transportową i komunikacyjną, jak również utrzymanie pozycji jednego z głównych węzłów komunikacyjnych.

Ryc. 9. Korytarze rozwoju sieci transportowych.



Źródło: Opracowanie własne.

W wymiarze terytorialnym w ramach Strategii cele można podzielić na trzy grupy:

1. Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych,
2. Cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego,
3. Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych.

REGION

CEL 1. OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI

Dostępność jest to łatwość osiągania danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury oraz usług transportowych i powinna być analizowana w aspekcie wszystkich gałęzi transportu tj. drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego oraz rowerowego. Dostępność jest determinowana zarówno przez sposób zagospodarowania przestrzeni jak i działanie systemu transportu, a rozpatrywać można ją zarówno w kontekście zewnętrznym jak i wewnętrznym. W kontekście zewnętrznym – jako element krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawą jest tu usytuowanie systemu transportu województwa śląskiego w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T i połączenie z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi. Kontekst wewnętrzny dotyczy natomiast połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa (Katowice, Częstochowa, Bielsko-Biała, Rybnik) oraz pomiędzy ośrodkami regionalnymi, a lokalnymi ośrodkami rozwoju i ośrodkami peryferyjnymi. Konieczne jest przy tym zapewnienie połączeń pomiędzy wyżej wymienionymi ośrodkami zbiorową komunikacją publiczną o wysokim standardzie.

Osiągnięcie wymaganego poziomu dostępności zewnętrznej i wewnętrznej usytuowanych w województwie śląskim ośrodków różnej rangi, wymagać będzie budowy, rewitalizacji i modernizacji infrastruktury różnych gałęzi transportu. Przedmiotowe działania będą decydować o sprawności funkcjonowania regionu jako całości i będą stanowiły jeden z podstawowych elementów wysokiej jakości życia mieszkańców województwa śląskiego.

Priorytetowe kierunki działań w celu 1:

a. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
b. Realizacja inwestycji dotyczących suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
c. Wzmocnienie działań na rzecz długofalowego planowania i koordynacji strategicznych projektów komunikacyjnych,
d. Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych,
e. Modernizacja i zakup taboru kolejowego.

CEL 2. KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Integracja wewnątrz i międzygałęziowa powinna prowadzić do stworzenia systemu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Punkt ciężkości położony jest tutaj nie na same sieci transportowe, ale na organizację efektywnych powiązań pomiędzy nimi. Wykorzystywanie różnorodnych podsystemów transportu podczas przewozu osób bądź towarów umożliwia sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, zmniejszenie kongestii oraz złagodzenie presji na środowisko. W skład tych podsystemów w województwie śląskim wchodzą: transport drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny i rowerowy. Powinny one stanowić spójny system komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych.

Istotną rolę odgrywać będzie rozwój narzędzi służących wzmacnianiu integracji i spójności regionalnego systemu transportu. Implementacja tych rozwiązań w województwie śląskim powinna dotyczyć zarówno

transportu pasażerskiego (indywidualnego i zbiorowego) jak i towarowego. Zbiorowy transport pasażerski powinien tworzyć szkielet połączeń regionalnych w zakresie transportu osób. Działania podejmowane na rzecz jego rozwoju polegają w szczególności na budowie, rozbudowie oraz modernizacji węzłów komunikacyjnych. Znaczącym działaniem na rzecz realizacji systemu zintegrowanego jest także wspieranie integracji transportu publicznego, w tym tworzenie udogodnień dla pasażerów w zakresie wymienności środków transportu. W zakresie rozwoju transportu towarowego istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych, przy których priorytetowo takie centra będą rozwijane. Dobre ich skomunikowanie z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa w zakresie transportu towarów.

Priorytetowe kierunki działań w celu 2:

a. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
b. Tworzenie centrów przesiadkowych,
c. Kooperacja przewoźników i spedytorów,
d. Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym.

AGLOMERACJE/TRANSPORT MIEJSKI

CEL 3. EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ

Aby system transportu zbiorowego funkcjonował sprawnie potrzeba dwutorowego podejścia, nakierowanego na zapewnienie właściwej organizacji ruchu, a jednocześnie dążenie do jak najściślejszej współpracy pomiędzy wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w ten proces.

Problem wynikający z nasilających się zjawisk kongestii transportowej i rosnącej liczby „wąskich gardeł", zakłócających płynność ruchu, nie może być w prosty sposób rozwiązany poprzez ciągły rozwój sieci drogowej ze względu na ograniczone zasoby finansowe na inwestycje infrastrukturalne, jak i przez ograniczenia przestrzenne występujące w gęsto zabudowanej tkance miejskiej. Do obniżenia tych uciążliwości przyczynić się może dobrze zorganizowany transport zbiorowy stanowiący swego rodzaju kręgosłup każdej nowoczesnej metropolii czy aglomeracji. Rozwiązaniem może być też budowa systemów typu Park&Ride, która poprawi sytuację w centrach miast.

Działania związane z właściwą organizacją ruchu powinny opierać się na możliwie najbardziej efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury transportowej. Powinny koncentrować się one m.in. na uprzywilejowaniu transportu zbiorowego, zapewnieniu jego konkurencyjności i wysokiej jakości usług, tak aby przerzucić część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego.

Ponadto, aby wzmocnić efekt promocji transportu zbiorowego, należy podejmować takie działania, które pozwolą usprawnić proces zarządzania i informowania o dostępności środków transportu. Konieczne jest tworzenie centrów zarządzania ruchem, które będą analizowały na bieżąco natężenie na poszczególnych liniach komunikacyjnych, badały tendencje w przewozach, zachowania przewozowe pasażerów i dostosowywały ofertę do potrzeb odbiorców. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że niezależnie od poziomu planowania zarówno tabor jak i infrastruktura powinny być dostosowane

do osób o ograniczonej mobilności. Ponadto istnieje potrzeba stworzenia jednolitego systemu informacyjnego na wszystkich szczeblach przewozu pasażerów, tak aby planując podróż transportem zbiorowym można było łatwo i szybko skorzystać z różnych ujednoliconych i skoordynowanych ze sobą mediów, w tym punktów obsługi.

Na obszarze województwa śląskiego, w szczególności w jego aglomeracjach, występuje wielość podmiotów zajmujących się pasażerskim transportem zbiorowym. Dlatego też drugim niezbędnym elementem budowy sprawnego systemu transportu zbiorowego zaspokajającego potrzeby przewozowe mieszkańców są działania zmierzające do jak najściślejszej współpracy wszystkich zaangażowanych podmiotów, a w szczególności samorządów, organizatorów i operatorów transportu, jak również samych przewoźników. Dzięki temu możliwe będzie przygotowanie spójnej i kompleksowej oferty w transporcie zbiorowym, zapewniającej odpowiednią koordynację przewozów, wykorzystującej atrakcyjny i spójny system taryfowy, realizowanej zgodnie z najwyższymi standardami jakości, dostępnej dla wszystkich mieszkańców regionu.

Działania te winny zapewniać pasażerom możliwie szybkie, bezpieczne i komfortowe warunki przemieszczania się, a ponadto przyczynić się do odciążenia układu drogowego w miastach, jak i do zmniejszenia presji związanej z transportem na środowisko naturalne i dzięki temu przyczyniać się do poprawy jakości życia w obszarach miejskich.

Priorytetowe kierunki działań w celu 3:

a. Tworzenie centrów przesiadkowych,
b. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
c. Uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
d. Ograniczenie ruchu w centrach miast (strefy uśpienia),
e. Modernizacja i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów,
f. Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
g. Koordynacja działań organizatorów transportu,
h. Powstanie centrów zarządzania ruchem oraz realizacja badań potrzeb i zachowań przewozowych,
i. Wprowadzenie jednolitego systemu informacyjnego (w tym punkty obsługi),
j. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
k. Promocja transportu zbiorowego,
l. Rozwój transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
m. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej.

HORYZONTALNE

CEL 4. WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Poprawa bezpieczeństwa, rozumiana w aspekcie przewozu (*security*) oraz otoczenia transportu (*safety*), stanowi jeden z podstawowych elementów rozwoju transportu. Swoim zakresem powinna obejmować nie tylko poprawę jakości infrastruktury i środków transportu, ale również ich wypływ na jakość środowiska naturalnego. Głównym celem podejmowanych działań powinno być ograniczenie do minimum zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu, ale także ich ochrona przed rozbojami

i kradzieżami. Można go osiągnąć dzięki zastosowaniu inteligentnych systemów transportowych (ITS), wzmocnienie oraz eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie. Zapewni to wzrost bezpieczeństwa zarówno środków transportu, jak i otoczenia szlaków komunikacyjnych. Należy również wpływać na zmianę postaw i zachowań wszystkich uczestników ruchu, poprzez prowadzenie tematycznych kampanii edukacyjnych. Niezwykle istotna jest również kwestia bezpieczeństwa środowiskowego, na którą składają się działania o charakterze organizacyjno-systemowym, inwestycyjnym i innowacyjno-technicznym nastawione przede wszystkim na: ograniczenie emisji pyłowych i gazowych (zwłaszcza gazów cieplarnianych) do atmosfery oraz natężenia dźwięku, wdrażanie nowoczesnych, zasobooszczędnych technologii, stosowanie najlepszych dostępnych systemów zarządzania ruchem i informacji, promowanie ekologicznych gałęzi transportu, minimalizowanie negatywnych wpływów transportu na różnorodność biologiczną - w tym możliwości migracji - oraz krajobraz. Rozwój systemu transportowego musi następować z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Priorytetowe kierunki działań w celu 4:

a. Rozwój monitoringu dworców i przystanków,
b. Wzmocnienie działań na rzecz monitorowania środków transportu zbiorowego z umożliwieniem zapisu zdarzeń,
c. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,
d. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
e. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
f. Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu.

CEL 5. WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU

Dla przyszłego rozwoju systemu transportowego bardzo duże znaczenie będzie miało wdrożenie innowacyjnych rozwiązań transportowych. Jako innowacyjne możemy zdefiniować rozwiązania nowe lub istotnie ulepszone, które mogą mieć zarówno charakter techniczny, jak i organizacyjny.

Wśród nich na szczególną uwagę zasługują rozwiązania ITS[14], które są oparte o szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę podróżnych. Inwestycje w zakresie ITS powinny być wdrażane w sposób systemowy, a nie punktowy jak dotychczas, ponieważ ich efektywność w dużej mierze zależy od ich interoperacyjności. Trzeba także pamiętać, że przyrost infrastruktury transportowej np. drogowej ma małe szanse nadążyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie posiadanego już potencjału infrastrukturalnego województwa.

Bardzo ważne jest nawiązanie współpracy szczebla zarządzających transportem (różnego rodzaju gałęziami) z sektorem B+R, jak i rozwój samego sektora B+R. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego województwa i zwiększenie przepustowości komunikacyjnej, w szczególności obszarów o dużej gęstości zaludnienia.

[14] Inteligentne Systemy Transportowe - szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę podróżnych.

Ważne jest także, aby w instytucjach realizujących inwestycje transportowe pracowały osoby posiadające wiedzę w zakresie zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań.

Jako newralgiczne pozostają obszary silnie zurbanizowane, dla których bardzo istotne jest zastosowanie rozwiązań innowacyjnych. Rozwiązania te na tych obszarach powinny skupiać się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta (aglomeracji), obejmujących przemieszczanie osób i przepływy fizyczne towarów oraz informacji z nimi związanych, w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestię i podnoszący jakość życia mieszkańców.

Priorytetowe kierunki działań w celu 5:

a. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
b. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
c. Rozwój i wdrażanie technologii ITS/telematyki,
d. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie (GPS, WIFI, Internet bezprzewodowy).

Tabela 2. Układ celów i kierunków.

REGION

CEL 1: *OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI*

a. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T
b. Realizacja inwestycji dotyczących suprastruktury[15], w tym zakup i modernizacja taboru
c. Wzmocnienie działań na rzecz długofalowego planowania i koordynacji strategicznych projektów komunikacyjnych
d. Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych
e. Modernizacja i zakup taboru kolejowego

CEL 2: *KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO*

a. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych
b. Tworzenie centrów przesiadkowych
c. Kooperacja przewoźników i spedytorów
d. Organizacja i koordynacja przewozów na poziomie regionalnym

CEL 4: *WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO*

a. Rozwój monitoringu dworców i przystanków
b. Wzmocnienie działań na rzecz monitorowania środków transportu zbiorowego z umożliwieniem zapisu zdarzeń
c. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu
d. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa
e. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie
f. Promocja „zasobooszczędnych"/ekologicznych gałęzi i środków transportu

CEL 5: *WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU*

a. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie
b. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R
c. Rozwój i wdrażanie technologii ITS/telematyki[16]
d. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie (GPS, WIFI, Internet bezprzewodowy)

CEL 3: *EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ*

a. Tworzenie centrów przesiadkowych
b. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu
c. Uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych
d. Ograniczenie ruchu w centrach miast (strefy uśpienia)
e. Modernizacja i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów
f. Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych oraz koordynacja rozkładów jazdy
g. Koordynacja działań organizatorów transportu
h. Powstanie centrów zarządzania ruchem oraz realizacja badań potrzeb i zachowań przewozowych
i. Wprowadzenie jednolitego systemu informacyjnego (w tym punkty obsługi)
j. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności
k. Promocja transportu zbiorowego
l. Rozwój transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu
m. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej
n. Brak opłat dla pojazdów osobowych za przejazd autostradami

AGLOMERACJE / TRANSPORT MIEJSKI

Źródło: Opracowanie własne.

[15] suprastruktura - obejmuje środki transportu oraz urządzenia transportowe, które mogą służyć do obsługiwania tych środków transportu (np. jednostki ładunkowe, środki pracy).
[16] telematyka transportu - to integrowanie informatyki i telekomunikacji w zastosowaniach dla potrzeb zarządzania i sterowania ruchem w systemach transportowych.

7. Lista dużych przedsięwzięć

Dla realizacji Strategii wskazano listę dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągania strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie. Mają one istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwoju regionu, a ich realizacja powinna opierać się m.in. na współpracy wewnątrz i międzyregionalnej. Jednocześnie nie wykluczają i nie ograniczają one podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

Podjęcie wskazanych poniżej przedsięwzięć zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, a rozpoczęcie ich wdrażania przewiduje się w perspektywach czasowych: do 2020. (etap I) i do 2030. roku (etap II).

7.1. Transport drogowy

Budowa autostrady A1 od Pyrzowic do granicy z województwem łódzkim

LOKALIZACJA: Pyrzowice – (Łodź)
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane[17]
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców

Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4")

LOKALIZACJA: Katowice - Gliwice
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane[18]
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: zmniejszenie kongesti na autostradzie A4, udrożnienie układu drogowego południowej części Metropolii Górnośląskiej

Budowa drogi ekspresowej S1

LOKALIZACJA: Mysłowice - Bielsko-Biała, Pyrzowice - Podwarpie - Dąbrowa Górnicza
ZAKRES: budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców

[17] przedsięwzięcia planowane - są to przedsięwzięcia ujęte przynajmniej w jednym z wymienionych dokumentów: Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020, Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+", Planie Zagospdoarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.
[18] przedsięwzięcia postulowane – są to przedsięwzięcia pozostałe – nie ujęte w ww. dokumentach.

Budowa drogi ekspresowej S11

LOKALIZACJA: Katowice – Tarnowskie Góry - (Poznań)
ZAKRES: budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców

Budowa drogi ekspresowej S46

LOKALIZACJA: (Opole) – Częstochowa – (Lublin)
ZAKRES: budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: udrożnienie układu drogowego subregionu północnego, wzrost jakości życia mieszkańców, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa

Budowa drogi ekspresowej S69

LOKALIZACJA: Bielsko-Biała - Zwardoń
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: udrożnienie układu drogowego subregionu południowego, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa

Budowa Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna

LOKALIZACJA: Racibórz - Pszczyna
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: udrożnienie układu drogowego południowej części województwa

Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy - Pawłowice

LOKALIZACJA: Rydułtowy - Pawłowice
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: udrożnienie układu drogowego południowej części województwa

Budowa Drogowej Trasy Średnicowej

LOKALIZACJA: Katowice - Dąbrowa Górnicza
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: udrożnienie układu drogowego Metropolii Górnośląskiej, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Metropolii Górnośląskiej

Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej

LOKALIZACJA: Bielsko-Biała – (Głogoczów (DK7))
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: połączenie południowej części województwa śląskiego z województwem małopolskim

Przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich

LOKALIZACJA: drogi zarządzane przez Samorząd Województwa Śląskiego
ZAKRES: przebudowa i modernizacja infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność*
EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa, udrożnienie układu transportowego,

Budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi

LOKALIZACJA: korytarz autostrad A1 i A4
ZAKRES: budowa i modernizacja infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i poprawa warunków życia mieszkańców obszarów położonych wzdłuż autostrad

Budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK

LOKALIZACJA: miasta położone w ciągu dróg klasy DW i DK
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: zmniejszenie kongesti w centrach miast, poprawa warunków życia mieszkańców, stworzenie nowych terenów inwestycyjnych

7.2. Transport szynowy

Budowa linii kolejowej do MPL „Katowice" w Pyrzowicach

LOKALIZACJA: korytarz Katowice – Bytom - Pyrzowice
ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: poprawa dostępności transportowej lotniska MPL „Katowice" w Pyrzowicach

Budowa szybkiej kolei regionalnej

LOKALIZACJA: Korytarze: Gliwice - Katowice - Dąbrowa Górnicza - Częstochowa, Katowice - Rybnik - Racibórz, Katowice - Tychy - Bieruń - Oświęcim, Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec
ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: koleje „kręgosłupem" dla transportu dla województwa śląskiego, zwiększenie dostępności transportowej wszystkich subregionów

Budowa kolei dużych prędkości

LOKALIZACJA: Korytarz (Warszawa) - Katowice – (Ostrawa)
ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa śląskiego z Warszawą i południem Europy

Rozbudowa CMK poprawiającej prędkość połączenia między Katowicami a Krakowem

LOKALIZACJA: korytarz Katowice – (Kraków)
ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa śląskiego z Krakowem i małopolską

Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej

LOKALIZACJA: Tarnowskie Góry – Zawiercie – linia nr 182
ZAKRES: rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność*
EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa, udrożnienie układu transportowego Metropolii Górnośląskiej, rozwój MPL „Katowice"

Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe

LOKALIZACJA: linie kolejowe województwa śląskiego
ZAKRES: rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie infrastruktury kolejowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność*
EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa, udrożnienie układu transportowego Metropolii Górnośląskiej i aglomeracji, ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie połaczeń kolejowych (w tym nowe przystanki)

Modernizacja i rozbudowa infrastruktury tramwajowej

LOKALIZACJA: linie tramwajowe w Metropolii i aglomeracjach województwa śląskiego
ZAKRES: rewitalizacja, modernizacja i budowa infrastruktury tramwajowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Efektywna mobilność*
EFEKT: ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie tramwajów w transporcie miejskim, wygodny, ekologiczny i szybki transport w miastach

7.3. Transport lotniczy

Rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice" w Pyrzowicach"

LOKALIZACJA: Pyrzowice
ZAKRES: rozbudowa infrastruktury lotniskowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Komplementarność systemu transportowego*
EFEKT: zwiększenie przepustowności lotniska oraz liczby pasażerów, ilości przewiezionych ładunków towarowych, rozwój funkcji logistycznych

Rozbudowa i modernizacja lokalnych lotnisk i lądowisk dla celów biznesowych

LOKALIZACJA: Gliwice, Katowice, Kaniów, Bielsko-Biała, Rybnik, Częstochowa
ZAKRES: budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Metropolii Górnośląskiej, Aglomeracji Częstochowskiej, Rybnickiej i Bielskiej

7.4. Transport wodny

Modernizacja Kanału Gliwickiego

LOKALIZACJA: Gliwice – (Kedzierzyn-Koźle)
ZAKRES: modernizacja infrastruktury oraz organizacji
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa

7.5. Transport rowerowy

Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów

LOKALIZACJA: w gminach realizujących działania wspólnie
ZAKRES: budowa infrastruktury rowerowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Efektywna mobilność*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa, zmniejszenie kongestii na drogach

7.6. Transport multimodalny

Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych

LOKALIZACJA: Sławków, Pyrzowice, Gliwice
ZAKRES: budowa infrastruktury logistycznej w tym integrującej różne formy transportu oraz poprawa jej dostępności komunikacyjnej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Komplementarność systemu transportowego*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa

7.7. Organizacja transportu

Budowa Centrów Przesiadkowych

LOKALIZACJA: na obrzeżach miast i w okolicach dworców kolejowych oraz pętli tramwajowych
ZAKRES: budowa infrastruktury technicznej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Komplemetarność systemu transportowego, Efektywna mobilność, Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego*
EFEKT: zmniejszenie kongesti w centrach miast, poprawa warunków życia mieszkańców

Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem

LOKALIZACJA: główne w Metropolii Górnośląskiej oraz regionalne w Aglomeracji Czestochowskiej, Rybnickiej i Bielskiej
ZAKRES: budowa infrastruktury technicznej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Efektywna mobilność, Wysoka innowacyjność transportu, Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego*
EFEKT: zmniejszenie kongesti w centrach miast, poprawa warunków życia mieszkańców

Rozwój Kart usług publicznych

LOKALIZACJA: Metropolia Górnośląska, Aglomeracja Częstochowska, Rybnicka i Bielska
ZAKRES: budowa infrastruktury technicznej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Efektywna mobilność, Komplementarność systemu transportu, Wysoka innowacyjność transportu*
EFEKT: poprawa warunków życia mieszkańców, integracja usług publicznych w ramach Europolu śląsko-krakowskiego

Edukacja dla bezpieczeństwa

LOKALIZACJA: całe województwo
ZAKRES: edukacja dzieci (przedszkola, szkoły podstawowe) w zakresie bezpiecznych zachowań transportowych (we współpracy z KWP w Katowicach)
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I
CEL STRATEGICZNY: *Efektywna mobilność, Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego*
EFEKT: zmniejszenie ilości wypadków w transporcie

8. System wdrażania Strategii

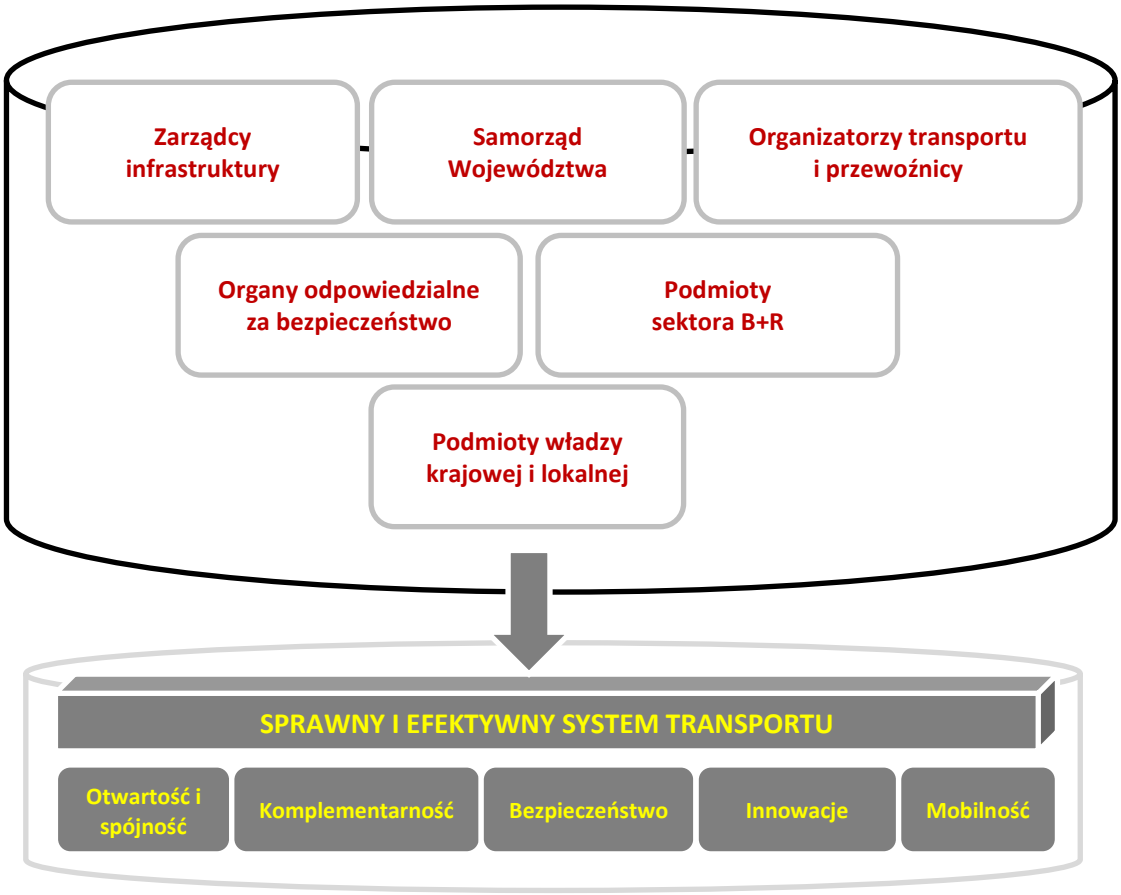
Realizacja celów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego będzie służyła wszystkim mieszkańcom regionu, przyczyniając się docelowo do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, szkół, miejsc użyteczności publicznej, zwiększa bezpieczeństwo mieszkańców dzięki możliwości szybkiego niesienia pomocy w różnych sytuacjach zagrożenia. Właściwie zorganizowany system transportowy w znaczącym stopniu poprawi również jakość środowiska naturalnego poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy, w tym poprzez zmniejszenie generowanych zanieczyszczeń.

W związku z powyższym wdrażanie Strategii powinno zmierzać do osiągnięcia sprawnie działającej i możliwie najbardziej wydajnej sieci transportowej w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jej funkcjonowaniem. System transportowy stanowi swego rodzaju układ naczyń powiązanych, którego wszystkie elementy wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też, biorąc pod uwagę stopień złożoności tego systemu w województwie śląskim, konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

8.1. Układ podmiotowy

Instytucją odpowiedzialną za wdrażanie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest Zarząd Województwa Śląskiego, wykonujący przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich wydziałów Urzędu Marszałkowskiego. Jednocześnie kluczową rolę dla skutecznej realizacji Strategii i w konsekwencji dla zbudowania efektywnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportu w regionie będzie odgrywać koordynacja działań i współpraca różnych podmiotów odpowiedzialnych za kształtowanie tego systemu, która uzależniona będzie od zdolności samorządu wojewódzkiego do współdziałania z partnerami zarówno publicznymi jak i prywatnymi.

Ryc. 10. Układ podmiotowy.



Źródło: Opracowanie własne.

Samorząd Województwa zgodnie zapisami ustawy o samorządzie województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim z zakresu zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego i dróg publicznych. Ponadto prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składają się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim, jak i pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej. W związku z tym powinien także pełnić rolę koordynującą działania z zakresu budowy i modernizacji infrastruktury transportowej. Tego rodzaju infrastruktura jest jednym z kluczowych elementów determinujących rozwój regionu.

Równie istotną rolę we wdrażaniu Strategii mają samorządy lokalne (gminne, powiatowe), które powinny uczestniczyć w podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć transportowych, jak i dążyć do koordynacji działań własnych związanych z tworzeniem systemu transportowego z działaniami innych podmiotów (w szczególności gmin i powiatów ościennych).

Podmioty zarządzające infrastrukturą transportową są odpowiedzialne za budowę sieci transportowej spełniającej wymagania nowoczesnego i efektywnego transportu, spójnej i odpowiadającej faktycznym potrzebom, jak również za utrzymanie tej sieci w należytym stanie (PKP PLK, GDDKiA, GTL, Zarząd Dróg Wojewódzkich, powiatowe i gminne zarządy dróg, inne podmioty).

Organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej i skoordynowanej oferty przewozowej o wysokiej jakości, stanowiącej odpowiedź na potrzeby transportu zarówno osób jak i towarów (m.in. KZK GOP).

Rolą organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne (policja, ratownictwo medyczne, straż pożarna) jest podejmowanie działań związanych z zapewnieniem bezpiecznego przewozu osób i towarów.

Wkładem jednostek sektora badawczo-rozwojowego we wdrażanie Strategii będzie opracowywanie i implementacja rozwiązań innowacyjnych w transporcie, w tym zakresu telematyki, inteligentnych systemów transportowych itp.

8.2. Układ funkcjonalny

Wdrażanie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego obejmuje zadania własne Samorządu Województwa Śląskiego, ale także szereg działań wykraczających poza zakres jego kompetencji. W związku z powyższym rola samorządu województwa będzie rozumiana trojako:

- w pierwszej kolejności jako zadania leżące w bezpośredniej kompetencji Samorządu Województwa, wynikające z obowiązującego prawa;
- po drugie działania, na które Samorząd Województwa ma wpływ pośredni – podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa, współfinansowanie działań innych podmiotów, opiniowanie wdrażania określonych działań i rozwiązań przez inne jednostki itp.;
- po trzecie w odniesieniu do działań będących w gestii podmiotów trzecich – rolą Samorządu Województwa będzie podejmowanie działań promujących pożądane z punktu widzenia regionu rozwiązania, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań w regionie itp.

W procesie wdrażania Strategii bardzo istotnym elementem będzie sprawna i efektywnie funkcjonująca administracja publiczna. Od jakości jej pracy będzie w dużej mierze zależała zdolność do zapewnienia finansowania (zarówno ze źródeł krajowych, jak i z funduszy Unii Europejskiej) działań wpływających na realizację celów Strategii. Dlatego wśród działań, które wpłyną na poprawę jakości systemu transportowego regionu należy wymienić doskonalenie kadr administracji publicznej, wprowadzenie przejrzystych zasad jej działania, poprawę jakości systemów zarządzania publicznego, a także szerokie wykorzystanie nowoczesnych technologii w administracji.

W strukturze Urzędu Marszałkowskiego działa Interdyscyplinarny Zespół Operacyjny ds. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, w skład którego oprócz pracowników merytorycznych z Urzędu Marszałkowskiego wchodzą również przedstawiciele głównych ośrodków miejskich regionu, reprezentanci zarządców infrastruktury transportowej, organizatorów transportu publicznego. Zadania oraz zasady działania Zespołu określa Zarząd Województwa. Zespół może być miejscem wymiany doświadczeń i dyskusji na temat implementowania dobrych rozwiązań do regionalnego systemu transportowego.

Podejmowanie współpracy z partnerami różnych szczebli procesu zarządzania systemem transportowym przyczyni się do określenia i realizacji najistotniejszych przedsięwzięć z punktu widzenia całego regionu. Wszystkie działania opierające się na rozwijaniu szerokiego partnerstwa i konsensusu powinny przyczyniać się do spójności pomiędzy polityką transportową prowadzoną na różnych szczeblach zarządzania (europejskim, krajowym regionalnym jak i lokalnym).

Istotnym elementem realizacji Strategii będzie współpraca ponadregionalna, zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym, pozwalająca osiągnąć cele związane z dobrym powiązaniem sieci transportowej regionu z siecią krajową i międzynarodową, co przyczyni się do poprawy dostępności transportowej regionu.

Specyfiką województwa śląskiego jest znaczny udział terenów zurbanizowanych w ogólnej powierzchni regionu. Tereny te, a w szczególności obszar Metropolii Górnośląskiej oraz trzech aglomeracji zidentyfikowanych w regionie wymagają nieco innego podejścia niż pozostałe tereny. Takie podejście znalazło wyraz w celach Strategii. W rezultacie nieco inne podejście do realizacji Strategii zostanie zastosowane w odniesieniu do celów dedykowanych do regionu jako całości, a odmienne w przypadku celów nakierowanych na rozwój transportu na terenach miejskich. W tych drugich duży nacisk będzie kładziony na kwestie współpracy wszystkich podmiotów zaangażowanych w zapewnienie dostępu do transportu zbiorowego, jak również odpowiednią organizację ruchu w tych obszarach, umożliwiającą efektywne wykorzystanie sieci transportowej.

8.3. Zasady realizacji Strategii

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest perspektywicznym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu w regionie. Dlatego też proces jego opracowania, a następnie wdrażania opiera się na pewnych zasadach, które mają zapewnić ich efektywny przebieg, optymalne wykorzystanie środków i możliwości celem najpełniejszej realizacji celów z jednoczesnym poszanowaniem interesu wszystkich stron, na które realizacja celów dokumentu może wywierać oddziaływanie.

Zasady, o których mowa podzielić można na trzy grupy:

Zasady horyzontalne:

Zasada partnerstwa, oznaczająca, że wprowadzane zapisy będą przedmiotem szerokich konsultacji społecznych z przedstawicielami środowisk samorządowych, branżowych, przewoźników itp. Ponadto zasada ta propaguje partnerstwo w zakresie realizacji poszczególnych zapisów (m.in. poprzez wykorzystanie możliwości oferowanych przez partnerstwo publiczno- prywatne);

Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych – projektowane rozwiązania, zarówno na etapie opracowania Strategii, jak i wdrożenia jej zapisów w życie, będą oceniane pod kątem wpływu na jakość systemu transportowego województwa, mierzonego stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez ten system;

Zasada kompleksowości - wypracowane rozwiązania powinny zapewnić konkurencyjność całości systemu transportowego województwa śląskiego zarówno w zakresie sieci infrastruktury transportowej jak i organizacji i zarządzania systemem transportu oraz komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego i odpowiadającego potrzebom mieszkańców sposobu przemieszczania;

Zasada intermodalności - system transportowy w województwie śląskim powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, z jednoczesnym zapewnieniem możliwości korzystania z alternatywnych (wykorzystujących różne gałęzie transportu) wariantów w przewozie towarów i pasażerów;

Zasada programowania – Strategia powinna wyznaczać wieloletnie priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania systemu transportowego województwa. U podstaw tej zasady leży konieczność długoletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu;

Zasada ciągłości i długookresowości działań – oznacza, że działania przewidywane na lata po okresie obowiązywania niniejszej Strategii będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów;

Zasada zrównoważonego rozwoju – oznacza, że rozwój systemu transportowego województwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej;

Zasada wolnej i uczciwej konkurencji – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących taką działalność oraz ich równego traktowania przez władze jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie;

Zasada promocji transportu zbiorowego – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego;

Zasady opracowywania Strategii:

Zasada spójności/zgodności - oznacza, że cele i kierunki działania wyznaczone w Strategii Rozwoju Systemu Transportu będą spójne z innymi działaniami, politykami i priorytetami województwa śląskiego. Ponadto spójność winna być zapewniona także pomiędzy województwem śląskim a regionami ościennymi, a także z działaniami i celami polityki szczebla krajowego i europejskiego;

Zasada koordynacji planów rozwoju infrastruktury - założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu winny być skoordynowane z planami instytucji odpowiadających za stan i rozwój poszczególnych elementów systemu transportowego (tj. podmiotami odpowiadającymi za linie kolejowe – PKP PLK; za drogi krajowe – GDDKiA, itp.);

Zasady wdrażania Strategii:

Zasada efektywności inwestycyjnej – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców regionu, uwzględniając ograniczoność środków finansowych na realizację inwestycji;

Zasada montażu finansowego – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego;

Zasada dodatkowości – oznacza, że środki finansowe na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi środkami, a różnorodne dotacje (np. unijne, czy samorządowe) będą uzupełnieniem tych środków (współfinansowanie);

Zasada monitorowania i oceny – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego regionu poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej jak również prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii;

Zasada koncentracji – w ramach realizacji Strategii wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty;

Zasada zapobiegania – zasada odnosząca się do środowiska naturalnego, polegająca na takim prowadzeniu wszelkich działań, które pozwoli na zapobieganie negatywnym oddziaływaniom na środowisko u samego źródła i niedopuszczanie do jego powstawania.

Zasada „zanieczyszczający płaci" – zasada odnosząca się do środowiska naturalnego, przejawiająca się tym, że koszty naprawy wszelkich szkód ekologicznych są ponoszone przez tych, którzy je spowodowali.

8.4. Źródła finansowania Strategii

Sukces wdrażania Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego będzie zależny od zapewnienia odpowiednich źródeł finansowania jej zapisów. Określenie tych źródeł nie jest zadaniem łatwym, ponieważ system transportowy charakteryzuje się dużą złożonością, wielopoziomowością i hierarchicznością, a za jego rozwój i właściwą organizację odpowiedzialnych jest wiele różnych podmiotów z różnych szczebli zarządzania. Stąd również wielość potencjalnych źródeł, z których system ten może być finansowany i wynikająca z tego faktu konieczność właściwej organizacji i koordynacji procesu pozyskiwania tych środków.

Do najważniejszych źródeł pochodzenia kapitału na finansowanie systemu transportowego należą:

1. **Środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej**

Inwestycje finansowane ze środków Unii Europejskiej wymagają współfinansowania ze środków własnych (krajowych i wojewódzkich). Infrastruktura transportowa najbardziej istotna dla rozwoju regionu będzie rekomendowana do wsparcia z poziomu krajowego w ramach Kontraktu Terytorialnego (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami krajowymi) oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami wojewódzkimi).

2. **Środki pochodzące z budżetu krajowego**

Ze środków budżetu krajowego finansowaniem objęty może być w szczególności rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym (np. drogi krajowe; linie kolejowe);

3. **Inne publiczne środki krajowe**

W tej kategorii wymienić można fundusze celowe utworzone specjalnie z przeznaczeniem na finansowanie infrastruktury transportowej. Są to w szczególności Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK), czy też Fundusz Żeglugi Śródlądowej (FŻŚ), utworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego.

4. **Środki budżetu województwa śląskiego**

Zgodnie z ustawą o samorządzie województwa z budżetu województwa finansowane są zadania o charakterze wojewódzkim w zakresie transportu zbiorowego, dróg publicznych. Województwo śląskie zajmuje się finansowaniem m.in. rozwoju dróg wojewódzkich (za pośrednictwem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach), regionalnych przewozów kolejowych itp.

5. Środki budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego (powiaty, gminy)

W budżetach lokalnych jst uwzględnia się środki na inwestycje w budowę, modernizację jak i utrzymanie infrastruktury transportowej o znaczeniu lokalnym (gminnym, powiatowym), stanowiącej uzupełnienie sieci o znaczeniu regionalnym i krajowym. Ponadto z budżetów lokalnych finansowany jest lokalny transport zbiorowy.

6. Środki krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych

Do finansowania zadań wynikających ze Strategii mogą być angażowane środki pozyskiwane m.in. z kredytów lub innych finansowych instrumentów zwrotnych jak i bezzwrotnych, uzyskanych za pośrednictwem instytucji finansowych takich jak m.in. Europejski Bank Inwestycyjny, czy też Bank Światowy.

7. Środki prywatne

Pewne elementy systemu transportowego mogą być finansowane także ze środków prywatnych, np. z wykorzystaniem formuły partnerstwa publiczno-prywatnego. Jest to rozwiązanie coraz silniej wspierane przez Unię Europejską i może posłużyć do realizacji inwestycji, leżących w interesie publicznym.

Celem zapewnienia finansowania dla inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym spore znaczenie ma podejmowanie prób poszukiwania innych nowych rozwiązań w zakresie pozyskania źródeł finansowania. Jednym z takich potencjalnych źródeł jest będący w fazie koncepcyjnej pomysł utworzenia Wojewódzkiego Funduszu Drogowego, którego zadaniem byłoby pozyskiwanie dodatkowych funduszy na inwestycje drogowe w województwie śląskim.

Ważnym elementem sprawnego wdrażania Strategii powinny być również działania zmierzające do podejmowania możliwie szerokiej współpracy pomiędzy samorządami lokalnymi w zakresie wspólnego finansowania niektórych zadań związanych z rozwojem systemu transportowego w regionie. Może to obejmować w szczególności kwestie związane z finansowaniem transportu zbiorowego (w szczególności na terenach aglomeracji miejskich), czy też finansowanie rozwoju infrastruktury rowerowej.

9. Monitoring i ewaluacja

Odpowiedzialność za monitoring wdrażania Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego spoczywa na Zarządzie Województwa Śląskiego. Nadzór nad realizacją Strategii będzie sprawował Zarząd Województwa, natomiast nadzór społeczny sprawować będzie Sejmik Województwa. Ocenę realizacji Strategii przeprowadzi Regionalne Centrum Analiz Strategicznych, będące częścią Wydziału Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

Długookresowy charakter planowania strategicznego wymaga stałej obserwacji zmian prawnych, gospodarczych, politycznych i społecznych, a także bieżącego ich uwzględniania w dokumencie. Skuteczne wdrażanie Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego zapewni system monitoringu. Odpowiednio przeprowadzony monitoring w postaci analizy wskaźników ilościowych i jakościowych w odniesieniu do przedsięwzięć (wskaźniki produktu) i celów strategicznych (wskaźniki rezultatu) umożliwi sprawne zarządzanie rozwojem transportu w województwie. Dzięki niemu wdrażanie strategii będzie procesem ciągłym i dynamicznym.

W ramach prowadzonych prac nad badaniem postępów realizacji Strategii będą sporządzane sprawozdania. Będą one opierać się na prowadzonych okresowo (nie częściej niż co dwa lata) badaniach. Wyniki analizy wskaźnikowej będą zawarte w raporcie monitoringowym. Raport będzie przedstawiał dane regionalne i subregionalne (w miarę dostępności danych). Wskazana lista wskaźników stanowi trzon badań i może być rozszerzana w procesie rozwoju systemu monitoringu województwa.

Tabela 3. Wykaz wskaźników do monitoringu strategii rozwoju transportu województwa śląskiego.

Cel Strategiczny	Wskaźniki rezultatu	Wartość bazowa[19]	Tendencja	Źródło danych
Otwartość i spójność	☐ *Gęstość autostrad i dróg ekspresowych [km/100km²]*	1,98	↑	BDL GUS
	☐ *Długość dróg krajowych [km]*	1 168	↑	BDL GUS
	☐ *Długość eksploatowanych linii kolejowych [km]*	2 140	↑	BDL GUS
	☐ *Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w województwie (analiza czasów przejazdu pociągami) [min.]:* → *Katowice – Częstochowa*	91	↓	UM
	→ *Katowice – Bielsko – Biała*	75	↓	UM
	→ *Katowice – Rybnik*	65	↓	UM
	→ *Częstochowa – Bielsko-Biała*	146	↓	UM
	→ *Częstochowa – Rybnik*	156	↓	UM
	→ *Bielsko-Biała – Rybnik*	98	↓	UM
	☐ *Liczba pasażerów obsłużonych w portach lotniczych (MPL „Katowice" w Pyrzowicach) [mln os]*	2,5	↑	BDL GUS
Komplementarność	☐ *Wielkość przeładunku w kluczowych terminalach*			
	Euroterminal Sławków (przeładunek) [tys. t/TEU]	971,6 125 623	↑	Euroterminal Sławków Sp. z o.o.

[19] wartość bazowa dotyczy roku 2011.

	MPL „Katowice" w Pyrzowicach (załadunek/wyładunek) [tys. t]	4,6 6,6	↑	BDL GUS
Mobilność	☐ *Udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów [%]*	37	↑	GUS[20]
	☐ *Wizerunek transportu zbiorowego wśród mieszkańców regionu – osoby pozytywnie oceniające jakość infrastruktury transportu publicznego (odsetek odpowiedzi „dość dobrze" i" bardzo dobrze") [%]*	56,9	↑	ankieta
	☐ *Liczba pasażerów komunikacji miejskiej [mln os.]*	570,3	↑	GUS[21]
Bezpieczeństwo	☐ *Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [os.]*	347	↓	BDL GUS
	☐ *Liczba wypadków drogowych [szt.]*	5 031	↓	BDL GUS
	☐ *Liczba kradzieży w środkach transportu [szt.]*	2 356	↓	Komenda Woj. Policji w Katowicach
Innowacyjność	☐ *Liczba wprowadzonych rozwiązań innowacyjnych*	b.d.	↑	ankieta

Źródło: Opracowanie własne.

[20] obliczenia własne na podstawie „Transport – wyniki działalności w 2011 r.": liczba taboru komunikacji miejskiej przystosowanej do osób niepełnosprawnych/stan inwentarzowy taboru komunikacji miejskiej stan na 31.12 (dane zebrane z przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracowników powyżej 9 osób)

[21] „Transport – wyniki działalności w 2011 r."

Spis rycin

Ryc. 1. Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego (powiązania powyżej 50 uczniów). 7

Ryc. 2. Główne elementy infrastruktury drogowej. 12

Ryc. 3. Mapa infrastruktury kolejowej. 14

Ryc. 4. Główne elementy infrastruktury transportu lotniczego, wodnego i infrastruktury logistycznej. 16

Ryc. 5. Połączenia lotnicze realizowane z MPL „Katowice" w Pyrzowicach w 2013 r. 18

Ryc. 6. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r. 21

Ryc. 7. Sieć transportowa województwa śląskiego. 27

Ryc. 8. Pola strategiczne. 36

Ryc. 9. Korytarze rozwoju sieci transportowych. 38

Ryc. 10. Układ podmiotowy. 53

Spis tabel

Tabela 1. Tendencje zidentyfikowane w analizie oraz ich potencjalny wpływ na rozwój transportu. 8

Tabela 2. Układ celów i kierunków..... 44

Tabela 3. Wykaz wskaźników do monitoringu strategii rozwoju transportu województwa śląskiego. 59

Bibliografia

Spis literatury

1. Adamczyk A., 2011, Ekspertyza w zakresie transportu wodnego wykonana na potrzeby Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
2. Analiza benchmarkingowa polityki transportowej województwa śląskiego w kontekście diagnozy poziomu rozwoju regionalnych usług publicznych oraz prognozy ich zapotrzebowania i wpływu na sytuację rynku pracy w świetle tendencji demograficznych oraz społeczno-gospodarczych. Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, EGO – Evaluation for Government Organizatons s.c., listopad 2012, Warszawa.
3. Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim. Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Deloitte Polska, grudzień 2011, Warszawa.
4. Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego, 2012, Analizy Regionalnego Centrum Analiz Strategicznych 1/2012, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice.
5. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, 2011, Komisja Europejska.
6. Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku), 2011, Załącznik 1do Strategii Rozwoju Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
7. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance, sporządzona w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.
8. Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku, 2011, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
9. Informacja Ministerstwa Infrastruktury nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), 2009, Ministerstwo Infrastruktury.
10. Informacja Ministerstwa Infrastruktury w sprawie konsultacji dotyczących modyfikacji i uzupełnienia sieci TEN-T na terytorium Polski, 2008, Ministerstwo Infrastruktury.
11. Janecki R., Tomanek R., 2011, Metodologia prac nad Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
12. Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską, 2007, Wyg International, CNTK, Warszawa.
13. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
14. Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych, 2009, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice.
15. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
16. Krawiec S., 2010, Transport drogowy w województwie śląskim, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.

17. Kulczyk J., Skupień E., 2010, Analiza możliwości wykorzystania dla potrzeb transportu planowanego Kanału Śląskiego łączącego drogę wodną Górnej Wisły z przewidywanym

połączeniem Odra – Dunaj – Łaba, praca wykonana na zlecenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Wrocław.

18. Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, 2008, Ministerstwo Infrastruktury.

19. Odpowiedź Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka na Interpelację nr 21171 w sprawie przyjęcia przez Polskę konwencji AGN i kierunków rozwoju transportu wodnego, 04.04.2011 r., Warszawa.

20. Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2003, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice.

21. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2004, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 68 z dnia 27 lipca 2004 r.

22. Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego", grudzień 2011, badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.

23. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Śląskie 2020, 2009, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice.

24. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa.

25. Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce za rok 2011, 2011, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.

26. Regiony Polski 2010, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

27. Rocznik Statystyczny Województw 2010, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

28. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2001 r. Nr 38, poz. 454).

29. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430).

30. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej z dnia 19.10.2011 r., KOM(2011) 650.

31. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. 2009 nr 187 poz. 1446).

32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Z dnia 7 września 2010 r.).

33. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695).

34. Stelzel P., 2011, CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Vienna.

35. Strategia Rozwoju Produktu Turystycznego „Wiślana Trasa Rowerowa" na terenie Województwa Śląskiego, 2005, Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A., Warszawa.

36. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.

37. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+", 2013, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice.

38. Synteza wyników Generalnego Pomiaru Ruchu, 2010, Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa.

39. System transportowy województwa w ocenie jednostek samorządu terytorialnego, 2011, ankieta, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

40. Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009, 2011, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa/Szczecin.

41. Transport-wyniki działalności w 2010 roku, 2011, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

42. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (Monitor Polski 2004 r. nr 3 poz. 50).

43. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).

44. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zmianami.

45. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zmianami.

46. Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego, 2008-PL-92001-S, Etapy I-VI, 2009-2010, Ove Arup & Partners International Limited i Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa dla PKP PLK S.A.

47. Zarządzenie nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym.

48. Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz, 2011, badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego przez konsorcjum Inkom s.c. i Trax-elektronik Sp. J., Katowice.

49. Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa.

Spis stron internetowych

1. Bank Danych Lokalnych GUS http://www.stat.gov.pl/bdl/

2. Eurostat http://epp.eurostat.ec.europa.eu/

3. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. http://www.gtl.com.pl/

4. Hydroprojekt Sp. z o.o. http://www.hydroprojekt.com.pl/

5. Inspekcja Ochrony Środowiska http://clc.gios.gov.pl/

6. Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego http://www.kzkgop.com.pl/

7. Miejski Zakład Komunikacji w Tychach http://www.mzk.pl/

8. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej http://www.mzk.bielsko.pl/

9. Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice" w Pyrzowicach http://www.katowice-airport.com/

10. PKP Cargo S.A. http://www.pkp-cargo.pl/

11. PKP Intercity S.A. http://intercity.pl/pl/

12. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu http://www.lhs.com.pl/
13. PKP PLK S.A. http://www.plk-sa.pl/, http://www.plk-inwestycje.pl/
14. Portal Dla Pilota http://dlapilota.pl/
15. Rynek Kolejowy http://www.rynek-kolejowy.pl/
16. RZGW Gliwice http://www.gliwice.rzgw.gov.pl/
17. Śląskie Centrum Logistyki S.A. http://www.scl.com.pl/
18. Tramwaje Śląskie S.A. http://www.tram-silesia.pl/www/
19. United Nations Treaty Collections http://treaties.un.org /
20. Urząd Miasta Sławków http://www.slawkow.pl/pl