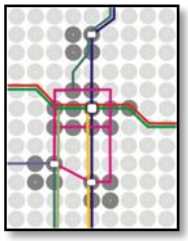
Śląskie. Pozytywna energia



STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Wersja projektu na posiedzenie Komitetu Sterującego
[uwzględniająca wynik konsultacji społecznych]

KATOWICE, LUTY 2014

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 10

2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu *13*
2.2.1. Stan infrastruktury 13
2.2.2. Rynek przewozów 20
2.2.3. Zarządzanie transportem 23
2.2.4. Bezpieczeństwo 25
2.2.5. Wpływ na środowisko 26

2.3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy *26*
2.3.1. Paneuropejskie korytarze transportowe 26
2.3.2. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) 27
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 **53**

8.1. Układ podmiotowy *53*

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 Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego było 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 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 oraz działania w perspektywie do 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. Ponadto w trakcie prac nad dokumentem wykonano szereg ekspertyz branżowych, analiz oraz badań ankietowych[1]. Wnioski z konferencji i warsztatów oraz rekomendacje z ww. opracowań były podstawą zdefiniowania celów i kierunków działań rozwoju systemu transportu w województwie śląskim.

Projekt dokumentu został przekazany do zaopiniowania i konsultacji społecznych, a następnie po rozpatrzeniu wniesionych uwag i zaleceń płynących z przygotowanej Prognozy oddziaływania na środowisko, został przedstawiony Sejmikowi Województwa Śląskiego.

[1] Spis w bibliografii

2. Diagnoza strategiczna

Wykorzystane informacje pochodzą z opracowanej w trakcie prac nad Strategią *„Diagnozy Systemu Transportu Województwa Śląskiego*". 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.

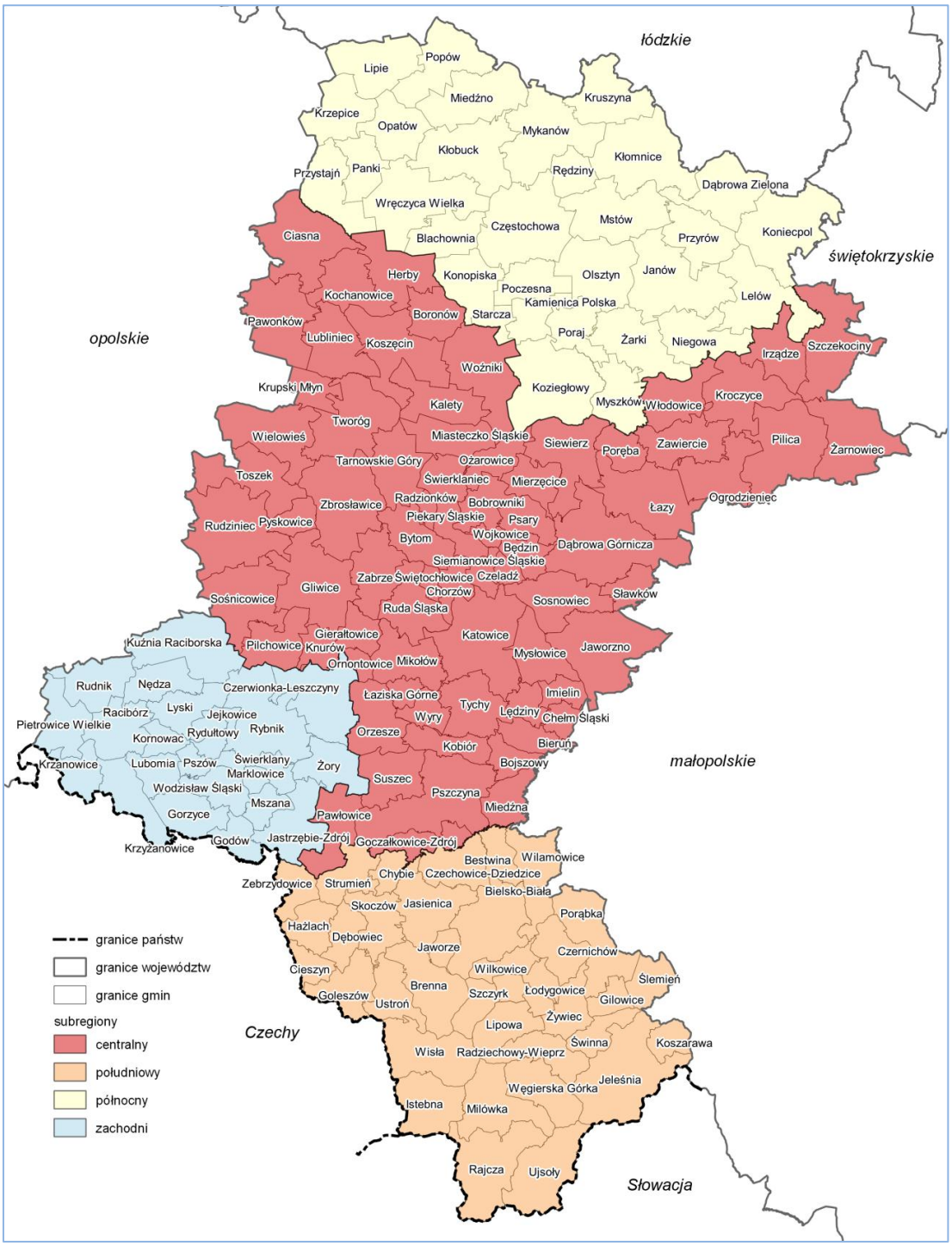
2.1. Czynniki społeczno-gospodarcze rozwoju systemu transportu

2.1.1. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu

Czynniki społeczno-gospodarcze

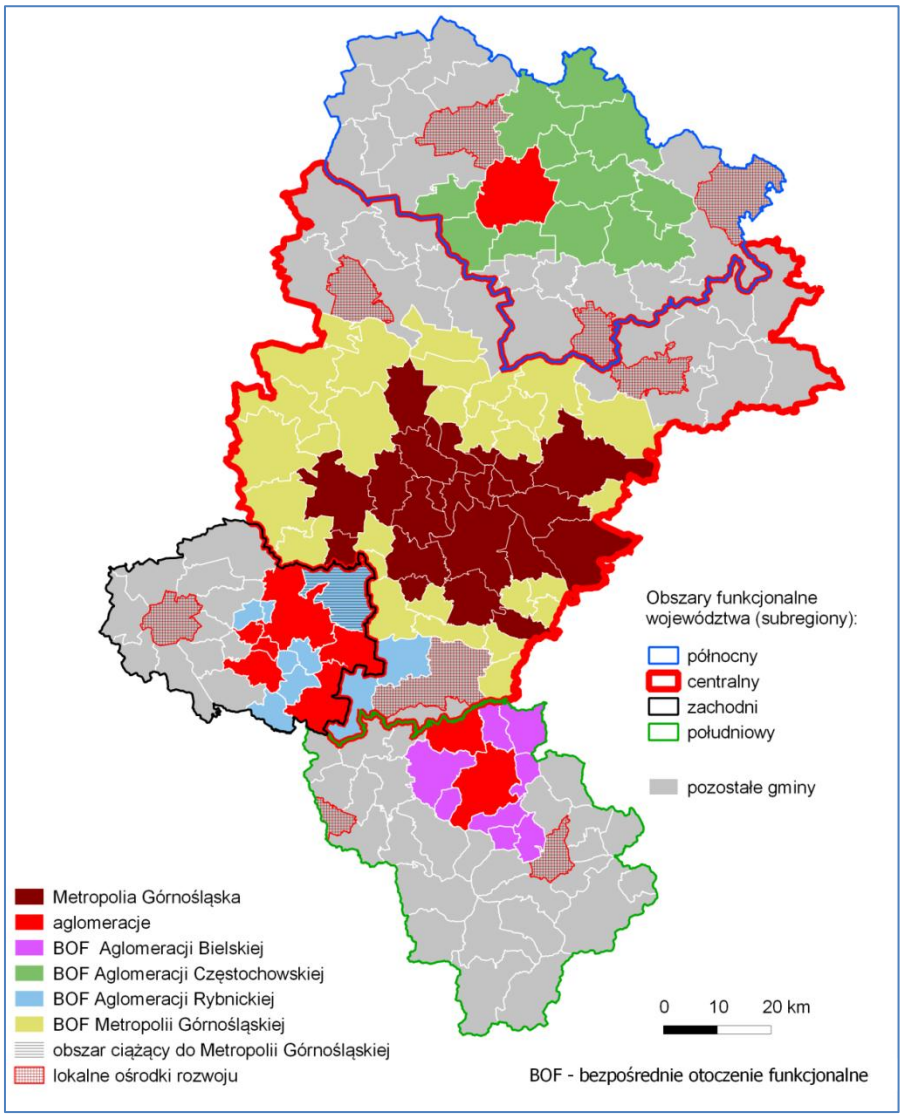
1) Powierzchnia województwa wynosi 12,3 tys. km² i stanowi 3,9% powierzchni kraju.
2) Województwo śląskie podzielone jest na 167 gmin (w tym 49 miejskich, 96 wiejskich i 22 miejsko-wiejskich) zgrupowanych w 36 powiatach (w tym 17 ziemskich i 19 grodzkich). Stolicą województwa są Katowice.
3) Dużą cześć terytorium województwa zajmuje Metropolia Górnośląska oraz Aglomeracje: Bielska, Częstochowska i Rybnicka wraz z ich bezpośrednim otoczeniem funkcjonalnym. Ponadto należy wyróżnić lokalne ośrodki rozwoju czyli ośrodki miejskie położone poza Metropolią i aglomeracjami oraz poza ich bezpośrednim otoczeniem funkcjonalnym, o liczbie mieszkańców nieprzekraczającej 60 tys., które skupiają procesy rozwoju na poziomie lokalnym.
4) W województwie mieszka 4,63 mln ludzi, z czego ok. 60% w subregionie centralnym.
5) Region ten jest najbardziej zurbanizowanym obszarem w kraju ze wskaźnikiem urbanizacji wynoszącym 77,7%, z czego najbardziej zurbanizowaną jego częścią jest subregion centralny.
6) Obserwuje się spadek liczby ludności województwa w kolejnych latach. 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.
7) 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.
8) 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 stopniowy spadek pozycji województwa śląskiego w stosunku do województwa mazowieckiego.
9) Województwo śląskie zajmuje pozycję krajowego wicelidera pod względem wielkości wartości dodanej brutto (za województwem mazowieckim).
10) W województwie śląskim jednostki przemysłowe w 2010 r. wytworzyły 34% wartości dodanej brutto województwa. Udział rolnictwa jest marginalny.
11) Województwo śląskie jest na drugim miejscu w kraju pod względem potencjału badawczo-rozwojowego. Również pod względem liczby studentów śląskie plasuje się w czołówce krajowej.
12) 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.
13) Obszar województwa w blisko 52% zajmują użytki rolne. Lasy zajmują ponad 33%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane 12% powierzchni.

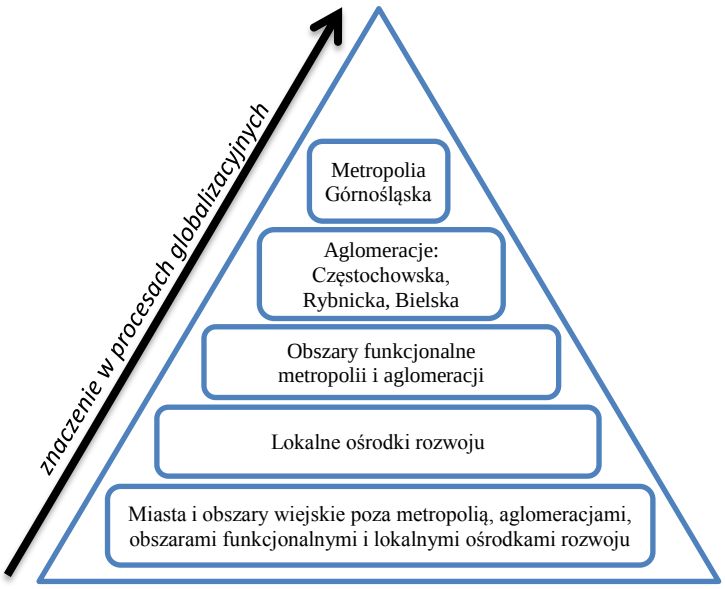
Ryc. 1. Mapa administracyjna województwa śląskiego.



Źródło: Opracowanie własne.

Ryc. 2. Struktura przestrzenna województwa śląskiego i obszarów polityki regionalnej.





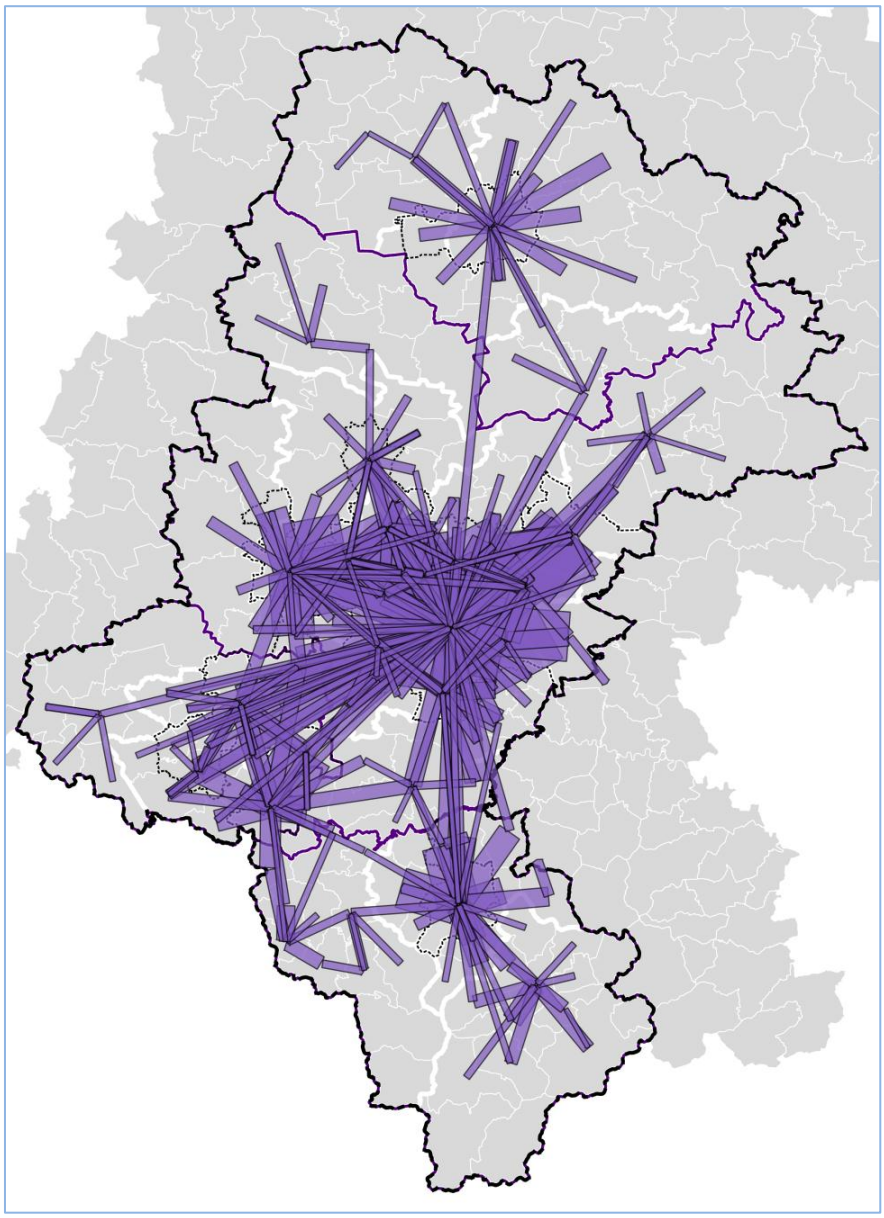
Źródło: Strategia rozwoju województwa śląskiego „ŚLĄSKIE 2020+”.

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. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.
2) 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.
3) 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 tys.), 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.).
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 których 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.

[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”*.

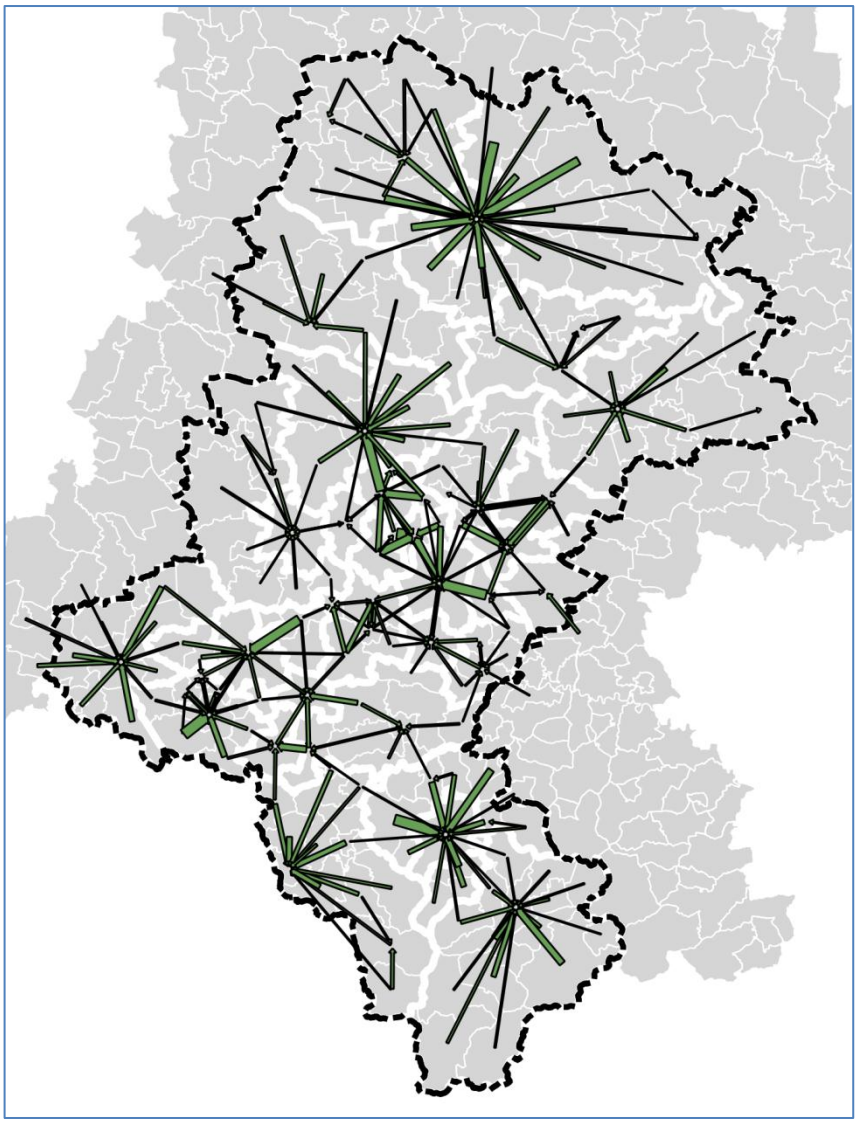
Ryc. 3. Dojazdy do pracy w województwie śląskim w roku 2010 (powiązania powyżej 250 osób).



Źródło: *Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego*.

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.

Ryc. 4. Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego w roku szkolnym 2011/2012 (powiązania powyżej 50 uczniów).



Źródło: *Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego*.

Czynniki środowiskowe

1) Województwo charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem środowiska geograficznego.
2) Występują tu góry, wyżyny i obszary nizinne, obejmujące obszar od Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, poprzez Pogórze Beskidzkie, Nizinę Śląską i zurbanizowaną Wyżynę Śląską, 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) Źródłem największej uciążliwości akustycznej jest ruch komunikacyjny, a zwłaszcza drogowy. Do miejscowości o najwyższym poziomie uciążliwości hałasu należą w kolejności: Sośnicowice, Ogrodzieniec, Kroczyce, Orzesze, Koszęcin, Łaziska Górne, Brenna i Strumień. Poziom hałasu

w tych gminach uwarunkowany jest strukturą i natężeniem ruchu pojazdów poruszających się po drogach, charakterem funkcji rozpatrywanych terenów, jak również odległością od dróg.

7) Największa emisja zanieczyszczeń oraz najwyższy wskaźnik emisji na powierzchnię występują w obszarach o największej koncentracji ludności czyli w Metropolii Górnośląskiej oraz Aglomeracji Rybnickiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest zaś emisja antropogeniczna, na którą składa się emisja z działalności przemysłowej, z sektora bytowego oraz emisja ze środków transportu.
8) Największa gęstość sieci rzecznej występuje w beskidzkiej, południowej części województwa, Głównym źródłem zanieczyszczeń rzek są: ścieki przemysłowe, komunalne, spływy z terenów zurbanizowanych i użytkowanych rolniczo, a na obszarze Metropolii Górnośląskiej również zrzuty wód pochodzących z odwodnienia złóż eksploatowanych surowców.
9) 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 centralnego, 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 (w subregionie centralnym).
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	Województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym w Polsce (zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową). 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, dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Usytuowanie województwa 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 można oczekiwać także wzrostu liczby samochodów ciężarowych, które wymagają dróg spełniających odpowiednie warunki techniczne.
SPOŁECZNE:	
▪ niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców ▪ niski poziom wskaźnika zatrudnienia	Niski poziom aktywności zawodowej, jak również niski poziom wskaźnika zatrudnienia, 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 centralnym) 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 poprawy 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 innych regionów kraju. 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 i rozwinięty system ratownictwa medycznego	Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego.
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.
▪ fragmentacja przestrzeni	Postępująca i nadmierna fragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.
▪ duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych	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.
▪ **korzystne i nikorzystne warunki klimatyczne**	Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów lotniczych. 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).
▪ **występowanie unikatowych form ochrony przyrody**	Wiele unikatowych form przyrody wymagających ochrony i duża powierzchnia lasów stanowi ograniczenie dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych. Uwarunkowania przyrodnicze województwa śląskiego są również istotnym czynnikiem generującym sezonowy ruch turystyczny, który powinien być uwzględniony w planowaniu transportu publicznego. Chodzi tu w szczególności o Beskidy, zlokalizowane w nich obszary ochrony przyrody, ośrodki narciarskie szlaki turystyczne.

Źródło: Opracowanie własne.

2.2. Stan i uwarunkowania rozwoju systemu transportu

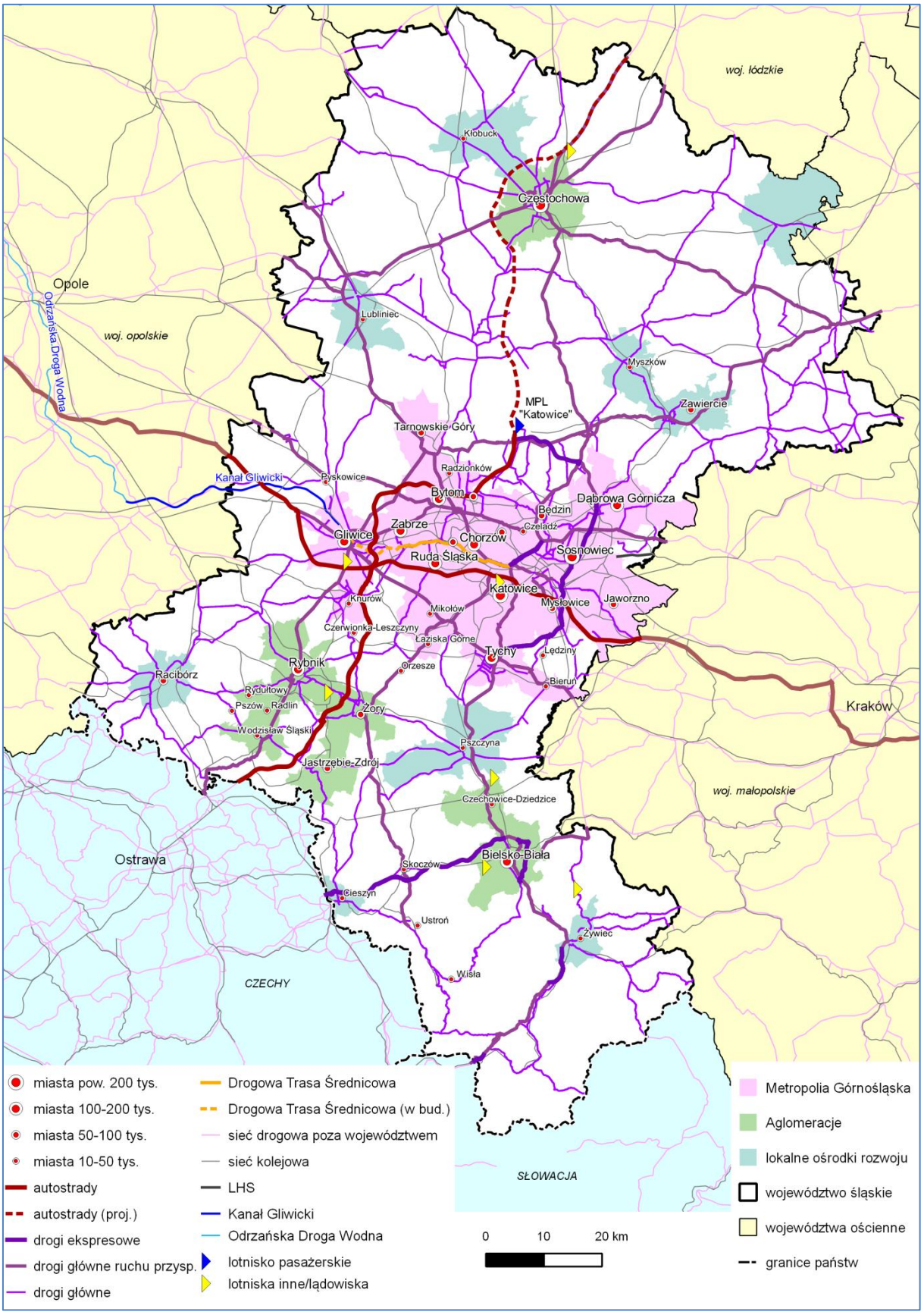
2.2.1. Stan infrastruktury

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, natomiast 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) Przez województwo przebiegają: autostrady A1 (Gdańsk – Gorzyczki) i A4 (Jędrzychowice – Korczowa) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice - Cieszyn) i S69 (Bielsko-Biała – Myto-Skalité)[3].
8) 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.
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”[4].

[3] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych* w załączniku *Wykaz Autostrad i Dróg Ekspresowych* nie wymienia drogi ekspresowej S86.
[4] Miejsca o niedostatecznej przepustowości transportowej.

Ryc. 5. Główne elementy infrastruktury drogowej.

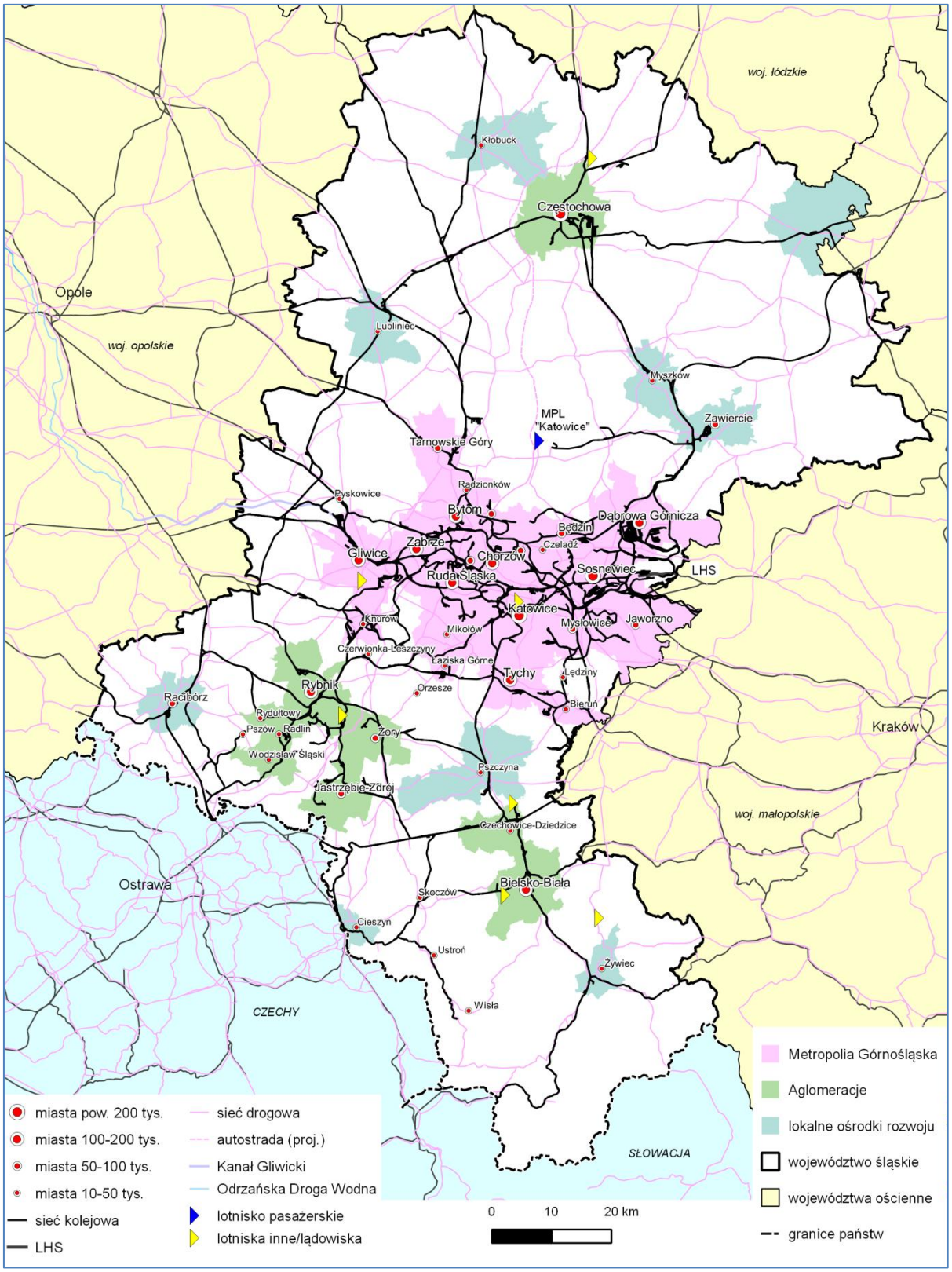


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych.

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. Gęstość sieci kolejowej w regionie wynosi 17,4 km/100 km^2 i jest prawie dwukrotnie wyższa od wskaźnika gęstości przypadającego na drugie pod tym względem województwo w kraju – opolskie (9,2 km/100 km^2).
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. Daje to możliwość połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji oraz stworzenia paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa - Azja.
7) Linie o niezadawalającym stanie technicznym stanowią 54,5% wszystkich linii kolejowych w województwie śląskim, natomiast linie o złym stanie technicznym 0,8% (zgodnie z danymi PKP PLK S.A.). 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 eksploatacyjnych, które są spowodowane m.in.: ogólnym złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów, złym stanem rozjazdów a także związane są ze stanem urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
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. 6. Główne elementy sieci 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 portu 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

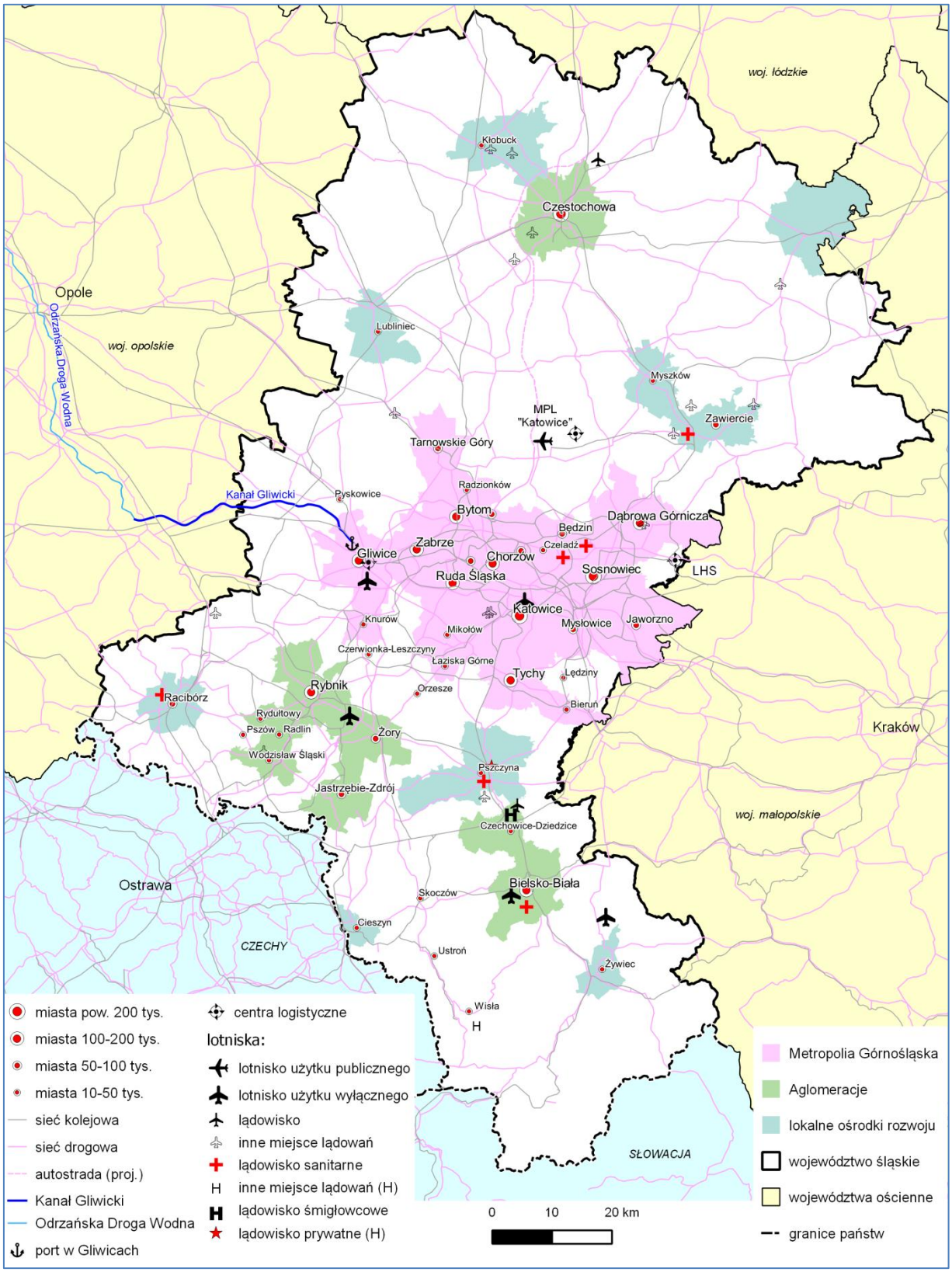
1) Na terenie województwa śląskiego funkcjonuje obecnie tylko kilka krótkich odcinków dróg wodnych. Są one częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Należą do niej:
   - Kanał Gliwicki (droga wodna III klasy, która umożliwia połączenie województwa śląskiego z Europą Zachodnią przez Wrocław, Szczecin i kanały 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, który nie podpisał Umowy o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN), określającej 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; na terenie portu funkcjonuje Marina Gliwicka - przystań motorowodna.
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 i nowoczesnych centrów logistycznych.
2) Do najważniejszych multimodalnych centrów logistycznych[5] w województwie istotnych ze względów strategicznych można zaliczyć:
   - Sławków – Euroterminal 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 kolejnych terminali multimodalnych, m.in.: okolice Częstochowy, Bielska-Białej/Czechowic-Dziedzic, Sosnowca, Tarnowskich Gór, Raciborza, Rybnika, 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[6]), chociaż występuje na nią duże zapotrzebowanie, czego przykładem może być pojawianie się licznych „dzikich" parkingów tego typu, szczególnie w okolicach dworców kolejowych.

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

Ryc. 7. Główne elementy infrastruktury transportu lotniczego, wodnego i infrastruktury logistycznej.



Źródło: Opracowanie własne.

Infrastruktura transportu rowerowego

1) Województwo śląskie nie posiada jednolitego systemu tras rowerowych oraz jednolitego sposobu ich oznakowania na poziomie lokalnym i regionalnym[7].
2) Przez województwo przebiegają międzynarodowe trasy rowerowe Eurovelo i Greenways, które zostały oznakowane jedynie częściowo i to w sposób odbiegający od przyjętych standardów dla obu sieci tras rowerowych i obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
3) Wzdłuż rzeki Wisły poprowadzona została Wiślana Trasa Rowerowa, która docelowo ma przebiegać od źródeł Wisły (Wisła Czarne) do jej ujścia do Bałtyku. Trasa ta została jedynie częściowo oznakowana, również w sposób odbiegający od przyjętych w Polsce standardów i obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
4) Infrastruktura rowerowa w województwie cechuje się złym stanem technicznym i niskim poziomem rozwoju. Brak jest infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich (zwłaszcza na odcinkach z dużym natężeniem ruchu rowerowego). Ponadto brak jest kompleksowych standardów dla projektantów i wykonawców infrastruktury rowerowej określających jednakowy standard ich projektowania, realizacji i utrzymania.

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 blisko 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 blisko 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% całości nakładów.
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 na 1000 osób przypada 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

[7] Należy mieć na uwadze, że nie ma potrzeby tworzenia własnych wytycznych znakowania tras, a wystarczy dostosować się do obowiązujących ogólnokrajowych zasad oznakowania.

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 – na zlecenie tego Związku wykorzystywane jest około tysiąc pojazdów transportu (autobusów i tramwajów).
7) Na drogach pojawia się coraz więcej 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 2,6 mln pasażerów (4. miejsce w kraju, spadek o jedną lokatę na rzecz portu w Gdańsku). Liczba operacji lotniczych zrealizowanych przez port wyniosła 30,6 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) 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.

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 region 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 - krotnie).

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) W krajowym systemie transportowym żegluga śródlądowa ma bardzo małe znaczenie.
16) 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.
17) 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) 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:
   - 86, odcinek Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę,
   - A4, Katowice (przejście) (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę,
   - A4, odcinek węzeł Gliwice-Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 tys. pojazdów/dobę,
   - DK 86, odcinek Czeladź – Sosnowiec (2,4 km) ok. 51,3 tys. pojazdów/dobę,
   - A4, odcinek Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 tys. 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 na drogach wojewódzkich 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 DW935.
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.

2.2.3. Zarządzanie transportem

Transport drogowy

1) Organem odpowiedzialnym za zarządzanie drogami krajowymi 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 krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych pełnią prezydenci (za wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad).
2) 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). Ruchem na drogach wojewódzkich położonych poza terenem miast na prawach powiatu zarządza Marszałek Województwa. Ruchem na drogach powiatowych oraz gminnych, położonych poza terenem miast na prawach powiatu, zarządzają odpowiedni starości powiatów. Ruchem na drogach krajowych (za wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), drogach wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, położonych na terenie miast na prawach powiatu, zarządzają odpowiedni prezydenci tych miast.
3) W zakresie zarządzania regionalnym transportem autobusowym na terenie województwa funkcjonuje niewielka liczba przedsiębiorstw PKS, z czego część znajduje się w likwidacji.
4) 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:
   - Związki gmin – Komunalny Związek Komunikacyjny GOP, Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju, Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (zintegrowany taryfowo z KZK GOP),
   - Tychy (wraz z 7 innymi gminami tworzącymi porozumienie komunalne, w skład którego wchodzą: Lędziny, Mikołów, Łaziska Górne, Orzesze, Ornontowice, Kobiór, Wyry),
   - Jaworzno (z liniami wybiegowymi do Katowic i Sosnowca),
   - Częstochowa,
   - Rybnik (wraz z m.in. Gaszowicami, Lyskami, Kuźnią Raciborską),
   - Racibórz (z linią wybiegającą na m.in. do Rydułtów),
   - 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 województwie małopolskim),
   - Żywiec,
   - Cieszyn,
   - Myszków,
   - Wodzisław Śląski,
   - Powiat wodzisławski,
   - Zawiercie.

Transport szynowy

1) Głównym zarządcą sieci 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., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Koleje Śląskie Sp. z o.o., a wojewódzkie przez Koleje Śląskie Sp. z o. o.
3) Przewoźników cargo ze względu na podstawową działalność gospodarczą można podzielić na dwie grupy. 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 tradycyjne 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

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) Problem z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz ochrony przyrody stanowią kolizje z udziałem dzikich zwierząt.
7) W województwie śląskim występuje duży odsetek wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów.
8) Szczególnie niebezpiecznym obszarem w województwie śląskim jest subregion północny, który cechuje bardzo wysoka wartość wskaźnika śmiertelności uczestników wypadków w porównaniu do liczby ludności tam zamieszkałej.

Bezpieczeństwo na torach kolejowych

1) W ostatnich latach liczba wypadków na przejazdach kolejowych w regionie nieznacznie wzrosła i w 2012 r. zajmowały one drugie miejsce pod względem udziału we wszystkich zdarzeniach na sieci kolejowej. W skali kraju skutkowały one 62 ofiarami śmiertelnymi oraz 36 ciężko rannymi.
2) W regionie problem stanowią kolizje 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 liczba 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 154 zespołami wyjazdowymi

ratownictwa medycznego (ok. 1/10 ogółu tego rodzaju jednostek w kraju, druga pozycja po województwie mazowieckim). Natomiast od roku 2014 (zgodnie z Wojewódzkim Planem Działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego) w województwie śląskim ma funkcjonować 155 zespołów ratownictwa medycznego (69 – specjalistycznych i 86 – podstawowych).

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 3 posiada lądowiska ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. (Bielsko – Biała, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec).
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 oraz bytowania siedlisk i gatunków, a także wzrostu śmiertelności fauny.
6) Rozbudowa infrastruktury transportowej ingeruje w krajobrazy naturalne i kulturowe, często powodując znaczącą degradację ich walorów.
7) Dobrze rozwinięta sieć transportu szynowego, charakteryzującego się mniejszym, w porównaniu z transportem drogowym, negatywnym oddziaływaniem na środowisko, sprzyja zrównoważonemu rozwojowi transportu.

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[8].

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,
  - DK52 Głogoczów (Kraków) – Wadowice – Bielsko-Biała.
- **transport kolejowy**:
  - Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice,
  - Kielce – Częstochowa – Fosowskie (Opole);
  - Gliwice – Rybnik – Pszczyna,
  - 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,

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

- DK1/S69 - granica województwa śląskiego - Częstochowa - Katowice - Sosnowiec - Tychy - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń.

– **transport kolejowy**:

- Gdynia - Gdańsk - Tczew - Iława - Warszawa - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Zwardoń/Zebrzydowice,
- Gdynia/Gdańsk - Tczew -Bydgoszcz - Zduńska Wola - Tarnowskie Góry - Katowice,
- Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Przemyśl – Korczowa,
- Kędzierzyn-Koźle – Chałupki,

– **terminale kolejowo-drogowe**:

- Sławków,

– **transport lotniczy**:

- Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice" w Pyrzowicach,

– **transport wodny:** brak obiektów.

2.3.3. Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi

Przez województwo śląskie przebiegają drogowe, kolejowe oraz wodne ciągi transportowe o międzynarodowym znaczeniu, będące przedmiotem umów międzynarodowych.

Ciągi drogowe

Według zapisów ratyfikowanej przez Polskę *Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego* (AGR)[9], międzynarodowe znaczenie w województwie śląskim mają następujące ciągi drogowe:

Drogi podstawowe:

- **E 40** - Calais - Ostend- Gent - Bruxelles - Liege - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Chemnitz - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu (w województwie śląskim - A4),
- **E 75** - Gdańsk - Toruń Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Katowice - Český Těšin - Žilina - Trenčin - Pieštany - Bratislava - Wiener Neustadt (w województwie śląskim - A1, DK1, S1).

Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe:

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

Ciągi kolejowe

Polska jest sygnatariuszem dwóch międzynarodowych umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych tj. AGC[10] i AGTC[11]. Z linii kolejowych objętych tymi Umowami przez województwo śląskie przebiegają:

---

[9] **AGR** – umowa sporządzona 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.

[10] **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).

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[12]

- **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)[13]. 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] **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).

[12] "**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.

[13] **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[14]. Podstawą zestawienia były wyniki ankiety (przeprowadzonej wśród przedstawicieli zarządców infrastruktury, operatorów transportu regionalnego, ponadregionalnego i towarowego oraz przedstawicieli samorządów lokalnych), uzupełnione o uwagi z konsultacji społecznych.

▪ 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 Gliwice-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 oraz bieżące utrzymanie
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
Przebieg autostrad	Brak polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów	Centralne umiejscowienie portu lotniczego w regionie	Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość
Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych województwa z ważnymi ośrodkami województw ościennych i regionów przygranicznych	Zły stan dróg	Zaprogramowanie działań dotyczących wdrażania inteligentnych systemów transportowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg w europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych	Wzrost liczby samochodów
	Wywieranie silnej presji na środowisko (gł. hałas, zanieczyszczenia powietrza, fragmentacja przestrzeni)		Dekapitalizacja stanu technicznego infrastruktury drogowej
	Agresja, arogancja i nieprzestrzeganie zasad przez uczestników ruchu		

▪ TRANSPORT KOLEJOWY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Gęsta i równomiernie rozłożona sieć kolejowa	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

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

Funkcjonowanie linii kolejowej o podwyższonych parametrach prędkości (CMK)	Brak zintegrowania między koleją a innymi środkami transportu	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich	Brak wizji rozwoju linii regionalnych przez podmioty samorządowe
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[15] 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.
		Prowadzone i planowane prace modernizacyjne poprawiające stan infrastruktury kolejowej	

▪ 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
Funkcjonowanie portu w Gliwicach	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
Niskie koszty zewnętrzne żeglugi śródlądowej	Niska przepustowość i szybkość transportu wodnego	Uwzględnienie w dokumentach strategicznych woj. śląskiego bud. Kan. Odra-Dunaj	Warunki meteorologiczne i hydrologiczne
Niski koszt jednostkowy przewozu	Sezonowość transportu	Popyt efektywny i potencjalny na przewozy towarów w województwie śląskim (tonokilometr)	Niewydolny system zarządzania gospodarką wodną
	Trudność w utrzymaniu drożności kanałów (zamulanie kanałów)	Nacisk województwa małopolskiego (RZGW) na budowę Kananału Śląskiego	Substytucja ze strony transportu drogowego
	Niska dostępność transportu	Synergia transportowej i hydrologicznej funkcji dróg wodnych	
	Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze nowych inwestycji		

▪ 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	Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (krajowych i zagranicznych)

[15] Zatłoczenie na szlakach transportowych.

		duże zaangażowanie samorządu w rozwój GTL	
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 lotnisk lokalnych z ośrodkami regionalnymi	Wsparcie ze strony województwa w celu zwiększenia dostępności MPL i lotnisk lokalnych	Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój
	Duża monopolizacja przewozów	Możliwość przekształcenia lotnisk lokalnych w lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji	
	Ponadnormatywny hałas na terenach w otoczeniu lotnisk	Stworzenie systemu lotnisk lokalnych jako partnerów MPL „Katowice”	
		Mała liczba populacji narażonej na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu z MPL „Katowice”	

▪ 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 i porozumień komunalnych, będących	Niska jakość taboru (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, mały udział pojazdów	Realizowane projekty np. Śląska Karta Usług Publicznych, Dynamiczna Informacja Przystankowa	Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej

wyrazem woli współpracy samorządów, a także rozdzielanie funkcji organizatora i operatora	nieskoemisyjnych i energooszczędnych)		
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 publicznym (wynikający z regulacji), ograniczenia budżetowe
Konkurencyjność kosztowa transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego	Mała aktywność samorządu województwa		Stopniowa dezintegracja związków komunalnych organizujących komunikację, wskutek rezygnacji gmin z członkostwa oraz zrywanie porozumień komunalnych
	Brak możliwości wchodzenia przez związki komunikacyjne we współpracę z innymi związkami		
	Niedostatek rozwiązań wydzielających transport publiczny z ogólnego ruchu ulicznego – wydzielone torowiska tramwajowe oraz buspasy		

▪ TRANSPORT ROWEROWY

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Prośrodowiskowy charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportu	Brak spójności przestrzennej tras	Przyjęcie przez wszystkich jednolitych standardów oznakowania	Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój infrastruktury rowerowej
Dostępność do centrów miast	Fragmentaryczność tras rowerowych o charakterze ponadlokalnym	Stworzenie mechanizmów zachęcających gminy do współpracy przy przygotowywaniu tras rowerowych	Słabość polityki planowania na wszystkich szczeblach zarządzania
	Stosowanie lokalnych systemów oznakowań	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, w tym ze środków funduszy europejskich	Brak wizji rozwoju tras rowerowych o charakterze ponadlokalnym
	Przystępowanie do wykonywania tras rowerowych bez ich kompleksowej i przemyślanej koncepcji	Wzrost cen paliw	Wąski przekrój pasa drogowego, nie pozwalający na budowę tras rowerowych
	Niski stan techniczny tras uniemożliwiający lub znacznie utrudniający przejazd		Brak zainteresowania i środków ze strony potencjalnych inwestorów

Źródło: Opracowanie własne.

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 i indywidualnego,
→ **KONKURENCYJNY** - w zakresie ceny usługi transportowej, czasu jej trwania oraz jakości,
→ **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 dostępność 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 strategiczne 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 umożliwia 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, lotniczych i rowerowych.

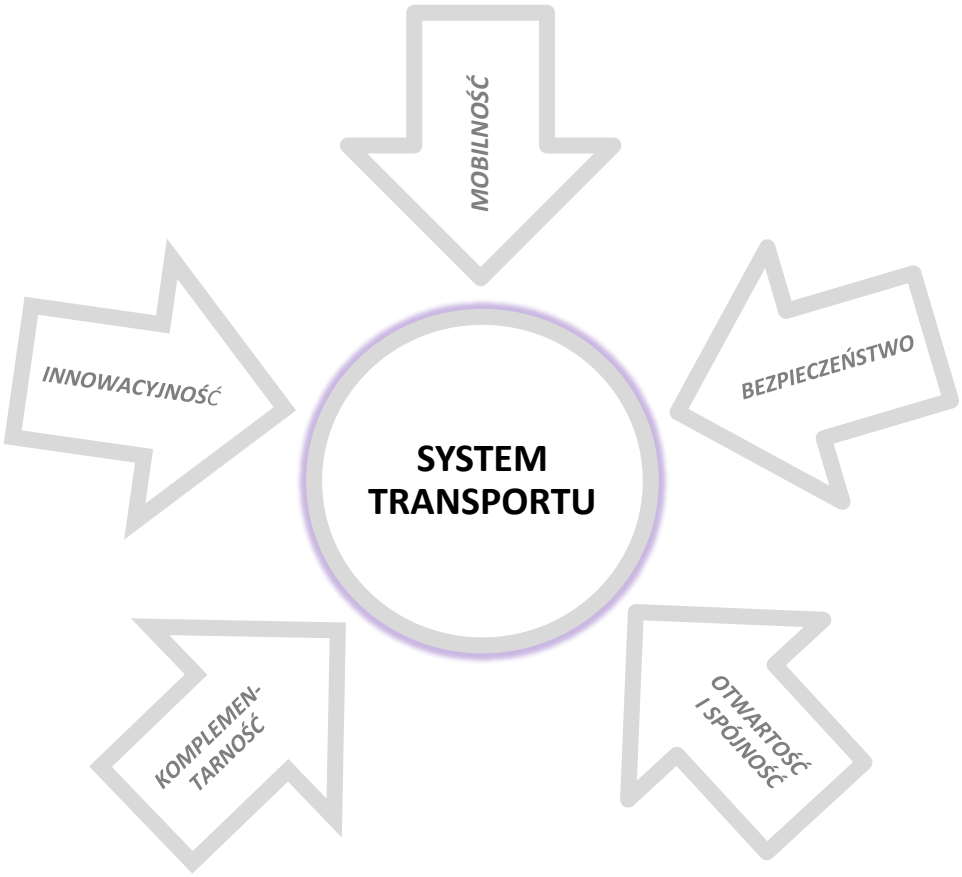
KOMPLEMENTARNOŚĆ w aspekcie kreowania systemu transportowego rozumiana jest przede wszystkim jako współpraca różnych podmiotów realizujących działania w sferze transportu - zarówno pasażerskiego jak i towarowego. W kontekście transportu towarowego istotne będą działania dotyczące wykorzystania infrastruktury w postaci węzłów przeładunkowych oraz działania związane z kooperacją przewoźników i spedytorów. Natomiast w kontekście transportu pasażerskiego działania powinny być ukierunkowane na tworzenie węzłów przesiadkowych oraz integrację i koordynację przewozów.

MOBILNOŚĆ w odniesieniu do czynników decydujących o przemieszczaniu się jak i warunków wpływających na wybór środka transportu. Konieczne jest wprowadzenie 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 preferowanie i promowanie transportu zbiorowego, jako środka komunikacji umożliwiającego szybkie przemieszczenie się w dowolnym kierunku.

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.

INNOWACJE 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.

Ryc. 8. Pola strategiczne.



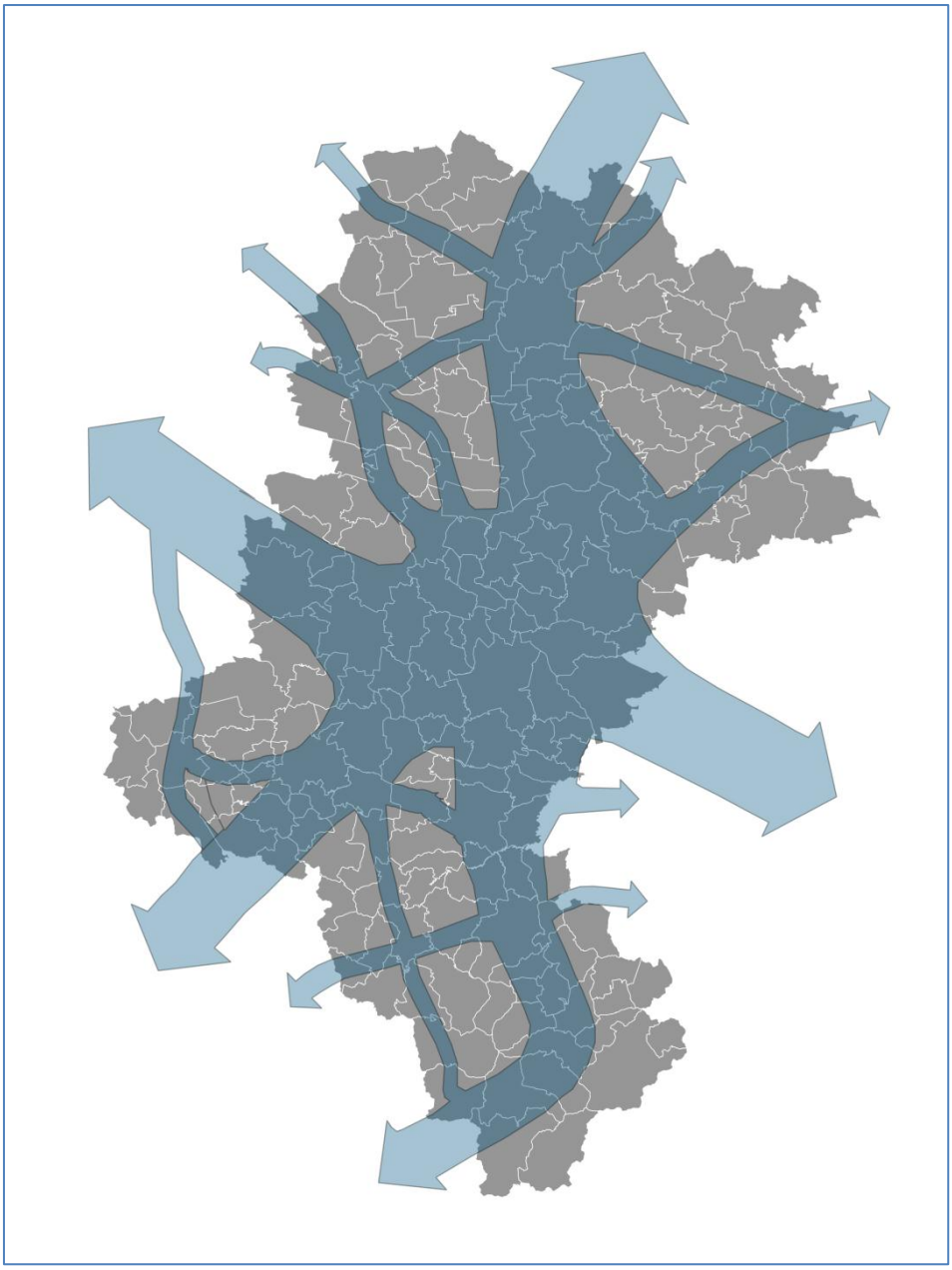
Źródło: Opracowanie własne.

Wszystkie wymienione pola przenikają się wzajemnie. Realizacja inwestycji transportowych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu i w środkach transportu, poprawy wewnętrznej oraz zewnętrznej spójności i komplementarności systemu, a także 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, a także zwiększy bezpieczeństwo zarówno przejazdu jak i środowiska społecznego oraz 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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowaniu Kraju (KPZK) 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 Śląskiego „Śląskie 2020+". 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 istotne są **obszary korytarzy sieci transportowych**.

Ryc. 9. Korytarze rozwoju sieci transportowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+".*

Obszary korytarzy sieci transportowych zlokalizowane są wzdłuż głównych istniejących i planowanych szlaków komunikacyjnych, w tym głównych linii kolejowych oraz 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, jak również utrzymanie pozycji jednego z głównych węzłów komunikacyjnych.

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

I. **Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych** – ich wymiar terytorialny obejmuje w przypadku **celu 1**: połączenia w sieci TEN-T, połączenia ośrodków województwa z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa: Katowicami, Częstochową, Bielskiem-Białą i Rybnikiem, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa, a lokalnymi ośrodkami rozwoju, połączenia pomiędzy lokalnymi ośrodkami rozwoju, a ośrodkami peryferyjnymi, natomiast w przypadku **celu 2**: obrzeża miast, okolice dworców kolejowych i pętli tramwajowych oraz węzły transportowe.

II. **Cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego** – ich wymiar terytorialny obejmuje Metropolię Górnośląską oraz Aglomeracje: Częstochowską, Rybnicką i Bielską.

III. **Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych** – ich wymiar terytorialny obejmuje całe województwo śląskie.

REGION

CEL 1. OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI

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. 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 obszarami peryferyjnymi.

Osiągnięcie zamierzonego 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.** Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne, oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,
- **B.** Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
- **C.** Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
- **D.** Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
- **E.** Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,
- **F.** Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
- **G.** Budowa i remont[16] infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
- **H.** Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.

CEL 2. KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Komplementarnośc rozumiana jako 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.

Ponadto konieczna jest również integracja województwa śląskiego z województwami ościennymi, w szczególności poprzez organizację połączeń stykowych na liniach kolejowych. Zadanie to wymaga współpracy samorządów województw na etapie planowania i organizacji systemu transportowego.

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

[16] Definicje charakteru kierunków i przedsięwzięć infrastrukturalnych:
- **budowa** – jest to wykonywanie obiektu w określonym miejscu, a także jego przebudowa i odbudowa (w tym pojęciu mieszczą się pojęcia: przebudowa i odbudowa);
- **przebudowa** – jest to wykonywanie robót, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu (w tym pojęciu mieszczą się takie ze stosowanych w nomenklaturze transportowej pojęć jak: rozbudowa, modernizacja);
- **odbudowa** – jest to wykonanie nowego obiektu w miejscu/korytarzu obiektu obecnie nieczynnego;
- **remont** – jest to wykonywanie w istniejącym i czynnym obiekcie robót polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów innych niż użyto w stanie pierwotnym (w tym pojęciu mieszczą się takie ze stosowanych w nomenklaturze transportowej pojęć jak: rewitalizcja);

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. Istotna jest polityka parkingowa, która powinna zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ich ograniczonej podaży i przepustowości ulic.

Priorytetowe kierunki działań w celu 2:

- **A.** Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- **B.** Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- **C.** Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
- **D.** Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,
- **E.** Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- **F.** Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- **G.** Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

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. Istotnym elementem rozwiązania tego problemu powinna być budowa systemów Park & Ride (Parkuj i Jedź) i Park & Walk (Parkuj i Idź), zlokalizowanych m.in. w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych, w tym dworców kolejowych lub innych węzłów komunikacji zbiorowej i indywidualnej. 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, w tym kolei, tworzącej główny szkielet komunikacyjny łączący poszczególne miasta Metropolii Górnośląskiej.

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.** Powstanie centrów zarządzania ruchem,
- **B.** Tworzenie centrów przesiadkowych,
- **C.** Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
- **D.** Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- **E.** Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- **F.** Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- **G.** Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- **H.** Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
- **I.** Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,
- **J.** Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
- **K.** Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- **L.** Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

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. Należy również wpływać na zmianę postaw i zachowań wszystkich uczestników ruchu, poprzez prowadzenie tematycznych kampanii edukacyjnych. Niezwykle istotna jest także 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. Konieczne jest ograniczanie liczby i skali inwestycji lokalizowanych na obszarach chronionych oraz uwzględnienie przy planowaniu przedsięwzięć nadrzędności celów ochrony siedlisk i gatunków nad innymi celami społeczno-gospodarczymi na obszarach Natura 2000.

Priorytetowe kierunki działań w celu 4:

- **A.** Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- **B.** Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
- **C.** Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa,
- **D.** Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
- **E.** Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,
- **F.** Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,
- **G.** Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,
- **H.** Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych.

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[17], 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[18]. 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.

---

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

[18] Przy wyborze i wdrażaniu aplikacji i usług ITS będą stosowane zasady, o których mowa w *Ustawie o drogach publicznych* z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 2013, 260 j.t.), tzn. skuteczności, opłacalności, proporcjonalności, wspierania ciągłości usług ITS, zapewnienia interoperacyjności, wspierania zgodności wstecznej, poszanowania istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci drogowej, promowania równego dostępu, wspierania dojrzałości, zapewnienia jakości określenia czasu i położenia, ułatwiania intermodalności, poszanowania spójności.

Należy także rozwijać alternatywne środki napędu i eksploatować środki transportu szeroko oparte na nowych materiałach i technologiach, a także korzystać w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii.

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.

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 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.** Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
- **D.** Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,
- **E.** Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

Tabela 2. Układ celów i kierunków.

REGION

CEL 1: OTWARTA I SPÓJNA SIEĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI

- **A.** Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne, oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,
- **B.** Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
- **C.** Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
- **D.** Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
- **E.** Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,
- **F.** Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich.
- **G.** Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
- **H.** Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.

CEL 2: KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

- **A.** Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
- **B.** Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- **C.** Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
- **D.** Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,
- **E.** Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- **F.** Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- **G.** Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

CEL 4: WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

- **A.** Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
- **B.** Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
- **C.** Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,
- **D.** Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
- **E.** Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,
- **F.** Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,
- **G.** Promocja „zasobooszczędnych"/ekologicznych gałęzi i środków transportu,
- **H.** Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych.

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.** Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
- **D.** Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,
- **E.** Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

CEL 3: EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ

- **A.** Powstanie centrów zarządzania ruchem,
- **B.** Tworzenie centrów przesiadkowych,
- **C.** Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
- **D.** Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
- **E.** Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
- **F.** Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
- **G.** Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
- **H.** Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
- **I.** Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,
- **J.** Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
- **K.** Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
- **L.** Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

AGLOMERACJE / TRANSPORT MIEJSKI

Źródło: Opracowanie własne.

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.

W dokumencie wskazuje się orientacyjny korytarz przebiegu sieci transportowych, natomiast ostateczny przebieg powinien zostać określony w pracach studyjnych dotyczących konkretnych projektów oraz w procedurze oddziaływania na środowisko (w ramach których powinny zostać określone warianty przebiegu infrastruktury).

Podjęcie wskazanych poniżej przedsięwzięć zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania odpowiednich funduszy, i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej, a **rozpoczęcie ich wdrażania** przewiduje się w perspektywach czasowych: do 2020. (**etap I**) i do 2030. roku (**etap II**). Ponadto uwzględniając priorytety wynikające w szczególności z zobowiązań w zakresie sieci TEN oraz kierunków rozwoju dróg krajowych w tym: sieci autostrad i dróg ekspresowych, określonych w rządowych dokumentach strategicznych, ewentualne przyszłościowe zadania do realizacji na poziomie rządowym (tj. obecnie nie objęte wyżej wskazanymi priorytetami), mogą być rozważane do realizacji po 2030 roku.

Ze względu na stopień zaawansowania przedsięwzięcia podzielno na **planowane**[19] i **postulowane**[20]. Stopień zaawansowania określono jako planowany i postulowany w sytuacji, kiedy postuluje się rozszerzenie planowanej inwestycji.

7.1. Transport drogowy

1. Budowa autostrady A1

LOKALIZACJA: Pyrzowice – (Łodź)
ZAKRES: budowa 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

2. Budowa drogi ekspresowej S1

LOKALIZACJA: (węzeł S11) - Pyrzowice - Podwarpie - Dąbrowa Górnicza, Mysłowice - Bielsko-Biała,
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane

[19] **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*.

[20] **Przedsięwzięcia postulowane** – są to przedsięwzięcia pozostałe – nie ujęte w ww. dokumentach; przedsięwzięcia te możliwe będą do realizacji w zależności od pozyskania odpowiednich funduszy i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej.

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców

3. Budowa drogi ekspresowej S11

LOKALIZACJA: (węzeł A4) – (węzeł A1) – Tarnowskie Góry – (Poznań)
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I (*realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa Śląskiego jest etap I*)
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa, wzrost jakości życia mieszkańców

4. Budowa drogi ekspresowej S69

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

5. Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej

LOKALIZACJA: Bielsko-Biała – (Głogoczów (DK7))
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane
PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I (*realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa Śląskiego jest etap I*)
CEL STRATEGICZNY: *Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi*
EFEKT: połączenie południowej części województwa śląskiego z województwem małopolskim

6. Budowa Drogowej Trasy Średnicowej

LOKALIZACJA: Katowice - Dąbrowa Górnicza / Jaworzno
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane
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

7. 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

8. 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

9. Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych

LOKALIZACJA: obszar województwa
ZAKRES: przebudowa i remont infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i 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,

10. Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad i dróg ekspresowych

LOKALIZACJA: korytarz autostrad A1 i A4
ZAKRES: przebudowa i remont infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i 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

11. Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych

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

12.Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4")

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

13. Budowa drogi ekspresowej S46

LOKALIZACJA: (Opole) – Częstochowa – (Lublin)
ZAKRES: budowa infrastruktury drogowej
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II (*realizacja tej inwestycji nastąpi zgodnie z planami rządowymi, postulowany przez Samorząd Województwa Śląskiego jest 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

7.2. Transport szynowy

14. 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

15. Stworzenie szybkiej kolei regionalnej

LOKALIZACJA: Korytarze: Gliwice - Katowice - Dąbrowa Górnicza - Częstochowa, Katowice - Rybnik - Racibórz/Wodzisław Śląski - Chałupki, Katowice - Tychy - Bieruń - (Oświęcim), Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec - Zwardoń, Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - Lubliniec
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

16. Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej

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

17. Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe

LOKALIZACJA: linie kolejowe województwa śląskiego
ZAKRES: przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych
STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i 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)

18. Budowa i remont infrastruktury tramwajowej

LOKALIZACJA: linie tramwajowe w Metropolii i aglomeracjach województwa śląskiego
ZAKRES: budowa i remont 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

19. 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

20. 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

7.3. Transport lotniczy

21. Rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice" w Pyrzowicach

LOKALIZACJA: gminy Ożarowice i Mierzęcice
ZAKRES: przebudowa i remont 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

22. Przebudowa i remont lotnisk lokalnych i lądowisk dla celów biznesowych i turystycznych

LOKALIZACJA: Gliwice, Katowice, Kaniów, Bielsko-Biała, Rybnik, Częstochowa
ZAKRES: budowa i remont infrastruktury lotniskowej i towarzyszącej
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

23.Przebudowa i remont Kanału Gliwickiego

LOKALIZACJA: Gliwice – (Kedzierzyn-Koźle)
ZAKRES: Przebudowa i remont infrastruktury wodnej
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

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

LOKALIZACJA: w gminach realizujących działania wspólnie
ZAKRES: budowa infrastruktury rowerowej i towarzyszącej
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

25.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

26. Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem

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

27. Rozwój Kart usług publicznych

LOKALIZACJA: całe województwo

ZAKRES: budowa, rozwój i integracja infrastruktury technicznej i organizacyjnej
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

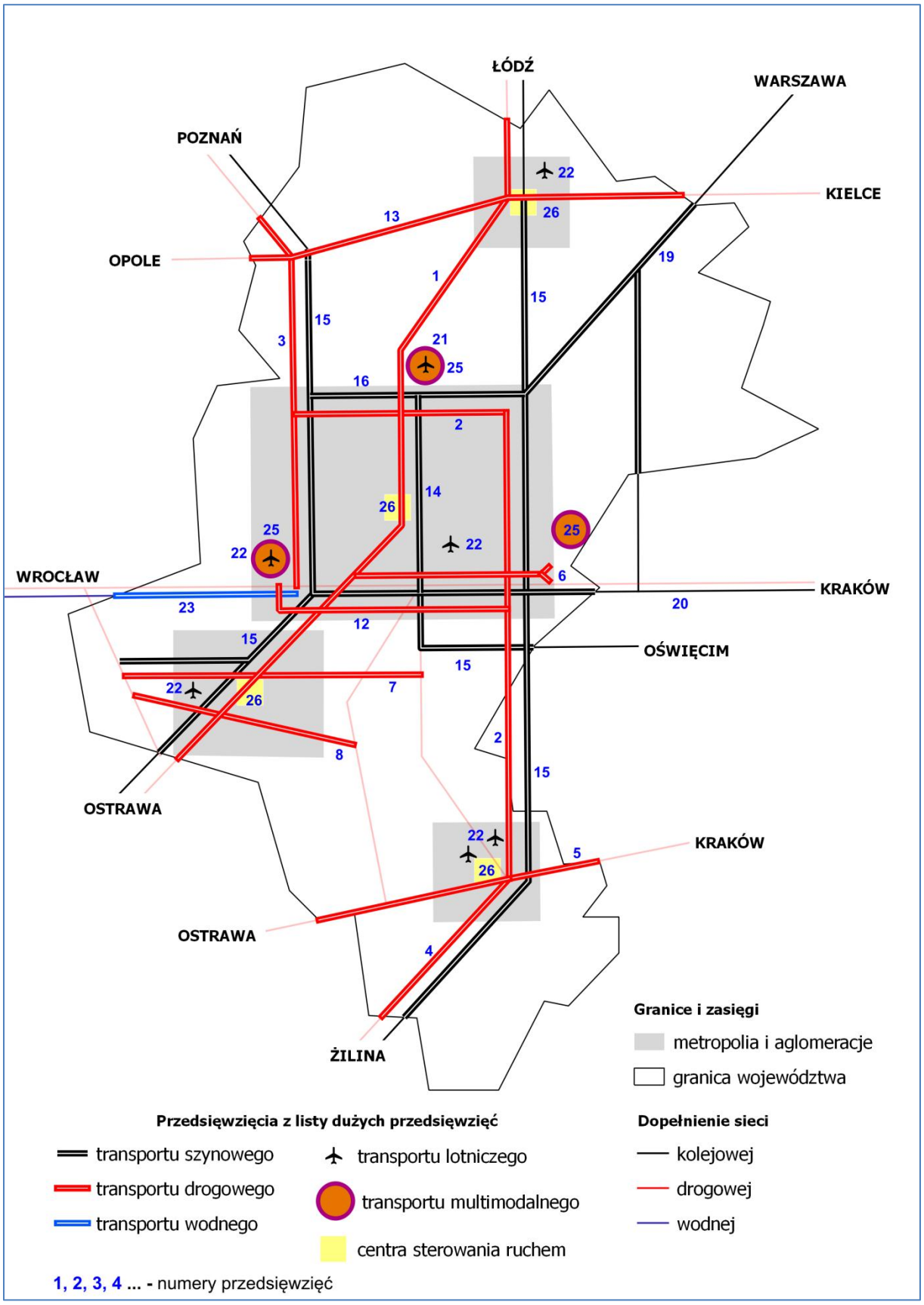
28. Edukacja dla bezpieczeństwa

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

29. Budowa Centrów Przesiadkowych

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

Ryc. 10. Schematyczna lokalizacja wybranych przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym.



Źródło: Opracowanie własne.

8. System wdrażania Strategii

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do osiągnięcia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego 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.

Strategia ma charakter generalny i w oparciu o nią powinny powstać opracowania szczegółowe. 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. Zorganizowany we właściwy sposób w znaczącym stopniu poprawi również jakość środowiska naturalnego poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy, w tym poprzez zmniejszenie generowanych zanieczyszczeń.

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 oraz 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.

Samorząd Województwa zgodnie z 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 również pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej. W związku z tym Samorząd Województwa 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 oraz dążyć do koordynacji działań własnych związanych z tworzeniem systemu transportowego z działaniami innych podmiotów (w szczególności gmin i powiatów ościennych).

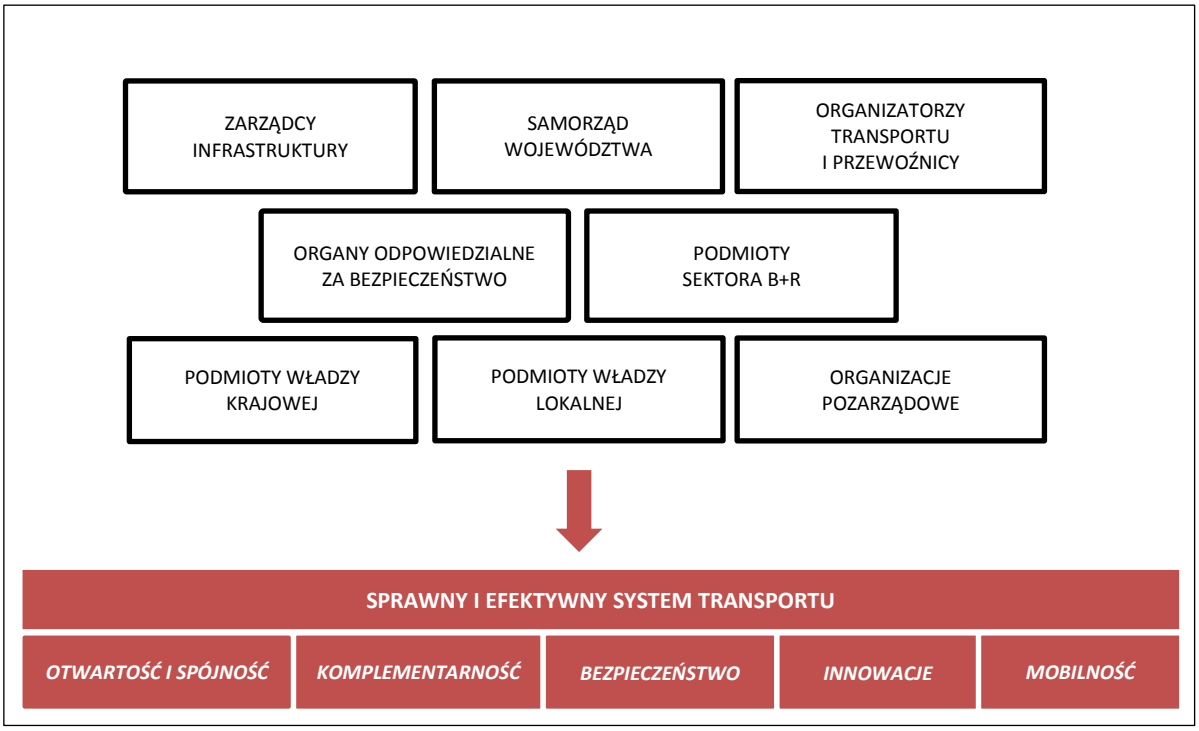
Podmioty zarządzające infrastrukturą transportową są odpowiedzialne za budowę sieci transportowej spełniającej wymagania nowoczesnego i efektywnego transportu, spójnej i odpowiadającej faktycznym potrzebom, jak również za utrzymanie tej sieci w należytym stanie.

Organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej i skoordynowanej oferty przewozowej o wysokiej jakości, stanowiącej odpowiedź na potrzeby transportu zarówno osób jak również towarów.

Rolą organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne 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.

Ryc. 11. Układ podmiotowy.



Źródło: Opracowanie własne.

8.2. Układ funkcjonalny

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

- w pierwszej kolejności jako wykonującego zadania leżące w jego bezpośredniej kompetencji, wynikające z obowiązującego prawa;
- po drugie jako wykonującego 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.

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), a także pomiędzy polityką transportową i przestrzenną.

Jednym ze środków do uzyskania współpracy powinno być powołanie Rady do spraw polityki transportowej województwa śląskiego, w której skład wchodziłyby: samorządy lokalne, zarządcy infrastruktury, organizatorzy transportu, organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo publiczne, jednostki sektora badawczo-rozwojowego oraz przedsiębiorcy i przedstawiciele użytkowników. Do jej zadań będzie należeć m .in. koordynacja działań w zakresie całościowego rozwoju systemu transportowego w województwie śląskim, w tym czuwanie nad zgodnością realizowanych inwestycji transportowych z przyjętymi celami Strategii, oraz koordynacja współpracy pomiędzy poszczególnymi typami zarządców infrastruktury transportowej i organizatorów transportu publicznego.

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. Zasady te mają zapewnić efektywny przebieg inwestycji oraz optymalne wykorzystanie środków i możliwości, tak aby najpełniej zrealizować cele dokumentu, z jednoczesnym poszanowaniem interesów wszystkich stron, na które realizacja tych celów może wywierać wpływ.

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 również 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.
- **Zasada zrównoważonego podziału środków** – oznacza podział środków służących rozbudowie i poprawie jakości infra- i suprastruktury transportowej poszczególnych gałęzi, zapewniający optymalny rozwój całego systemu.

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 S.A.; 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). Najbardziej istotna dla rozwoju regionu infrastruktura transportowa 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 i dróg publicznych. Województwo śląskie zajmuje się finansowaniem m.in. rozwoju dróg wojewódzkich (za pośrednictwem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach), regionalnych przewozów autobusowych, regionalnych przewozów kolejowych.

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 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.

Dla zapewnienia finansowania inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym istotne jest podejmowanie prób poszukiwania 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. 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 czyli raporty monitoringowe. Raport monitoringowy opracowywany będzie nie częściej niż co 2 lata i przynajmniej raz w kadencji Sejmiku. Będzie przedstawiał dane regionalne i subregionalne (w miarę dostępności danych), w tym analizę wskaźnikową. Wskazana poniżej lista wskaźników stanowi trzon badań i może być rozszerzana w procesie rozwoju systemu monitoringu województwa.

Tabela 3. Wykaz wskaźników do monitoringu.

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość bazowa (2012)	Prognoza (2020)	Prognoza (2030)	Źródło danych
OTWARTOŚĆ I SPÓJNOŚĆ	▪ **Gęstość autostrad i dróg ekspresowych** [km/100km^2]	2,31	4,30	5,95	BDL GUS
	▪ **Długość dróg krajowych** [km]	1206	1750	1950	BDL GUS
	▪ **Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 100 km/h** [km]	855,8	940	1030	PKP PLK S.A.
	▪ **Udział długości linii z ogólnym stanem technicznym złym lub niezadowalającym w ogólnej długości linii** [%]	53,4%	60%	65%	PKP PLK S.A.
	▪ **Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w województwie (analiza czasu przejazdu pociągami[21])** [min.]:				
	– Katowice - Częstochowa	89	80	65	UMWŚ
	– Katowice - Bielsko-Biała	72	65	55	UMWŚ
	– Katowice - Rybnik	63	55	45	UMWŚ
	▪ **Liczba połączeń na dobę w dniu roboczym z:[22]**:				
	– Katowic	79	95	110	www.pkp.pl
	– Częstochowy	69	85	95	www.pkp.pl
	– Rybnika	39	45	55	www.pkp.pl
	– Bielska-Białej	51	60	70	www.pkp.pl

[21] Wartość bazowa: dane na pierwszy poniedziałek grudnia godz. 7.00 (02.12.2013).
[22] Ibidem.

	▪ **Liczba pasażerów obsłużonych w portach lotniczych (MPL "Katowice" w Pyrzowicach)** [mln. os.]	2,5	3,5	4,8	BDL GUS
KOMPLEMENTARNOŚĆ	▪ **Wielkość przeładunków w MPL "Katowice" w Pyrzowicach** [tys. t]	9,6	65	74	BDL GUS
	▪ **Wielkość przewozów ładunków żeglugą śródlądową i transportem kolejowym do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym** [%]	31,7[23]	40,00%	50%	GUS "Transport - wyniki działalnosci"
	▪ **Liczba lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji w woj. śląskim**	0	5	5	ULC
MOBILNOŚĆ	▪ **Udział przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie taboru**	41,1	65	90	GUS "Transport - wyniki działalnosci"
	▪ **Wizerunek transportu zbiorowego wśród mieszkańców regionu - osoby pozytywnie oceniające jakość infrastruktury transportu publicznego (odsetek odpowiedzi "dość dobrze" i "bardzo dobrze")** [%]	56,9			Badanie ankietowe
	▪ **Liczba pasażerów komunikacji miejskiej** [mln os.]	585,6			GUS "Transport - wyniki działalnosci"
	▪ **Długość dróg dla rowerów (ścieżek rowerowych)** [km]	624,7			BDL, GUS
BEZPIECZEŃSTWO	▪ **Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych** [os.]	336	190	100	BDL GUS
	▪ **Liczba wypadków drogowych** [szt.]	4683	3600	2000	BDL GUS
	▪ **Liczba osób rannych w wypadkach drogowych** [os.]	5717	3800	2200	BDL GUS
	▪ **Liczba kradzieży w środkach transportu** [szt.]	1701	1300	700	KWP Katowice
	▪ **Liczba zdarzeń w transporcie kolejowym** [szt.]	52	40	20	KG PSP (www.kgpsp.gov.pl)
	▪ **Liczba wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów** [szt.]	1249	950	400	SEWIK
INNOWACYJNOŚĆ	▪ **Liczba wprowadzonych rozwiązań innowacyjnych** [szt.]	b.d.	b.d.	b.d.	Badanie ankietowe

Źródło: Opracowanie własne.

[23] Dane za 2010 rok.

Spis rycin

Ryc. 1. Mapa administracyjna województwa śląskiego. 5

Ryc. 2. Struktura przestrzenna województwa śląskiego i obszarów polityki regionalnej. 6

Ryc. 3. Dojazdy do pracy w województwie śląskim w roku 2010 (powiązania powyżej 250 osób). 8

Ryc. 4. Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego w roku szkolnym 2011/2012 (powiązania powyżej 50 uczniów). 9

Ryc. 5. Główne elementy infrastruktury drogowej. 14

Ryc. 6. Główne elementy sieci kolejowej. 16

Ryc. 7. Główne elementy infrastruktury transportu lotniczego, wodnego i infrastruktury logistycznej. 19

Ryc. 8. Pola strategiczne. 36

Ryc. 9. Korytarze rozwoju sieci transportowych. 37

Ryc. 10. Schematyczna lokalizacja wybranych przedsięwzięć o charakterze infrastrukturalnym. 52

Ryc. 11. Układ podmiotowy. 54

Spis tabel

Tabela 1. Tendencje zidentyfikowane w analizie oraz ich potencjalny wpływ na rozwój transportu. 10

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

Tabela 3. Wykaz wskaźników do monitoringu. 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 Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, 2013, Załącznik do projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice.
7. *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance*, sporządzona w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.
8. Fellner A., 2011, *Ekspertyza dotycząca transportu lotniczego opracowana w ramach strategii rozwoju systemu transportu województwa śląskiego*, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
9. Janecki R., Tomanek R., 2011, *Metodologia prac nad Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
10. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
11. Koziarski S., 2011, *Rozwój systemu transportu kolejowego w województwie śląskim*, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice - Opole.
12. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie*, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
13. Krawiec S., 2010, *Transport drogowy w województwie śląskim*, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
14. Markusik S., 2011, *Strategia rozwoju transportu w województwie śląskim na lata do 2030 w sektorze TSL (transport – spedycja - logistyka)*, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
15. *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, 2008, Ministerstwo Infrastruktury.
16. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego*, 2004, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 68 z dnia 27 lipca 2004 r.
17. *Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego", grudzień 2011*, badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
18. *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).

19. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
20. *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*, 2013, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice.
21. *System transportowy województwa w ocenie jednostek samorządu terytorialnego*, 2011, ankieta, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
22. *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).
23. *Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych*, sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).
24. *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*, Dz. U. z 2012 poz. 1137, 1448.
25. *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, Dz. U. z 2013 poz. 260, 843.

Spis stron internetowych

1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.krbrd.gov.pl
2. Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego http://www.wrbrd.katowice.pl/