



Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów

TOM 2

Praca naukowo-badawcza NB-259/RT5/2018

*Projekt prowadzony przez Katedrę Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu
Wydział Transportu Politechniki Śląskiej
w ramach umowy nr 116/2018 zawartej w dn. 7.08.2018 r.
pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Politechniką Śląską*

Katowice, grudzień 2018 r.

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Autorzy wiodący:

dr inż. Ryszard JANECKI

dr inż. Grzegorz KAROŃ

dr inż. Aleksander SOBOTA

dr hab. inż. Renata ŻOCHOWSKA, Prof. PŚ

mgr inż. Marcin KŁOS

mgr inż. Piotr SOCZÓWKA

Autorzy pozostali:

dr hab. inż. Janusz CŹWIEK, Prof. PŚ

dr hab. inż. Piotr FOLEGA, Prof. PŚ.

dr hab. inż. Stanisław KRAWIEC

dr hab. inż. Elżbieta MACIOSZEK, Prof. PŚ

dr hab. inż. Jakub MŁYŃCZAK

dr inż. Grzegorz KRAWCZYK

dr inż. Krzysztof KRAWIEC

dr inż. Szymon SURMA

mgr inż. Adrian BARCHAŃSKI

mgr inż. Marek DROBNY

mgr inż. Maciej WROŃSKI

Osoby współpracujące:

Jakub GÓRECKI

Wojciech DOBICZEK

Kinga KAMINIORZ

Łukasz SURLEJ

Patrycja SZYNDLER

KONSULTACJA MERYTORYCZNA:

prof. dr hab. inż. Wiesław STAROWICZ (Politechnika Krakowska)

dr hab. inż. Maciej KRUSZYNA, Prof. PWr (Politechnika Wroclawska)

SPIS TREŚCI CAŁEGO OPRACOWANIA

| | |
|---|-----|
| Wstęp | 9 |
| 1. Charakterystyka koncepcji Kolei Metropolitalnej (K-KM) i Kolei Metropolitalnej (KM)..... | 11 |
| 1.1 Projekt koncepcji Kolei Metropolitalnej | 11 |
| 1.2 System Kolei Metropolitalna | 22 |
| 2. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych | 144 |
| 2.1 Zakres i sposób analizy obowiązujących dokumentów strategicznych | 144 |
| 2.2 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie europejskim | 146 |
| 2.3 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie krajowym | 160 |
| 2.4 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim | 188 |
| 2.5 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie subregionalnym | 206 |
| 2.6 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie powiatowym | 210 |
| 2.7 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie metropolitalnym | 219 |
| 2.8 Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie gminnym | 222 |
| 2.9 Ocena spójności i zgodności celów, działań i rezultatów K-KM i KM z zapisami w dokumentach strategicznych | 247 |
| 3. Analiza otoczenia społeczno – gospodarczego oraz uwarunkowań realizacyjnych kolei metropolitalnej w bezpośrednim obszarze funkcjonowania KM i w jego otoczeniu | 248 |
| 3.1 Metoda i założenia | 248 |
| 3.2 Charakterystyka społeczno-gospodarcza | 258 |
| 3.3 Charakterystyka zagospodarowania przestrzennego | 299 |
| 3.4 Uwarunkowania prawne | 315 |

| | | |
|------|--|-----|
| 3.5 | Uwarunkowania finansowe | 322 |
| 3.6 | Charakterystyka funkcjonalna systemu transportowego | 325 |
| 3.7 | Analiza potrzeb transportowych | 391 |
| 3.8 | Identyfikacja i opis problemów związanych z realizacją K-KM i KM | 403 |
| 4. | Logika działań w celu rozwiązania problemów realizacji K-KM i KM | 407 |
| 4.1 | Metoda i założenia | 407 |
| 4.2 | Założenia do działań | 407 |
| 4.3 | Opis działań, których realizacja umożliwi rozwiązanie zidentyfikowanych problemów | 416 |
| 4.4 | Komplementarność z innymi projektami i działaniami | 424 |
| 4.5 | Rezultaty realizacji poszczególnych wariantów KM i wskaźniki monitoringu | 425 |
| 4.6 | Oczekiwane produkty realizacji poszczególnych wariantów KM | 426 |
| 4.7 | Podsumowanie | 426 |
| 5. | Analiza techniczno – organizacyjna KM – sformułowanie wariantów KM | 428 |
| 5.1 | Metody i założenia | 428 |
| 5.2 | Inwentaryzacja stanu elementów systemowych poszczególnych podsystemów transportowych | 429 |
| 5.3 | Ocena w zakresie infrastruktury technicznej transportu szynowego | 474 |
| 5.4 | Ocena w zakresie środków transportu szynowego | 482 |
| 5.5 | Ocena infrastruktury intermodalnej transportu pasażerskiego | 490 |
| 5.6 | Analiza organizacji funkcjonowania systemów transportowych | 504 |
| 5.7 | Analiza systemów parkowania | 510 |
| 5.8 | Analiza systemów sterowania ruchem i informacji dla użytkowników | 513 |
| 5.9 | Analiza bezpieczeństwa ruchu w systemach transportowych | 518 |
| 5.10 | Analizy dotychczasowych projektów KM i wariantów KM | 529 |
| 5.11 | Identyfikacja potencjalnych rozwiązań umożliwiających realizację celów KM | 538 |
| 5.12 | Metoda konstruowania wariantów KM możliwych do realizacji | 548 |
| 6. | Analizy ruchu dla stanu aktualnego, roku bazowego oraz horyzontów prognoz i wariantów KM | 561 |
| 6.1 | Metoda i założenia | 561 |
| 6.2 | Charakterystyka danych historycznych..... | 564 |
| 6.3 | Wybór horyzontów do prognoz KM | 598 |

| | | |
|------|--|-----|
| 6.4 | Model transportowy i analiza ruchu w roku bazowym dla KM | 598 |
| 6.5 | Analiza zmian systemu społeczno-gospodarczego w ujęciu scenariuszowym | 601 |
| 6.6 | Założenia do prognoz ruchu | 602 |
| 6.7 | Odwzorowanie w prognostycznych modelach transportowych czynników ruchotwórczych, zapotrzebowania na transport, systemów transportowych, zachowań i preferencji transportowych dla wariantów systemu KM | 604 |
| 6.8 | Analizy ruchu porównujące rezultaty prognoz z wariantami KM..... | 609 |
| 6.9 | Ocena zasadności uruchamiania nowych technologii przewozowych | 614 |
| 7. | Charakterystyka wariantów KM możliwych do realizacji..... | 619 |
| 7.1 | Aspekty techniczne wariantów..... | 619 |
| 7.2 | Aspekty funkcjonalno – organizacyjne..... | 755 |
| 7.3 | Aspekty finansowe..... | 757 |
| 7.4 | Aspekty ekonomiczno-społeczne..... | 757 |
| 7.5 | Aspekty środowiskowe..... | 757 |
| 7.6 | Aspekty spójności z innymi projektami..... | 757 |
| 8. | Analiza finansowa i ekonomiczna oraz sposób finansowania wariantów KM | 759 |
| 8.1 | Metoda i założenia | 759 |
| 8.2 | Koszty realizacji inwestycji | 761 |
| 8.3 | Koszty operacyjne inwestycji | 765 |
| 8.4 | Korzyści z tytułu ograniczenia eksploatacji pojazdów w transporcie drogowym | 766 |
| 8.5 | Korzyści z tytułu ograniczenia strat czasu | 768 |
| 8.6 | Korzyści z tytułu ograniczenia wypadków drogowych | 768 |
| 8.7 | Korzyści z unikniętej emisji zanieczyszczeń do atmosfery | 769 |
| 8.8 | Przyjęte wartości kosztów jednostkowych..... | 769 |
| 8.9 | Wskaźniki efektywności finansowej i ekonomicznej | 774 |
| 8.10 | Podstawowe parametry analizy finansowej i ekonomicznej dla W1 | 774 |
| 8.11 | Podstawowe parametry analizy finansowej i ekonomicznej dla W2 | 779 |
| 8.12 | Podstawowe parametry analizy finansowej i ekonomicznej dla W3 | 785 |
| 8.13 | Finansowanie inwestycji | 792 |
| 9. | Wybór wariantu rekomendowanego KM | 794 |
| 9.1 | Założenia wyboru wariantów rekomendowanych | 794 |
| 9.2 | Porównanie wariantów | 795 |

| | | |
|------|--|-----|
| 9.3 | Rekomendacja wariantów | 797 |
| 10. | Ocena oddziaływania na środowisko wariantu rekomendowanego KM | 799 |
| 10.1 | Ogólne założenia | 799 |
| 10.2 | Klasyfikacja prawna – wpływ KM na środowisko | 800 |
| 10.3 | Opis wariantu rekomendowanego i jego wpływ na środowisko | 804 |
| 11. | Analiza instytucjonalna i prawna wariantu rekomendowanego KM..... | 820 |
| 11.1 | Analiza instytucjonalna..... | 820 |
| 11.2 | Analiza prawna wykonalności inwestycji..... | 831 |
| 12. | Plan wdrożenia wariantu rekomendowanego KM | 834 |
| 12.1 | Metoda i założenia | 834 |
| 12.2 | Harmonogram realizacji | 834 |
| 12.3 | Zaawansowanie projektu | 835 |
| 13. | Analiza wrażliwości i ryzyka wariantu rekomendowanego KM | 836 |
| 13.1 | Ogólne założenia | 836 |
| 13.2 | Opis wariantu rekomendowanego | 836 |
| 13.3 | Metoda analizy wrażliwości i ryzyka | 836 |
| 13.4 | Czynniki ryzyka oraz wpływ i prawdopodobieństwo ich wystąpienia dla wariantu rekomendowanego | 837 |
| 13.5 | Macierze kwantyfikacji ryzyka | 841 |
| 13.6 | Reakcja na ryzyko z grupy wysokiego poziomu ryzyka | 846 |
| 14. | Podsumowanie | 852 |

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik 3.1. Analiza społeczno-gospodarcza gmin objętych zakresem projektu „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”
- Załącznik 3.2. Analiza zagospodarowania przestrzennego gmin objętych zakresem projektu „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”
- Załącznik 3.3. Analiza rozkładu przestrzennego ruchu pomiędzy gminami tworzącymi Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię
- Załącznik 5.1. Analiza czasów podróży pomiędzy gminami objętymi zakresem projektu „Koncepcja Kolei Metropolitalnej”
- Załącznik 5.2. Przegląd systemów kolei metropolitalnych funkcjonujących w Polsce
- Załącznik 5.3. Przegląd systemów kolei metropolitalnych funkcjonujących za granicą
- Załącznik 5.4. Przegląd studiów przypadków obsługi transportowej portów lotniczych za granicą
- Załącznik 5.5. Analiza projektów i wariantów kolei metropolitalnej na obszarze GZM
- Załącznik „Mapy”

SPIS TREŚCI TOMU 2

| | |
|--|-----|
| 2. ODNIESIENIE K-KM I KM DO OBOWIĄZUJĄCYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH | 144 |
| 2.1. Zakres i sposób analizy obowiązujących dokumentów strategicznych..... | 144 |
| 2.2. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie europejskim | 146 |
| 2.2.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie europejskim | 146 |
| 2.2.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie europejskim istotne z punktu widzenia Koncepcji KM | 150 |
| 2.3. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie krajowym | 160 |
| 2.3.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie krajowym | 160 |
| 2.3.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM | 165 |
| 2.4. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim | 188 |
| 2.4.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim | 188 |
| 2.4.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie wojewódzkim istotne z punktu widzenia Koncepcji KM..... | 192 |
| 2.5. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie subregionalnym | 207 |
| 2.5.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie subregionalnym | 207 |
| 2.5.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie subregionalnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM | 208 |
| 2.6. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie powiatowym | 211 |
| 2.6.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie powiatowym | 211 |
| 2.6.1. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie powiatowym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM | 212 |

| | |
|--|-----|
| 2.7. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie metropolitalnym | 220 |
| 2.7.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie metropolitalnym | 220 |
| 2.7.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie metropolitalnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM..... | 221 |
| 2.8. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie gminnym | 222 |
| 2.8.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie gminnym | 222 |
| 2.8.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie gminnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM..... | 229 |
| 2.9. Ocena spójności i zgodności celów, działań i rezultatów K-KM i KM z zapisami w dokumentach strategicznych..... | 248 |

2. ODNIESIENIE K-KM I KM DO OBOWIĄZUJĄCYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

2.1. Zakres i sposób analizy obowiązujących dokumentów strategicznych

Wysoki stopień rozwoju systemów transportowych obszarów zurbanizowanych osiągnany jest na podstawie odpowiednio realizowanej polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Zasadniczym celem takiej polityki jest poprawa warunków życia mieszkańców warunkowana w istotny sposób zarówno rozwojem transportu indywidualnego, jak i publicznego transportu zbiorowego. Dlatego też opracowywane są różnego typu dokumenty strategiczne zawierające kierunki rozwoju systemów transportowych o określonym zakresie oddziaływania. Na podstawie opracowań na szczeblu europejskim, krajowym, wojewódzkim, subregionalnym i metropolitalnym budowane są strategie dla gmin zapewniające zrównoważony rozwój transportu.

W Koncepcji Kolei Metropolitalnej (K-KM) analizie poddane zostały **dokumenty o charakterze strategicznym i programowym** określające zasadnicze kierunki działania sektora transportowego, w których określono zbiór celów oraz głównych przedsięwzięć organizacyjnych. Przede wszystkim są to strategie i programy rozwoju, programy operacyjne, polityki, plany, założenia, koncepcje, itp. o perspektywie co najmniej dwuletniej.

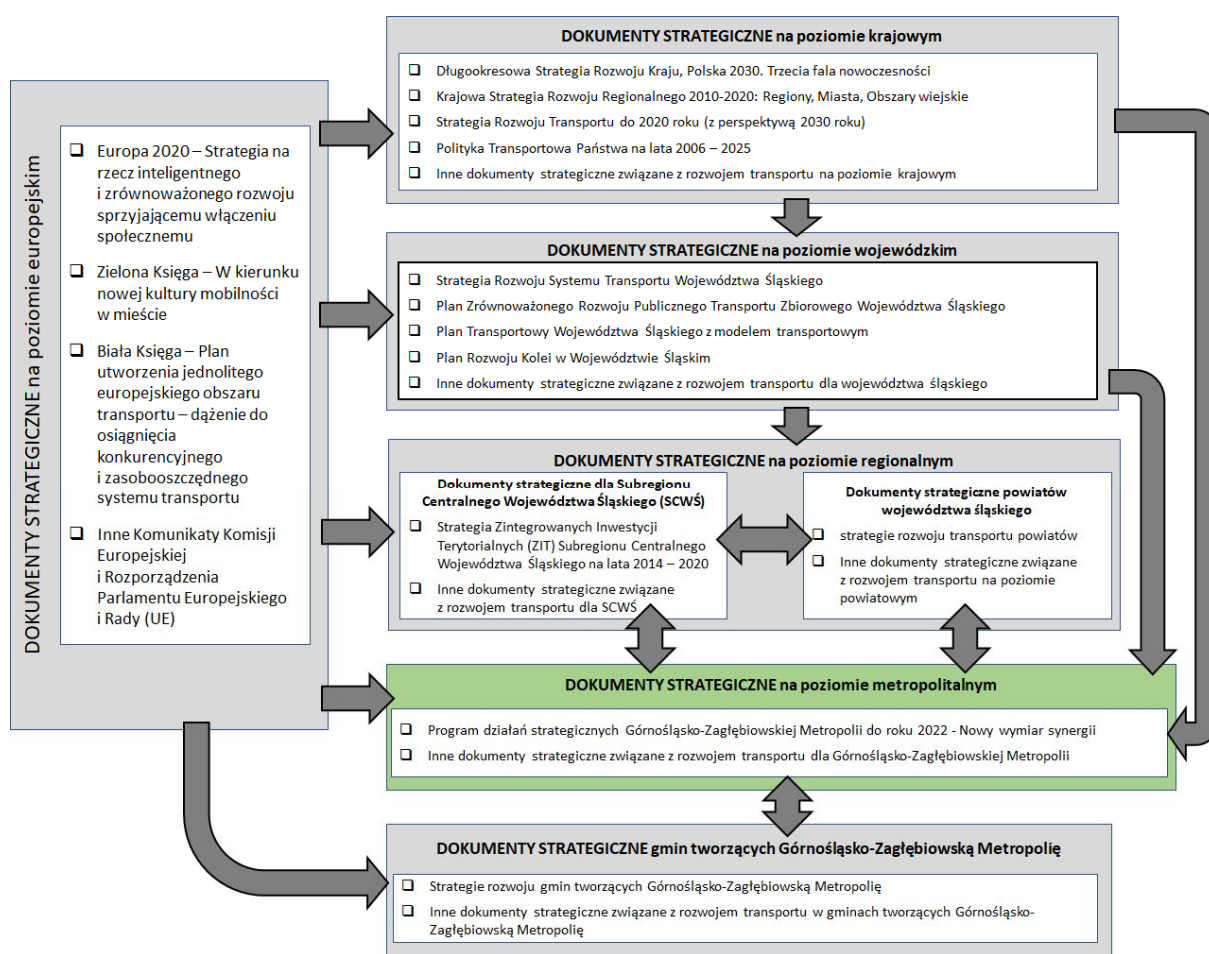
Dokumenty strategiczne mające znaczenie zarówno na etapie opracowania K-KM, jak i określenia uwarunkowań dotyczących KM zostały podzielone na następujące grupy w zależności od stopnia zasięgu oddziaływania, w który wpisuje się projekt Koncepcji Kolei Metropolitalnej:

- europejski,
- krajowy,
- wojewódzki,
- subregionalny,
- metropolitalny,
- gminny.

Dla każdego z analizowanych dokumentów określono cele (główne i szczegółowe), działania i rezultaty odnoszące się w sposób pośredni lub bezpośredni do transportu kolejowego oraz przewozów o charakterze metropolitalnym. Przygotowany w ten sposób

materiał umożliwia przeprowadzenie oceny spójności i zgodności celów oraz działań i rezultatów K-KM i KM z celami, działaniami i rezultatami przyjętymi w dokumentach strategicznych.

Rozwój transportu publicznego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii musi być zgodny z polityką Unii Europejskiej oraz Państwa Polskiego. Powinien być również dostosowany do strategii obowiązujących w województwie śląskim, strategii przyjętych przez Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego oraz szczegółowych programów rozwoju transportu obowiązujących w poszczególnych powiatach i gminach tworzących GZM. Wzajemne powiązania dokumentów strategicznych na różnych szczeblach zarządzania uwzględnionych przy opracowaniu Koncepcji Kolei Metropolitalnej dla GZM przedstawiono na rysunku 2.1.



Rys. 2.1. Powiązania dokumentów strategicznych analizowanych podczas opracowywania Koncepcji Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Źródło: Opracowanie własne

W kolejnych podrozdziałach przedstawiono ogólną charakterystykę analizowanych dokumentów strategicznych na poszczególnych poziomach oddziaływania oraz

zidentyfikowano cele, działania i rezultaty istotne dla opracowania Koncepcji Kolei Metropolitalnej.

2.2. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie europejskim

2.2.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie europejskim

Na poziomie europejskim wzięto pod uwagę następujące dokumenty:

- Komunikat Komisji Europejskiej: Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu¹,
- Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście²,
- Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu³,
- Komunikat Komisji Europejskiej: Plan działania na rzecz mobilności w miastach⁴,
- Komunikat Komisji Europejskiej: Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach⁵,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE⁶,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiające instrument „łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010⁷,

¹ Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komunikat Komisji Europejskiej, KOM (2010) 2020, Bruksela 2010.

² Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Wspólnot Europejskich KOM (2007) 551, Bruksela 2007.

³ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska KOM (2011) 144, Bruksela 2011.

⁴ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Plan działania na rzecz mobilności w miastach, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM (2009) 490, Bruksela 2009.

⁵ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach, KOM (2013) 913, Bruksela 2013.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dz.U.U.E.L.2013.348.1. z późn. zm.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010/UE, Dz.U.U.E.L.2013.348.129. z późn. zm.

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową⁸,
- Komunikat Komisji Europejskiej: Europa w ruchu - Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich⁹,
- Czwarty Pakiet Kolejowy.

Komunikat Komisji Europejskiej: **Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu** to dokument strategiczny wyznaczający długookresową wizję rozwoju Unii Europejskiej do roku 2020, która skoncentrowana jest na trzech priorytetach:

- inteligentnym rozwoju, opartym na innowacjach i rozwoju gospodarki bazującej na wiedzy,
- rozwoju zrównoważonym, opartym na gospodarce efektywnie korzystającej z zasobów, przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- wspieraniu gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Priorytety te są ściśle ze sobą powiązane, jednak problematyka transportu w sposób bezpośredni poruszana jest w ramach działań na rzecz zrównoważonego rozwoju.

W roku 2007 Komisja Wspólnot Europejskich przedstawiła **Zieloną Księgę pn. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”** zalecającą podjęcie wspólnych działań przez państwa UE na rzecz poszukiwania innowacyjnych i ambitnych rozwiązań dla transportu publicznego w miastach i obszarach metropolitalnych tak, aby miasta były mniej zanieczyszczone, dostęp do nich był ułatwiony, a ruch na ich ulicach płynny. W dokumencie postuluje się nowe podejście do mobilności miejskiej, oparte na optymalnym wykorzystaniu różnych środków transportu i stworzeniu dogodnych warunków do realizacji **podróżymultimodalnych z wykorzystaniem różnych systemów transportu zbiorowego** (kolej, metro, autobus, taksówka) oraz transportu indywidualnego.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dn. 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową, Dz.U.UE.L.2016.352.1. z późn. zm.

⁹ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europa w ruchu - Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich. Komisja Europejska, COM (2017) 283, Bruksela 2017.

Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu jest dokumentem zawierającym opracowane urzędowo propozycje odnoszące się do polityki transportowej Unii Europejskiej. Prezentuje konkretne propozycje i środki, których realizacja przyczyni się do urzeczywistnienia zadań traktatowych Wspólnoty w dziedzinie transportu. Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego w miastach, podkreśla wagę ekologicznego transportu miejskiego i zwraca uwagę na priorytetowe znaczenie transportu dla jakości podróży w relacjach do i z pracy. W tym zakresie Biała Księga postuluje szeroką dostępność transportu zbiorowego. Ponadto zakłada, że stopniowa eliminacja pojazdów o napędzie konwencjonalnym z miast w znacznym stopniu przyczyni się do ograniczenia zależności od ropy, emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia lokalnego powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Towarzyszyć temu procesowi musi rozwój stosownej infrastruktury uzupełniania paliwa/ładowania nowych pojazdów.

Komunikat Komisji Europejskiej: Plan działania na rzecz mobilności w miastach wskazuje krótko- i średnioterminowe działania praktyczne podejmujące w sposób zintegrowany problemy równoważenia mobilności w miastach. W dokumencie podkreśla się rolę zintegrowanego podejścia do rozwiązywania niezwykle złożonych problemów miejskich systemów transportowych. W związku z tym zaleca się opracowanie i wdrożenie planów dotyczących mobilności miejskiej, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Komunikat Komisji Europejskiej: Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach ma na celu zwiększenie zakresu wsparcia dla miast co do podejmowania wyzwań związanych z mobilnością. Według Komisji Europejskiej, konieczna jest zasadnicza zmiana w podejściu do mobilności w miastach ukierunkowana na realizację głównego celu, jakim jest stworzenie konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego. Realizacja systemowych działań na rzecz zrównoważonej mobilności wymaga współpracy podmiotów publicznych na wszystkich szczeblach władzy oraz zaangażowania sektora prywatnego.

Dokumentem strategicznym, który nawiązuje do planów inwestycyjnych w obszarze transportu kolejowego na poziomie europejskim jest **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE**, które zawiera ramy rozwoju infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). W dokumencie ustalono ramy rozwoju infrastruktury transportowej do 2030 r. (sieć bazowa) i do 2050 r. (sieć kompleksowa). **Sieć kompleksowa** powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii (w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych) i wzmacniającą spójność

społeczną i gospodarczą pomiędzy nimi. Z kolei **sieć bazowa** powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej.

Z kolei celem **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010** było opracowanie narzędzia umożliwiającego przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich i pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. Założono, że dzięki wdrożeniu instrumentu „Łącząc Europę” nastąpi pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, telekomunikacji i energii, co zwiększy skuteczność działań Unii i pozwoli na optymalizację kosztów ich realizacji.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową wprowadza dodatkowe wymogi w celu zapewnienia niezależności zarządcy infrastruktury. Dokument umożliwia państwom członkowskim UE **swobodę wyboru spośród różnych modeli organizacyjnych**, od pełnego strukturalnego rozdzielania do integracji pionowej. Zastrzega się przy tym stosowanie odpowiednich zabezpieczeń mających na celu zapewnienie bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych, zarządzania ruchem i planowania utrzymania. Zgodnie z tą Dyrektywą państwa członkowskie powinny zapewnić, aby w granicach ustalonych ram pobierania opłat i alokacji zarządca infrastruktury posiadał niezależność organizacyjną i decyzyjną w odniesieniu do funkcji podstawowych. W dokumencie określono również inne zobowiązania i prawa zarządcy infrastruktury kolejowej i pozostałych uczestników rynku.

Komunikat Komisji Europejskiej: Europa w ruchu - Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich jest dokumentem wspierającym zintegrowaną mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. W znacznym stopniu skupiono się na transporcie drogowym wskazując potrzebę zmian zachowań podróży i wzorców popytu w kierunku wykorzystania niskoemisyjnych środków transportu.

Czwarty Pakiet Kolejowy to zbiór sześciu dokumentów opracowanych w celu uzupełnienia jednolitego rynku usług kolejowych (jednolitego europejskiego obszaru

kolejowego). Pakiet składa się z następujących dwóch „filarów”, które zostały wynegocjowane równolegle:

- "filar techniczny", przyjęty przez Parlament Europejski i Radę w kwietniu 2016 r., obejmujący:
 - Rozporządzenie (UE) 2016/796 w sprawie Agencji Unii Europejskiej ds. Kolei (EUAR) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004,
 - Dyrektywę (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie dyrektywy 2008/57/WE),
 - Dyrektywę (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei (przekształcenie dyrektywy 2004/49/WE),
- "filar rynkowy", przyjęty w grudniu 2016 r., obejmujący:
 - Rozporządzenie (UE) 2016/2338 zmieniające rozporządzenie (UE) 1370/2007, które dotyczy udzielania zamówień publicznych na usługi w zakresie krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego ("rozporządzenie w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej"),
 - Dyrektywę 2016/2370/UE zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE, która dotyczy otwarcia rynku krajowych usług transportu pasażerskiego koleją i zarządzania infrastrukturą kolejową ("dyrektywa w sprawie zarządzania"),
 - Rozporządzenie (UE) 2016/2337 uchylające rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 w sprawie normalizacji rachunków przedsiębiorstw kolejowych.

Celem wprowadzenia Czwartego Pakietu Kolejowego jest podniesienie konkurencyjności kolei w przewozach krajowych i międzynarodowych.

2.2.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie europejskim istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

W Komunikacie Komisji Europejskiej: Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu zidentyfikowano siedem zasadniczych inicjatyw. Projekt przewodni pt. „Unia Innowacji” zakłada wykorzystywanie działalności badawczo-rozwojowej i innowacyjnej do rozwiązywania takich problemów jak: zmiany klimatu, efektywność energetyczna i pod względem zasobów, zdrowie oraz zmiany demograficzne. W ramach tego projektu działania o charakterze badawczym powinny być skoncentrowane m.in. na bezpieczeństwie energetycznym, **transporcie, efektywnym korzystaniu z zasobów**, zdrowiu i starzeniu się społeczeństw.

Inny projekt wskazany tym dokumencie pt. „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” zakłada **niezależność wzrostu gospodarczego od poziomu wykorzystania zasobów**. Efekt ten ma zostać osiągnięty poprzez ograniczenie emisji dwutlenku węgla, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, promowanie działań na rzecz wzrostu efektywności energetycznej oraz **modernizacji transportu**. Do realizacji tak sformułowanych celów wskazano szereg działań, wśród których można wymienić działania w zakresie infrastruktury, **inteligentne zarządzanie ruchem** czy dalsze ograniczanie emisji CO₂ pojazdów drogowych.

Ponadto wskazano na konieczność stworzenia inteligentnych, zmodernizowanych i w pełni wzajemnie **połączonych infrastruktur transportowych i energetycznych** oraz korzystania w znacznym stopniu z potencjału **nowoczesnych technologii**.

W obszarze transportu zakłada się:

- koordynację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE,
- wdrażanie inteligentnych systemów transportowych,
- szczególną koncentrację na problemie **rozwoju systemu transportu w miastach**, które są źródłami dużego zagęszczenia ruchu i emisji zanieczyszczeń.

W Zielonej Księdze pn. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” przedstawiono pięć głównych wyzwań dotyczących transportu w miastach:

- zwiększenie płynności ruchu w miastach,
- eliminację problemów ekologicznych wynikających z dominacji napędów spalinowych,
- wdrożenie inteligentnych systemów transportowych,
- poprawę dostępności transportu zbiorowego,
- wzrost niezawodności i bezpieczeństwa transportu miejskiego.

Jednym z najczęściej wskazywanych problemów systemu transportowego w miastach jest narastająca kongestia drogowa. W celu zwiększenia płynności ruchu w miastach należy podejmować starania ukierunkowane na **wzrost atrakcyjności alternatywnych form przemieszczania**, w szczególności **publicznego transportu zbiorowego**, rowerowego i przemieszczeń pieszych. Zadaniem władz miejskich w myśl dokumentu jest także propagowanie podróży multimodalnych oraz zagospodarowanie przestrzeni na niezbędną infrastrukturę.

W Zielonej Księdze wskazano, że podstawowe problemy ekologiczne miast wynikają z przewagi stosowania silników spalinowych. Władze miejskie mając na uwadze ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne, powinny koncentrować swoje działania na stopniowym ograniczeniu komunikacji indywidualnej. W grupie działań rekomendowanych w tym zakresie znalazły się: ograniczenie wjazdu samochodów osobowych i ciężarowych do centrów miast, promowanie tzw. ecodrivingu oraz działania inwestycyjne w zakresie **zakupu nowego, innowacyjnego taboru transportu zbiorowego**. Wskazano także na konieczność **rozbudowy, remontu i modernizacji ekologicznego transportu miejskiego, w tym: trolejbusów, tramwajów, metra i kolei podmiejskiej**. Istotnym aspektem równoważenia mobilności miejskiej jest także wdrażanie inteligentnych systemów transportowych oraz promocja pozostałych zrównoważonych projektów związanych z transportem miejskim.

Ważnym problemem społecznym i demograficznym jest intensyfikacja procesu starzenia się społeczeństwa. W aspekcie systemu transportowego proces ten wpływa na wzrost wymagań pasażerów w stosunku do **transportu zbiorowego, szczególnie w zakresie jego dostępności**. Osoby o ograniczonej sprawności oraz osoby starsze zgłaszają swoje potrzeby

choćby w zakresie przejrzystej informacji pasażerskiej oraz niskopodłogowego taboru. Problem dostępności wskazywany jest także przez mieszkańców o niskich dochodach – władze miasta powinny mieć na uwadze społeczną użyteczność tego systemu i świadomość konieczności zaangażowania środków publicznych w jego finansowanie

W grupie najczęściej podnoszonych postulatów transportowych znajdują się także **niezawodność transportu zbiorowego oraz bezpieczeństwo pasażerów**. W zakresie poprawy systemu transportowego pod kątem jego niezawodności istotne są wdrożenia inteligentnych systemów transportowych, w tym rozwiązań w zakresie zarządzania ruchem oraz dynamicznej informacji pasażerskiej. W kontekście poprawy bezpieczeństwa należy uwzględnić natomiast kwestie behawioralne oraz działania związane z rozwojem **bezpiecznej infrastruktury oraz innowacyjnych pojazdów**.

W dokumencie zwrócono także uwagę na konieczność zaspokojenia oczekiwań podróżnych w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego w zakresie **jakości, efektywności i dostępności**. Ponadto stwierdzono, że atrakcyjny sposób podróżowania opiera się nie tylko na dostępności, ale również na **szybkości, niezawodności, wygodzie i odpowiedniej częstotliwości połączeń**.

W Zielonej Księdze wskazano również na potrzebę **podniesienia jakości zarówno infrastruktury transportowej w obrębie miast, jak i taboru** (w tym pociągów i autobusów) oraz miejsc ogólnodostępnych, parkingów, przystanków autobusowych, **dworców**, itp. Ważne są także aspekty związane z integracją systemową związaną z budową **efektywnych połączeń na terenie miast, łączących miasta z całym regionem oraz połączeń pomiędzy siecią miejską a podmiejską**. Za szczególnie istotne dla powiązań pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu uważa się **dobre połączenia z portami lotniczymi, dworcami kolejowymi i portami**. Ponadto wskazano na brak **zintegrowanych rozwiązań** w transporcie zbiorowym, takich jak **systemy kolei podmiejskiej, systemy tramwajowo-kolejowe** oraz odpowiednio zlokalizowane **parkingi typu „Park&Ride” przy dworcach** na przedmieściach miast.

Według dokumentu **Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu** zastosowanie na szerszą skalę **transportu zbiorowego** w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych pozwoli na **zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości usług**, tym samym podnosząc popularność środków transportu publicznego. Zarządzanie zapotrzebowaniem i odpowiednie kształtowanie zagospodarowania przestrzennego mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu. W kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona, obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, **wydajne usługi transportu publicznego**, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa.

Jednym z założeń Białej Księgi jest również **poprawa jakości transportu miejskiego** dla osób starszych, pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się i niepełnosprawnych, rodzin z dziećmi, w tym większa **dostępność infrastruktury**, propagowanie zintegrowanej mobilności miejskiej, opracowanie zasad poboru i opłat dla użytkowników dróg w miastach, projektowanie i wdrażanie systemów ograniczenia dostępu. Nie bez znaczenia jest także wdrożenie **innowacyjnych technologii** przekształcających systemy transportu miejskiego w nowoczesne, wydajne, bezpieczne i przyjazne dla użytkownika oraz promowanie zachowań zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju wykorzystujących innowacyjne wzorce mobilności.

W Białej Księdze wskazuje się na konieczność powstania **nowych wzorców transportu**, pozwalających na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków. Zakłada się, że transport indywidualny musi być ekologiczny i przeznaczony jedynie do realizacji przemieszczeń na **ostatnich odcinkach podróży**. Wykorzystanie nowoczesnych technologii informacyjnych umożliwi uzyskanie większego poziomu **niezawodności usług przewozowych**.

W Białej Księdze jako jeden z ważnych celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu wskazano **konieczność połączenia wszystkich lotnisk** należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami do 2050 r. Postuluje się również zachowanie **gęstej sieci kolejowej** we wszystkich państwach członkowskich. Założono, że do 2050 r. większa **część ruchu pasażerskiego** na średnie odległości odbywać się będzie **koleją**.

W dokumencie wskazano na istotną rolę **jakości, dostępności i niezawodności** usług transportowych ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania publicznego transportu zbiorowego. Do głównych cech usług wysokiej jakości zaliczono **atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu**. Dla zapewnienia pasażerom niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi” ważne są również: dostępność **informacji na temat czasu podróży** oraz informacje na temat **tras alternatywnych**. Informacja powinna dotyczyć również wszystkich środków transportu oraz **możliwości łączenia różnych środków transportu** i ich wpływu na środowisko. Według Białej Księgi niezbędne jest także wprowadzenie **inteligentnego systemu biletów intermodalnych** zgodnego z unijnymi normami.

W **Komunikacie Komisji Europejskiej: Plan działania na rzecz mobilności w miastach** zaproponowano działania obejmujące sześć następujących zagadnień:

- wspieranie zintegrowanej polityki,
- uwzględnienie dobra obywateli,
- **bardziej ekologiczny transport miejski**,
- wzmocnienie finansowania,
- dzielenie się doświadczeniem i wiedzą,

– **optymalizacja mobilności w miastach.**

Transport miejski, zorganizowany zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju może wydatnie wpłynąć na poprawę jakości środowiska. Zauważalna jest zatem synergia pomiędzy polityką dotyczącą zdrowia publicznego oraz miejską polityką transportową. Istotny jest także wymiar społeczny zrównoważonej mobilności, która w tym zakresie powinna być ukierunkowana na respektowanie praw pasażerów, **poprawę dostępności transportowej** (szczególnie dla osób o ograniczonej sprawności) oraz poprawę jakości informacji pasażerskiej. Transport publiczny powinien rozwijać się także w kierunku ograniczenia presji na środowisko naturalne, szczególnie poprzez rozwój ekologicznych pojazdów. W komunikacie, odniesiono się również do problemu optymalizacji mobilności w miastach. W tym zakresie, szczególnie ważna jest konieczność optymalizacji logistyki transportowej na obszarach miejskich oraz wdrożenie ITS. Mobilność w miastach stanowi również zasadniczy element **transportu na duże odległości**. Większość przewozów osób i towarów rozpoczyna się i kończy w miastach, przecinając po drodze kilka innych obszarów miejskich. W związku z tym stwierdzono, że obszary miejskie powinny zapewniać **sprawne węzły połączeniowe** oraz wydajny transport na jego ostatnim odcinku (ang. „last mile”).

Komunikat zakłada, że podstawą systemu transportu w mieście jest **wysokiej jakości i przystępny cenowo** oraz zorganizowany z poszanowaniem **zasady zrównoważonego rozwoju publiczny transport zbiorowy**. Ponadto przyjęto, że **niezawodność, informacja, bezpieczeństwo i dostępność** mają zasadnicze znaczenie dla atrakcyjności autobusów, metra, tramwajów, trolejbusów, kolei i statków. Przystępne cenowo i **przyjazne rodzinie** rozwiązania w zakresie transportu publicznego odgrywają także ważną rolę w zachęcaniu mieszkańców miast do przyjmowania stylu życia mniej zależnego od samochodu.

Według **Komunikatu Komisji Europejskiej: Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach** realizacja systemowych działań na rzecz zrównoważonej mobilności powinna obejmować następujące obszary (zgodnie z zapisami Białej Księgi):

- logistyka miejska (np. poprzez utworzenie platform współpracy, wymiany danych i informacji dla wszystkich uczestników łańcuchów logistyki miejskiej),
- inteligentna regulacja dotycząca dostępu do miast i systemy opłat drogowych (wdrożenie oraz ocena przepisów w sprawie systemów opłat za korzystanie z dróg miejskich),
- skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych (utworzenie interpretacyjnych baz danych o transporcie multimodalnym zawierających informacje o mobilności w miastach),
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach (gromadzenie danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego o możliwie najwyższym poziomie szczegółowości).

W dokumencie podkreślono konieczność przejścia na taki rodzaj mobilności w miastach, który byłby bardziej zgodny ze zrównoważonymi zasadami rozwoju, co stanowi znaczne

wyzwanie dla miast europejskich. Aby uzyskać efektywne wyniki w tym zakresie władze lokalne potrzebują wsparcia w likwidacji negatywnych skutków gospodarczych, środowiskowych i społecznych związanych z obecnymi wzorcami mobilności w miastach.

W sekcji 1 rozdziału II **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE** sprecyzowano konieczną infrastrukturę transportu kolejowego w ramach sieci TEN-T w zakresie linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, terminali towarowych i platform logistycznych, **dworców** zlokalizowanych wzdłuż linii wskazanych w załączniku 1 wyżej wymienionego rozporządzenia służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu, połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej, powiązanego wyposażenia oraz aplikacji telematycznych.

W dokumencie wskazano, że transeuropejska sieć transportowa powinna być rozwijana poprzez **tworzenie nowej infrastruktury transportowej, rehabilitację i modernizację istniejącej** infrastruktury oraz poprzez środki służące promocji zasobooszczędnego korzystania z niej.

Rozporządzenie wskazuje, że na państwach członkowskich spoczywa obowiązek zapewnienia, aby infrastruktura kolejowa była wyposażona w Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) (z wyjątkiem sieci odizolowanych), spełniała wymogi Unii Europejskiej w zakresie zapewnienia interoperacyjności sieci kolejowej, była **w pełni zelektryfikowana** w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilonych elektrycznie (z wyjątkiem sieci odizolowanych) oraz spełniała wymogi w zakresie **dostępu do terminali towarowych**. Wśród priorytetów w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej sieci kompleksowej wymieniono m. in. wdrażanie ERTMS, łagodzenie skutków hałasu i wibracji spowodowanych przez transport kolejowy, spełnienie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększenie interoperacyjności oraz **podnoszenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych**.

Infrastruktura **sieci bazowej transportu kolejowego** powinna – poza wyżej wymienionymi – spełniać następujące wymagania:

- pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznic,
- linie towarowe sieci bazowej wymienione w załączniku 1: nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość konstrukcyjna 100 km/h i możliwość uruchomienia pociągów o długości 740 m,
- pełne wdrożenie ERTMS,
- nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii.

Ponadto przy **rozwój sieci kompleksowej w węzłach miejskich**, należy zapewnić m.in.:

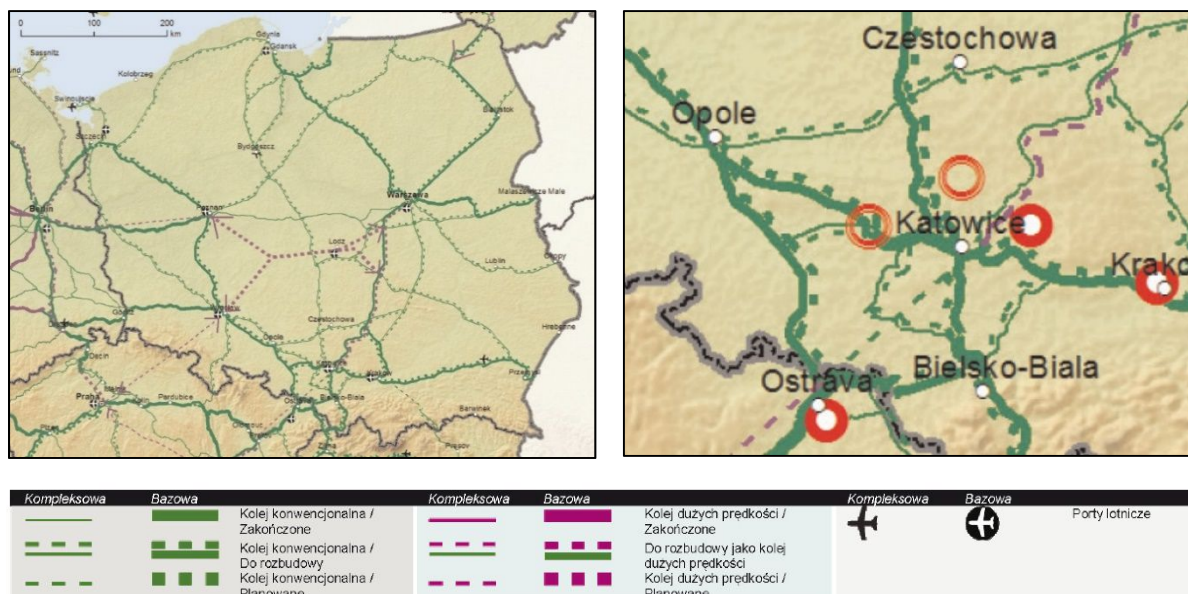
- wzajemne połączenia między infrastrukturą kolejową, drogową i lotniczą,
- odpowiednie połączenia między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego,
- płynne połączenia między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego,
- zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego.

Aby umożliwić stosowanie nowych i innowacyjnych technologii na elementach sieci kompleksowej w Rozporządzeniu zwrócono m.in. szczególną uwagę na:

- zgodność z **zasadami zrównoważonego rozwoju**,
- poprawę działania, zarządzania, **dostępności**, interoperacyjności, multimodalności i efektywności sieci, w tym poprzez sprzedaż **biletów multimodalnych** i **skoordynowanie rozkładów jazdy**,
- promowanie efektywnych sposobów zapewnienia wszystkim obywatelom **dostępnych i zrozumiałych informacji** na temat wzajemnych połączeń, interoperacyjności i multimodalności,
- wprowadzenie w sieciach technologii ochrony i kompatybilnych **standardów identyfikacji**,
- umożliwienie **łatwego przemieszczania się i dostępności dla wszystkich użytkowników**, w szczególności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

Przez obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przebiegają następujące ciągi transportowe ujęte w sieciach TEN-T (rys. 2.2):

- linia kolejowa E30 – sieć kompleksowa,
- linia kolejowa E65 – sieć bazowa (korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk),
- linia kolejowa C-E 65 – sieć bazowa (korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk).



Rys. 2.2. Schemat sieci kompleksowej i bazowej w zakresie pasażerskich linii kolejowych i portów lotniczych

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

W związku z narzuconymi przez Unię Europejską standardami technicznymi należy mieć na uwadze, że wyżej wymienione linie kolejowe będą musiały zostać dostosowane do wymaganych parametrów dla sieci TEN-T. Instrumentem finansowym wspierającym rozwój sieci TEN-T jest fundusz „Łącząc Europę” (ang. CEF - Connecting Europe Facility), wspomagający osiągnięcie przez Unię celów pakietu energetyczno-klimatycznego (20-20-20), wyznaczonych w Strategii Europa 2020. Fundusz ten został uruchomiony na podstawie **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010**. Co istotne, planuje się utrzymanie tego instrumentu finansowego (planowanego na lata 2014-2020) w wieloletnich ramach finansowych na lata 2021-2027¹⁰.

W Rozporządzeniu podkreślono, że **programy kolejowe** nie zostaną wyłączone z otrzymywania dotacji unijnych. Stwierdzono również, że wsparcie finansowe powinno zostać skierowane na **potrzeby sieci bazowej** i projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie **systemów zarządzania ruchem**, w szczególności systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z europejskim systemem zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (system SESAR), a także inteligentnym systemem transportowym

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/eu-budget-future-connecting-europe-facility_en

(ITS), systemem monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS), usługami informacji rzecznej (RIS) i **europejskim systemem zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)**.

Głównym celem instrumentu „Łącząc Europę” jest **inteligentny i zrównoważony rozwój** sprzyjający **włączeniu społecznemu** poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych **sieci transeuropejskich** uwzględniających oczekiwane **przyszłe przepływy ruchu**. Zakłada się, że realizowane projekty przyniosą korzyści dla całej Unii pod względem poprawy konkurencyjności na rynku światowym oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach rynku wewnętrznego. Ponadto stworzą otoczenie bardziej sprzyjające inwestycjom prywatnym, publicznym lub publiczno- prywatnym przy połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim wsparciem unijnym.

W zakresie transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę” Rozporządzenie gwarantuje wsparcie projektów służących realizacji m.in. następujących celów szczegółowych:

- **usunięcie wąskich gardeł**, zwiększenie interoperacyjności kolei, **uzupełnienie brakujących połączeń**,
- zapewnienie **zrównoważonych i efektywnych systemów transportowych w długim okresie**, z myślą o przygotowaniu się na oczekiwane **przyszłe przepływy transportowe**, jak również o umożliwieniu dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu przez przejście na innowacyjne, niskoemisyjne i energooszczędne technologie transportowe przy zoptymalizowaniu bezpieczeństwa,
- **optymalizacja integracji i wzajemnych połączeń** poszczególnych rodzajów transportu oraz zwiększenie interoperacyjności usług transportowych, przy zapewnieniu **dostępności infrastruktury transportowych**.

W **Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową** w ramach promowania zrównoważonego systemu transportu i mobilności w Europie sformułowano następujące kluczowe priorytety:

- rozwój infrastruktury kolejowej,
- poprawa jakości kolejowych przewozów pasażerskich.

W celu umożliwienia pasażerom **dostępu do informacji** niezbędnych do zaplanowania podróży oraz do rezerwowania biletów na terytorium Unii wspiera się promowanie **zintegrowanych systemów informacji i systemów wspólnego biletu** wypracowanych przez rynek. Według zapisów Dyrektywy należy również zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe do prac nad rozwojem takich systemów, które umożliwiają włączenie **wariantów multimodalnych**, transgranicznych i mobilności „od drzwi do drzwi”. Ponadto należy dążyć, aby realizacja przewozów kolejowych uwzględniała wymogi związane z zapewnianiem odpowiedniej **ochrony socjalnej** przy jednoczesnym zapewnieniu płynnego przejścia w kierunku utworzenia **jednolitego europejskiego obszaru kolejowego**.

Głównym celem **Komunikatu Komisji Europejskiej: Europa w ruchu - Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich** jest wspieranie państw członkowskich Europy w opracowywaniu, oferowaniu i produkowaniu najlepszych **niskoemisyjnych, opartych na sieci i zautomatyzowanych rozwiązań w zakresie mobilności**, urzędzeń i pojazdów w oparciu o najnowocześniejszą infrastrukturę. Dzięki temu UE stanie się liderem w kształtowaniu nowoczesnych zmian ściśle powiązanych z czystą, konkurencyjną i opartą na sieci mobilnością. Oznacza to przejście z **obecných fragmentarycznych sieci transportowych** do zintegrowanej mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju w przyszłości.

W Komunikacie jako jedno z najpilniejszych zadań w zakresie zrównoważonej mobilności wskazano m.in. **obniżenie emisyjności**, wykorzystanie technologii niskoemisyjnych (np. elektryczne mechanizmy napędowe dla pojazdów) oraz wprowadzanie na rynek współpracujących, **opartych na sieci i wysoce zautomatyzowanych rozwiązań** w zakresie mobilności. Jednym z założeń jest odpowiednia **jakość sieci połączeń i dostępność informacji cyfrowych w czasie rzeczywistym**, co rewolucjonizuje operacje logistyczne oraz sposoby planowania podróży. Umożliwiają one łączenie różnych rodzajów transportu towarów lub osób, tak by obrana trasa była **najwydajniejsza, najbardziej przystępna cenowo i przyjazna środowisku**. Ponadto ważna będzie dalsza maksymalizacja synergii między infrastrukturą transportową, energetyczną i telekomunikacyjną poprzez wykorzystanie potencjału łączenia finansowania ze środków odpowiednich programów sieci transeuropejskich w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Nadrzędnym celem **Czwartego Pakietu Kolejowego** jest **ożywienie sektora kolejowego** i uczynienie go bardziej **konkurencyjnym** w stosunku do innych rodzajów transportu. Główne założenia Pakietu to m.in.:

- organizowanie przetargów na poziomie regionalnym i krajowym,
- oddzielenie zarządcy infrastruktury od przewoźników,
- prace nad interoperacyjnością kolei.

Pakiet składa się z dwóch „filarów”: rynkowego i technicznego. Zakłada się, że „filar rynkowy” zakończy proces stopniowego otwierania rynku, który został zapoczątkowany w Pierwszym Pakiecie Kolejowym, i umożliwi ustanowienie **ogólnego prawa dla wszystkich operatorów kolejowych** mających siedzibę w dowolnym z państw członkowskich UE do wykonywania różnego rodzaju przewozów pasażerskich na całym terytorium Wspólnoty Europejskiej. W tym „filarze” ustanawia się także zasady mające na celu poprawę bezstronności w zarządzaniu infrastrukturą kolejową i zapobieganie dyskryminacji oraz wprowadza zasadę obowiązkowego przetargu publicznego. Konkurencja na rynku pasażerskich przewozów kolejowych zachęci operatorów kolejowych do lepszego reagowania na **potrzeby klientów, poprawy jakości ich usług i ich efektywności**. Konkurencyjne przetargi na zamówienia publiczne na usługi pozwolą na zaoszczędzenie pieniędzy publicznych.

Oczekuje się, że „filar rynkowy” zapewni większy wybór i lepszą jakość usług kolejowych dla obywateli europejskich, co jest celem nadrzędnym.

„Filar techniczny” ma na celu zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego poprzez znaczne **ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych** dla przedsiębiorstw kolejowych, które chcą prowadzić działalność w całej Europie. Zakłada się, że w szczególności będzie:

- chronił firmy przed koniecznością składania kosztownych wielokrotnych wniosków w przypadku prowadzenia działalności poza jednym państwem członkowskim. EUAR wyda upoważnienia na wprowadzenie pojazdów do obrotu i certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych, ważne w całej UE¹¹,
- zapewniał stworzenie „punktu kompleksowej obsługi”, działającego jako pojedynczy punkt kontaktowy dla wszystkich takich aplikacji, w sposób wykorzystujący proste, przejrzyste i spójne procedury,
- zapewniał interoperacyjność europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS),
- prowadził działania zmierzające do zmniejszenia dużej liczby pozostałych przepisów krajowych, stwarzających ryzyko niewystarczającej przejrzystości i ukrytej dyskryminacji nowych operatorów.

Zakłada się, że dzięki wprowadzeniu zasad sformułowanych w Czwartym Pakiecie Kolejowym **liczba pasażerów korzystających z kolei** w Europie zacznie w znaczący sposób wzrastać.

2.3. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie krajowym

2.3.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie krajowym

Na poziomie krajowym zasadniczymi dokumentami, które uwzględniono podczas opracowywania koncepcji KM są:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności¹²,
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)¹³,

¹¹ Dotychczas przedsiębiorstwa i producenci kolejni podlegali procesom certyfikacji prowadzonym oddzielnie przez każdy właściwy krajowy organ ds. bezpieczeństwa.

¹² Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013, Dz. U. z 2009 r., Nr 84, poz. 712, z późn. zm., Uchwała Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 121).

¹³ Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017, Uchwała Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. z 2017 r., poz. 260).

- Program dla Śląska – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju¹⁴,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁵,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie¹⁶,
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025¹⁷,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą 2030 roku)¹⁸,
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)¹⁹,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²⁰,
- Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku²¹,
- Krajowy Program Kolejowy²².

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności przyjęta w styczniu 2013 roku przez Radę Ministrów, to dokument, w którym wytyczono szereg celów strategicznych zmierzających do poprawy jakości życia Polaków. Ich osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 roku.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR) jest dokumentem nowym, będącym aktualizacją „Strategii Rozwoju Kraju 2020 –

¹⁴ Program dla Śląska – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

¹⁵ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252).

¹⁶ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010, Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r. (M.P. z 2011 r., poz. 75).

¹⁷ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

¹⁸ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013, Uchwała Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 75).

¹⁹ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r.

²⁰ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9 października 2012 r. z późn. zm., Załącznik do Obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. (Dz.U. z 2018 r., poz. 874 z późn. zm.).

²¹ Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

²² Krajowy Program Kolejowy, Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 144/2016 z dnia 23 listopada 2016 r.

„Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo”²³. Obecnie jest to główna strategia rozwojowa kraju, określająca podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, jednocześnie wskazująca narzędzia wdrożeniowe zarówno w dłuższym, jak i krótszym horyzoncie czasu. Transport jest jednym z obszarów mających wpływ na osiągnięcie celów SOR poprzez **zwiększenie dostępności** oraz **poprawę warunków realizacji usług** związanych z przewozami pasażerów i towarów.

Bardzo ważnym dokumentem strategicznym z punktu widzenia rozwoju transportu na obszarze górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest **Program dla Śląska**, projekt strategiczny Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, którego celem jest *doprowadzenie w perspektywie długoterminowej (2030 r.) do zmiany profilu gospodarczego regionu i stopniowe zastępowanie tradycyjnych sektorów gospodarki, takich jak górnictwo i hutnictwo, nowymi przedsięwzięciami w sektorach bardziej produktywnych, innowacyjnych i zaawansowanych technologicznie*. Program jest dokumentem zarówno o strategicznym, jak i operacyjnym charakterze i wskazuje konkretne przedsięwzięcia rozwojowe. Jednocześnie stanowi narzędzie wspomagające koordynację krajowych i europejskich źródeł finansowania, które są rozproszone w wielu programach i instytucjach. Zakłada się, że Program dla Śląska, dzięki odpowiedniemu mechanizmowi jego wdrażania, będzie bardziej efektywny niż obowiązujący Kontrakt terytorialny na lata 2014-2020.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku, to dokument dotyczący zagadnień związanych z ładem przestrzennym Polski oraz wskazujący strategiczny cel polityki zagospodarowania przestrzennego do roku 2030 jako *efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym*. Drogą realizacji tego celu jest:

- podwyższanie konkurencyjności ośrodków miejskich,
- promowanie integracji funkcjonalnej wspierającej spójność wewnętrzną i terytorialne równoważenie rozwoju kraju,
- poprawa dostępności terytorialnej,
- kształtowanie struktur przestrzennych z uwzględnieniem walorów krajobrazowych kraju oraz środowiska naturalnego,
- zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne,

²³ Dokumentu nie uwzględniono w niniejszym opracowaniu ze względu na to, że został uchylony Uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

- przywrócenie i utrwaleniu ładu społecznego.

Wiele celów i działań sformułowanych w KPZK nawiązuje bezpośrednio do zagadnień związanych z funkcjonowaniem transportu w obszarach metropolitalnych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR) została przyjęta uchwałą Rady ministrów z dnia 13 lipca 2010 roku. Jednym z założeń Strategii jest zwiększanie spójności terytorialnej, zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej, w tym przez budowanie powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi, a ich otoczeniem regionalnym. Wśród obszarów strategicznych wyzwań, przed którymi stoi rozwój regionalny kraju, wymienione zostało zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej, zapewniającej spójność terytorialną kraju oraz wspierającej jego konkurencyjność.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 wytycza kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarza warunki dla działania samorządów. Dokument zawiera diagnozę stanu polskiego systemu transportowego, występujące trendy i problemy, cele, zasady i priorytety polityki transportowej, kierunki rozwoju poszczególnych branż transportu oraz instrumenty wdrażania i monitoringu polityki.

Dokumentem, który wskazuje cele oraz wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce jest **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (SRT)**, przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 roku. Jest to średniookresowy dokument planistyczny, w którym przedstawiono kompleksowe podejście do zagadnienia rozwoju systemu transportowego, na różnych szczeblach jego organizacji, obejmując szczególnie wymiar infrastrukturalny oraz organizacyjny. SRT Strategia dotyczy wszystkich rodzajów transportu, zakłada etapowe osiągnięcie założonych celów do 2030 r. i odnosi się do trzech płaszczyzn:

- **europejskiej** – uwzględnienie wytycznych zawartych w **Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,**
- **krajowej** – cele, których realizacja pozwoli na zwiększenie międzyregionalnej dostępności transportowej
- **regionalnej** – integracja terytorialna regionów i pełniejsze wykorzystanie potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi .

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI SRT) jest uszczegółowieniem i uzupełnieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Został przyjęty przez Radę Ministrów

w październiku 2014 r. i określa cele operacyjne oraz priorytetowe inwestycje, jakie zostały ustanowione do realizacji w latach 2014-2020, również w obszarze transportu kolejowego, przy wykorzystaniu środków funduszy UE. Cele planowane do osiągnięcia zgodne są z celami wyznaczonymi w innych dokumentach strategicznych, na czele z powyżej opisaną SRT.

W dokumencie zostały również oszacowane wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań. W oparciu o ustalone cele operacyjne oraz planowane rezultaty opracowano zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Dokument ten stanowi zatem **kompleksowy plan strategicznych inwestycji transportowych**, wymagany przez KE w zakresie spełnienia przez Polskę warunku ex-ante ustanowionego w perspektywie 2014– 2020 dla otrzymania pomocy finansowej UE na realizację **projektów wspierających rozwój transportu i infrastruktury transportowej**. W celu usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrożenia projektów transportowych w DI SRT zawarto również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz zasadnicze etapy realizacji projektów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym został opublikowany w dniu 23 października 2012 roku²⁴. Podstawą opracowania Planu była ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym²⁵. Plan określa podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym i stanowi mechanizm oddziaływania Ministra na rynek kolejowy w Polsce ukierunkowany na wypełnienie celów strategicznych wyznaczonych w rządowych dokumentach dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz zasad rozwoju transportu kolejowego. Horyzont czasowy, dla którego Plan został opracowany, obejmuje okres do roku 2025. Plan zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie Planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, co oznacza, że musi być w sposób pośredni lub bezpośredni uwzględniany przez wojewódzkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego w ich dokumentach strategicznych.

²⁴ W niniejszym opracowaniu analizowano treść dokumentu w brzmieniu ustalonym przez § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1996 z późn. zm.), które weszło w życie z dniem 10 grudnia 2016 r.

²⁵ Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317 i 650 z późn. zm.

Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku jest dokumentem rządowym wskazującym działania wspomagające zmniejszenie gospodarczych i społecznych nierówności między obywatelami Unii Europejskiej poprzez rozwój transportu kolejowego w Polsce. W dokumencie przedstawiono koncepcję rozwoju transportu kolejowego w Polsce do roku 2030. Założono, że transport kolejowy będzie dominował w tych segmentach rynku, w których są generowane największe korzyści gospodarcze i społeczne. W związku z tym przy rewitalizacji sektora kolejowego główny nacisk zostanie położony na sukcesywne zdobywanie i utrzymanie zaufania klientów i pasażerów.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń Państwa Polskiego w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023. KPK jest narzędziem umożliwiającym realizację planów rozwoju w zakresie transportu i rozwoju społecznego zawartych w SRT oraz DI SRT w odniesieniu do poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej. KPK zastąpił Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 i obowiązuje do roku 2023 r., czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów infrastrukturalnych w ramach wieloletnich ram finansowych Unii Europejskiej na lata 2014-2020. KPK określa więc cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje wysokość planowanych wydatków na poziomie poszczególnych źródeł w ujęciu rocznym oraz listę zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w latach 2014–2023.

2.3.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

Do najważniejszych celów strategicznych wskazanych w **Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (DSRK)** zalicza się szerokie odwołania do problematyki rozwoju systemu transportowego. W Celu 9 – **Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego**, szczególny nacisk położono na kwestie związane nie tylko z samym wymiarem infrastrukturalnym transportu, ale na proces efektywnego zarządzania tym systemem, wyróżniając następujące kierunki interwencji:

- sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego, zakładająca m.in. poprawę jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego realizowaną poprzez:
 - **modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę oraz rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej (w tym dworców),**
 - kompleksową modernizację i/lub **wymianę taboru,**
 - poprawę systemu organizacji zarządzania w sektorze kolei,
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- **udroźnienie obszarów miejskich i metropolitalnych**, w szczególności:

- wykorzystanie innowacyjnych metod zarządzania i sterowania ruchem w miastach,
- uwzględnienie w dokumentach planistycznych obszarów zarezerwowanych dla rozwoju systemu transportowego,
- poprawa płynności ruchu drogowego poprzez wspieranie rozwoju alternatywnych dla transportu samochodowego form przemieszczania, szczególnie **poprzez rozwój transportu zbiorowego**, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepszą koordynację środków transportu zbiorowego, integrację systemów taryfowych oraz podnoszenie jakości oferty transportu publicznego.

W drugim obszarze strategicznym DSRK, którego celem jest równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski, zwraca się uwagę na potrzebę równomiernego rozwoju regionalnego. Temu celowi przyporządkowane zostały również kierunki interwencji w zakresie transportu. W tym kontekście sprawny system transportowy stanowi ważny element w zapewnieniu dostępności, spójności oraz rozwoju poszczególnych regionów. Według strategii istotnym czynnikiem osiągnięcia zamierzonych rezultatów w tym obszarze jest **poprawa dostępności transportowej**. Jest ona ściśle związana z koniecznością modernizacji systemu przewozów kolejowych.

Istotną rolę transportu kolejowego, w tym kolejowych przewozów aglomeracyjnych, pokreślono również w **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR)**. W dokumencie tym podkreśla się konieczność rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, w tym wzmacnianie transportu zbiorowego oraz efektywne połączenie regionalnego drogowego i kolejowego układu transportowego z systemem krajowym i europejskim. Priorytetem SOR określonym dla transportu jest stworzenie **zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej** przy ograniczaniu oddziaływania na środowisko, w tym emisji spalin.

Szczególną rolę w osiągnięciu celów SOR pełnią działania na rzecz **wzrostu przewozów kolejowych**. Zakłada się, że **do 2020 roku**, w zakresie transportu zrealizowane zostaną m.in. następujące zadania:

- zapewnienie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej,
- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan **zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska** rozwoju wszystkich gałęzi transportu,

- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej uwzględniającego **potrzeby poszczególnych rodzajów transportu** (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się **wzorców mobilności społecznej** i potrzeb gospodarczych w tym obszarze,
- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania **transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego)**,
- poprawa **parametrów technicznych infrastruktury liniowej** transportu drogowego i kolejowego, a także modernizacja dworców i przystanków kolejowych do jednolitych standardów – przystosowanie sieci transportowej do **zwiększenia jakości usług transportu publicznego**, a także potrzeb osób o ograniczonej mobilności (wiek, niepełnosprawność).
- **integracja biletowa** pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego,
- wprowadzenie mechanizmów zapewniających **utrzymanie infrastruktury transportowej** (zarówno liniowej jak i punktowej), umożliwiających świadczenie usług na wysokim poziomie, szczególnie w **transporcie kolejowym** oraz lotniczym.

W dalszej perspektywie, tj. do 2030 roku, przewiduje się m.in. następujące działania:

- powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk - podejmowane inwestycje dotyczyć będą wszystkich rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy),
- rozwój **infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym** (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), z włączeniem obszarów o **słabej dostępności** (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe,
- **powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami**, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego.
- rozwój **kolejowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych)** jako dogodnej formy obsługi terenów wiejskich oraz dojazdu do **miast i portów lotniczych**.

Dla sektora **transportu kolejowego** w SOR określono następujące **projekty strategiczne**:

- **Krajowy Program Kolejowy** – zapewniający połączenie do 2023 r. ośrodków wojewódzkich zmodernizowanymi liniami kolejowymi, co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h, oraz wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych,
- **Program zarządzania i przebudowy dworców kolejowych** – zwiększenie liczby dworców kolejowych spełniających współczesne wymagania pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego w ramach różnego rodzaju segmentów przewozów pasażerskich

- **Program wieloletni w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów** – przyczyniający się do poprawy dostępności transportowej i spójności komunikacyjnej poszczególnych regionów kraju,
- **Unowocześnienie parku taboru kolejowego (pasażerskiego i towarowego)** – poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Powyższe działania i zapisy stanowią podstawy do prowadzenia dalszych prac w zakresie możliwości finansowania kosztów związanych z utrzymaniem i rozwojem infrastruktury kolejowej.

Zbiór dostępnych instrumentów i przedsięwzięć skierowanych jako **oferta z poziomu krajowego dla beneficjentów z województwa śląskiego** zawarto w **Programie dla Śląska** – jednym z projektów strategicznych SOR. W dokumencie zwrócono uwagę na konieczność podjęcia działań związanych z niwelowaniem niedoborów w zakresie systemu transportowego poprzez dokończenie budowy spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych, regionalnych i lokalnych, a także **rozwój transportu kolejowego** (w tym **kolejowego transportu metropolitalnego**). W przeprowadzonej w Programie syntetycznej diagnozie transportu w regionie, stanowiącej jednocześnie uwarunkowania realizacji określonych przedsięwzięć, wskazano m.in. na potrzeby:

- poprawy **standardów technicznych infrastruktury**, kontynuowanie **prac modernizacyjnych i uzupełnianie brakujących odcinków** w korytarzach transportowych sieci TEN-T, do których należą **szlaki kolejowe E30 i E65**,
- prowadzenia prac **modernizacyjnych na liniach kolejowych**, a na niektórych z nich także **rehabilitacyjnych** w celu włączenia ich w obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego,
- prowadzenia inwestycji służących **rozwojowi transportu multimodalnego** zarówno w zakresie przewozu osób, jak i ładunków,
- uruchomienia **stałych połączeń komunikacji publicznej** w regionie, połączeń **skracających czas podróży** oraz mających największe znaczenie dla dyfuzji procesów rozwojowych,
- rozbudowy systemu integracji biletowej istniejącego w części gmin Śląska oraz powiązania go z przewozami kolejowymi.

Analizując cele określone w Programie dla Śląska, odniesienie do transportu kolejowego można znaleźć w Celu 4: „Rozwój i modernizacja infrastruktury transportowej” oraz Celu 6: „Poprawa warunków rozwojowych miast woj. śląskiego”.

W ramach Celu 4 wskazano **Działanie 4.2 Poprawa infrastruktury kolejowej**, w którym wyróżniono dwa przedsięwzięcia kluczowe:

- „Duże inwestycje kolejowe w województwie śląskim planowane do realizacji w latach 2017-2022”, obejmujące m.in.²⁶:

²⁶ Wymieniono tylko te inwestycje, których zasięg obejmuje obszar GZM.

- prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku **Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo**. Planowana data realizacji 2018-2022. Szacunkowy koszt 2133 mln zł,
- modernizację dworca **Sosnowiec-Maczki** ze środków własnych PKP S.A. Szacunkowy koszt inwestycji 33,5 mln zł. Planowana termin oddania do użytkowania: 2020 r.,
- modernizację dworców: Czechowice-Dziedzice, **Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Gołonóg, Racibórz**. Szacunkowy koszt inwestycji na 4 dworcach: 74,6 mln zł. Planowana termin oddania do użytkowania: 2023 r.,
- prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku **Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim** oraz **Dorota – Mysłowice Brzezinka**. Planowana data realizacji 2017-2022. Szacunkowy koszt 351 mln zł,
- poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich - etap II. Projekt swoim zakresem obejmuje modernizację/przebudowę/budowę 20 obiektów inżynierskich zlokalizowanych na terenie 10 województw, w tym w trzech lokalizacjach na terenie województwa śląskiego (**Bielsko-Biała, Gliwice, Zabrze**). Planowana data realizacji 2020-2022. Szacunkowy koszt 215 mln zł,
- rewitalizację i odbudowę częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 **Tarnowskie Góry – Zawiercie**, łączącej aglomerację katowicką z **portem lotniczym Katowice-Pyrzowice** (poprzez budowę skrzyżowania z drogą wojewódzką DW 913 Będzin – Pyrzowice), biegnącą przez obszary gmin: **Tarnowskie Góry, Miasteczko Śląskie, Świerklaniec, Ożarowice, Mierzęcice, Siewierz, Poręba, Łazy, Zawiercie**. Planowana data realizacji 2017-2022. Szacunkowy koszt: 548 mln zł,
- „Śląska Kolej Aglomeracyjna”, obejmująca m.in.²⁷:
 - odcinki **Tychy** - Most Wisła i Zabrzeg - Zebrzydowice - granica państwa (dla tych odcinków będzie analizowana możliwość zabezpieczenia źródła finansowania w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023). Szacunkowy koszt: 1,55 mld zł,
 - odcinek **Będzin - Katowice - Katowice Piotrowice**. Szacunkowy koszt 2 mld zł, realizacja projektu możliwa po 2021 roku.

W ramach Celu 6 wskazano dwa działania ściśle powiązane z transportem. Pierwszym z nich jest **Działanie 6.1 Budowanie silnej pozycji Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej oraz aktywizacja potencjału i wzmocnienie średnich miast**, w którym wskazano na konieczność wsparcia rozwoju i integracji obszaru metropolitalnego z poziomu krajowego w celu realizacji działań takich jak m.in.: **poprawa organizacji transportu** i ładu przestrzennego, budowa zintegrowanego i zrównoważonego **systemu transportu metropolitalnego**, w tym **integracja, modernizacja i rozwój transportu zbiorowego**, czy poprawa **jakości połączeń** komunikacyjnych oraz **dostępności komunikacji publicznej**.

²⁷ Wymieniono tylko te inwestycje, których zasięg obejmuje obszar GZM.

W związku z tym przyjęto, że w warunkach społeczno-gospodarczych GZM otrzyma wsparcie w wysokości ok. 11 mln zł w roku 2017, ok. 289 mln zł w roku 2018 i ok. 307 mln zł w roku 2019.

Drugie działanie w sposób istotny powiązane z transportem to **Działanie 6.3 Rozwój transportu miejskiego poprzez modernizację taboru**, obejmujące przede wszystkim **modernizację i rozwój infrastruktury tramwajowej** w Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, w tym **zakup nowego taboru** (planowany termin realizacji: 2017-2020; szacunkowy koszt: 1 088,5 mln zł). Ponadto planowany jest zakup nowoczesnego, przyjaznego dla środowiska taboru autobusowego w **Gliwicach**, **Jaworznie** oraz **podregionie tyskim**. Całość realizowana będzie w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przedstawiona w **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)** w odniesieniu do systemu transportowego, jako najważniejsze wymienia inwestycje transportowe służące **poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju**, sprzyjającej zapewnieniu spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach **zrównoważonego rozwoju**. Dokument ponadto wskazuje, że począwszy od 2015 roku należy sukcesywnie **zwiększać udziału i rolę transportu szynowego w transporcie**. Według KPZK, do 2030 r. strategicznym zadaniem będzie wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego poprzez **inwestycje** (modernizacje i rewitalizacje poszczególnych linii kolejowych) oraz **zmiany organizacyjne i technologiczne**, których celem będzie **podniesienie standardu usług przewozów pasażerskich oraz skrócenie czasów przejazdu**.

W grupie proponowanych kierunków działań polityki przestrzennej, wskazanych w KPZK należy zwrócić uwagę przede wszystkim na następujące działania:

- integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich,
- zwiększenie dostępności transportowej wewnątrz regionów,
- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych,
- **poprawę dostępności obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego,**
- **zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji,**
- utworzenie zintegrowanego, multimodalnego systemu transportowego (szczególnie w odniesieniu do aglomeracji miejskich).

Poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego realizowana może być poprzez działania w zakresie integracji systemów transportu publicznego w skali miasta i jego obszaru metropolitalnego oraz regionu, w tym doskonalenie i **rozwój systemów transportu szynowego** (kolej aglomeracyjna, tramwaj szybki) i szybkiego autobusu. Dokument precyzuje jednak, że priorytet uzyskują działania **w obszarach metropolitalnych**. Dla realizacji celu zarządzanie strategiczne i etapowanie

inwestycji nakreślono zakres niezbędnych do realizacji inwestycji, w tym założenia dla przewidywanych inwestycji kolejowych.

W KPZK wydzielono następujące podstawowe kategorie linii kolejowych:

- koleje dużych prędkości (> 200 km/h), przeznaczone dla transportu pasażerskiego,
- koleje konwencjonalne, w tym:
 - **zmodernizowane do prędkości 120-200 km/h** powstające głównie dzięki modernizacji szlaków istniejących (z **fragmentami nowych odcinków**, np. w **rejonie obszarów funkcjonalnych dużych ośrodków**), w pełni zintegrowane z kolejami dużych prędkości, przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, a w drugiej kolejności do przewozów towarowych,
 - zmodernizowane do prędkości 100-120 km/h, powstające dzięki modernizacji szlaków istniejących, zintegrowane z systemem terminali intermodalnych, przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych (w tym kombinowanych; szybkie linie towarowe), a w drugiej kolejności do przewozów pasażerskich.

Zapisy KPZK wskazują działania, które z punktu widzenia polityki przestrzennej powinny zostać zogniskowane na:

- **tworzeniu multimodalnych systemów transportowych**,
- tworzeniu systemów zarządzania ruchem,
- zintegrowanym planowaniu przestrzennym obszarów funkcjonalnych miast.

Szczególnie istotna jest **integracja systemów transportu publicznego w skali miasta oraz jego obszaru funkcjonalnego i regionu oraz ciągłe doskonalenie transportu zbiorowego i dostosowanie do potrzeb społeczeństwa**. Koncepcja wskazuje także, że z punktu widzenia poprawy dostępności do ośrodków wojewódzkich należy dążyć do rozwoju infrastruktury oraz do **unowocześnienia taboru** transportu zbiorowego.

W ruchu pasażerskim nacisk zostanie położony nie tylko na połączenia między największymi ośrodkami miejskimi, realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o wysokim standardzie, a także na **linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych** i niektórych ośrodków średniej wielkości **zintegrowane z systemami transportu publicznego**. W związku z tym inwestycje prowadzone będą również w kierunku dalszej **poprawy dostępności** w obrębie aglomeracji i obszarów funkcjonalnych miast.

W **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony - miasta - obszary wiejskie (KSRR)** duży nacisk kładziony jest na problematykę integracji przestrzeni funkcjonalnych obszarów miejskich m.in. **w zakresie transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych)**.

Integracja wewnętrznej przestrzeni obszaru metropolitalnego może nastąpić poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych i organizacyjnych w zakresie integracji

dostarczania różnych usług publicznych oraz rozbudowę i wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (obejmujących różne środki transportu i elementy infrastruktury, takie jak metro, kolej, tramwaj i autobus, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”). Ponadto za największy cel uznano zwiększanie liczby i udziału pasażerów korzystających z transportu publicznego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych do 2020 r., co ma na celu zredukowanie kongestii.

W celu zwiększania konkurencyjności polskich regionów ważna jest **rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej**. Istotne znaczenie ma **dostępność transportowa** zarówno w zakresie międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności głównych miast Polski), jak i wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do głównych ośrodków z peryferyjnych części regionów).

W KSRR usługi komunikacyjne zaliczono do podstawowych obszarów usług publicznych, które są przedmiotem zainteresowania polityki regionalnej. Jak wskazano w dokumencie, zwiększanie dostępności i jakości usług komunikacyjnych będzie osiągnięte m. in. w aspekcie **dostępności transportowej przy pomocy transportu zbiorowego**. KSRR postuluje „odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego)”. W ramach tych działań przewiduje się **poprawę jakości infrastruktury i taboru, zwiększenie zasięgu**, optymalizację i powiązania z regionalnymi i **metropolitalnymi systemami transportu publicznego** dla zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów publicznego. Ponadto, miarą sukcesu realizacji celu 1 KSRR (m. in. konkurencyjność obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich) jest m. in. **zwiększenie liczby i udziału pasażerów korzystających z transportu publicznego** w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych do 2020 r.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 (PTP) to dokument, w którym za podstawowy cel uznaje się znaczącą **poprawę jakości systemu transportowego** i jego rozbudowę zgodnie z zasadami **zrównoważonego rozwoju**. Wyróżniono przy tym sześć celów szczegółowych:

- Cel 1: Poprawa **dostępności transportowej** i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa **efektywności funkcjonowania** systemu transportowego.
- Cel 4: **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

W odniesieniu do Koncepcji Kolei Metropolitalnej wskazać można trzy priorytety strategiczne wskazane w KPZK:

- poprawa bezpieczeństwa w transporcie (także na obszarach zurbanizowanych),
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego oraz poprawę warunków realizacji transportu rowerowego i przemieszczeń pieszych,
- wzrost jakości i konkurencyjności transportu zbiorowego na obszarach metropolitalnych i w układzie regionalnym, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego.

W kontekście rozwiązań na obszarze metropolii górnośląskiej należy także podkreślić wskazanie na **konieczność promowania i wspomagania w dużych miastach roli transportu szynowego, w tym kolei i tramwaju, jako podstawowych środków transportu publicznego.**

Założenia, cele i narzędzia polityki transportowej zawarte w PTP mają zasadnicze znaczenie dla **sektora kolejowego**, jako ważnego elementu składowego systemu transportowego. Podstawą polityki państwa jest – za Białą Księgą Komisji Europejskiej – **rewitalizacja kolei**, co oznacza przywrócenie (przynajmniej częściowe) znaczenia na rynku przewozowym, a dzięki temu **zwiększenie oferty przewozowej** dla klientów oraz zmniejszenie zatłoczenia w drogownictwie i lotnictwie cywilnym.

W PTP wyznaczono następujące priorytety związane z kolejami:

- **unowocześnienie kolei** z rozszerzeniem zakresu konkurencji między operatorami oraz dostosowaniem do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach,
- poprawa jakości transportu w miastach i obszarach metropolitalnych, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego oraz ułatwień i **zachęt do organizowania sieci kolei aglomeracyjnych**,
- rozwój systemów intermodalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i **lotniczych z poprawą dostępu.**

Zadania w sektorze kolejowym można podzielić na grupę zależną od zaangażowania i pomocy państwa oraz zależną od zarządzających i właścicieli poszczególnych firm działających w sektorze kolejowym. W **pierwszej grupie** należy wymienić:

- wsparcie w modernizacji i rozwój infrastruktury oraz taboru,
- doskonalenie systemu regulacji rynku kolejowego, na którym wszystkie podmioty będą mieć zapewnione jednakowe warunki wykonywania usług,
- dofinansowanie powszechnie **dostępnej infrastruktury kolejowej** tak, aby stawki za użytkowanie linii kolejowych nie stanowiły czynnika pogarszającego konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych,
- wdrożenie nowej strategii działania Grupy PKP i jej prywatyzacji,
- doskonalenie systemu zachęt do angażowania prywatnego kapitału w przedsięwzięcia rozwojowe w transporcie kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu.

W **grupie drugiej**, jako zadania dla zarządców poszczególnych segmentów kolejowych, kluczem jest **poprawa gospodarowania**, tj. realizacja skutecznej praktyki biznesowej, opartej o realia ekonomiczne. Oczekiwanie na pomoc państwa nie może być kluczowym instrumentem zarządzania.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030) (SRT) w swoich założeniach przyjmuje następującą wizję rozwoju transportu: „W ciągu 20 lat poprawi się jakość systemu transportowego w na Polsce co pozwoli sprawne i bezpieczne przemieszczanie się ludzi, ułatwi im dostęp do pracy, usług i turystyki. Poprawa dostępności transportowej stworzy warunki pozwalające na dalszy rozwój gospodarczy Polski. Poprawi się wykorzystanie środków transportu w ramach zintegrowanego systemu transportowego”.

Główny cel strategii to zatem: **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz efektywności sektora transportowego** przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Dwa zidentyfikowane cele główne obejmują zagadnienia:

- integracji systemu transportowego,
- usprawnienia funkcjonowania rynków i podniesienia efektywności systemów przewozowych.

Podstawowymi celami szczegółowymi i kierunkami interwencji są między innymi:

- stworzenie **nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej**, m.in. poprzez poprawę stanu technicznego sieci kolejowej oraz zapewnienie warunków jej utrzymania na stabilnym poziomie,
- poprawa **organizacji i sposobu zarządzania** systemem transportowym poprzez stworzenie odpowiedniego modelu organizacji i zarządzania,
- **poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu** oraz przewożonych towarów, m.in. poprzez monitoring i działania prewencyjne dotyczące jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych,
- ograniczanie **negatywnego wpływu transportu na środowisko** poprzez oparcie rozwoju na wspieraniu rozwiązań transportowych najmniej zanieczyszczających środowisko i odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz przyjęcie, że inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie.

Wiele działań jest spójnych z innymi dokumentami szczebla krajowego. Są to w szczególności:

- **rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez tworzenie multimodalnych węzłów przesiadkowych, transportu kołowego i kolejowego**, w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym,
- upowszechnianie nowych form mobilności poprzez wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu do samochodów, promowanie wspólnego podróżowania oraz ruchu rowerowego i pieszego, propagowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport indywidualny.

Priorytetem w zakresie poprawy jakości transportu zbiorowego według SRT jest usprawnienie zarządzania transportem miejskim poprzez ograniczenie zjawiska kongestii drogowej w miastach i **obszarach metropolitalnych**, wskutek zwiększenia udziału transportu publicznego w obsłudze potrzeb transportowych mieszkańców. W Strategii zwrócono uwagę, że wzmocnieniu pozycji kolei na obszarach aglomeracyjnych służyć będzie poprawienie jej **integracji z innymi podsystemami transportu publicznego** oraz pozyskanie odpowiedniej **liczby taboru** dostosowanego do specyfiki przewozów aglomeracyjnych. W tym celu niezbędne będzie podjęcie działań, które wpłyną pozytywnie na **podniesienie konkurencyjności kolei** w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej **czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa**.

Zgodnie z SRT przedsięwzięcia rozwojowe w zakresie kolei będą skoncentrowane na zapewnieniu **wydajnej i efektywnej infrastruktury**, charakteryzującej się odpowiednią do potrzeb przewozów towarowych zdolnością przepustową, prędkością maksymalną, dopuszczalnym naciskiem osi, skrajnią ładunkową, a także długością torów. Działania w tym zakresie będą obejmować przede wszystkim **rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej** kolejowej. Inwestycje mogą obejmować nie tylko **budowę nowych linii**, czy nowych torów na eksploatowanej sieci, ale także **modernizację istniejących linii** oraz **rewitalizację niewykorzystywanych odcinków**. Taka infrastruktura pozwoli zapewnić właściwą płynność ruchu pociągów. W przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, jako najistotniejsze wyzwanie rozwojowe w perspektywie średniookresowej należy wskazać konieczność **poprawy stanu technicznego taboru**, w szczególności w zakresie dostawy wagonów nowej generacji i modernizacji wagonów pozostających w eksploatacji.

Przeprowadzone badania wykazały, że w minionych latach wypadki kolejowe były skutkiem wydarzeń, których przyczyną był nie tylko zły stan infrastruktury i taboru, ale również niewłaściwy sposób organizacji i technologii przewozów, nieodpowiednie kwalifikacje pracowników, uszkodzenia nawierzchni kolejowej i zakłócenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Newralgicznym punktem na sieci linii kolejowych są ich liczne **skrzyżowania jednopoziomowe z drogami kołowymi**, na których ma miejsce większość wypadków. W związku z tym poprawa bezpieczeństwa wymaga odpowiedniej przebudowy przejazdów kolejowych.

W SRT wskazano również konieczność **rewitalizacji i modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych**. Inwestycje dla stacji małych i średnich prowadzone będą w ramach modernizacji poszczególnych linii kolejowych. Natomiast największe dworce

kolejowe, zlokalizowane na terenie dużych aglomeracji, przebudowywane i rozbudowywane w ramach projektów o charakterze komercyjnym, co oznacza rozszerzenie ich funkcjonalności o rolę węzłów integrujących transport kolejowy z innymi systemami transportowymi (w tym z transportem miejskim oraz z dalekobieżnym transportem autobusowym), oraz wielofunkcyjnych centrów handlowo-usługowych.

Zasadniczym celem w odniesieniu do pasażerskiego transportu kolejowego określonym w **Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI SRT)** jest **poprawa konkurencyjności kolei pod względem średniego czasu przejazdu**. Według tego dokumentu, wybór środka transportu będzie w przyszłości w znacznym stopniu zdeterminowany takimi czynnikami, jak:

- **komfort podróżowania** – do jego poprawy w transporcie kolejowym niezbędne są m.in. projekty taborowe, dworcowe oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych,
- **bezpieczeństwo** (zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadku) – konieczna jest zabudowa nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym ERTMS zarówno w ramach projektów „liniowych” realizowanych w latach 2014-2020, jak i na liniach zmodernizowanych wcześniej oraz realizacja projektów multilokalizacyjnych, np. poprawiających bezpieczeństwo na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami,
- **koszt podróży**,
- **punktualność** – konieczne jest jej zwiększenie dzięki poprawie stanu infrastruktury, wprowadzeniu nowego lub zmodernizowanego taboru oraz optymalizacji utrzymania i eksploatacji infrastruktury,
- **czas dojazdu do stacji lub przystanku kolejowego** – dla jego poprawy konieczny jest m.in. rozwój transportu miejskiego oraz węzłów przesiadkowych.

Ważnym działaniem w kierunku podniesienia poziomu jakości funkcjonowania przewozów pasażerskich jest także **likwidacja „wąskich gardeł”** – miejsc, gdzie występują problemy z przepustowością.

W DI SRT wskazano, że w ciągu okresu programowania 2007-2013 modernizowane były kluczowe ciągi transportowe, lecz żaden z nich nie został zmodernizowany w całości. W związku z tym założono, że do 2023 r. zmodernizowane będzie:

- ok. 86% bazowej oraz ok. 45% kompleksowej sieci pasażerskiej TEN-T,
- ok. 90% bazowej oraz ok. 60% kompleksowej sieci towarowej TEN-T.

Kluczowym zadaniem **na obszarze GZM** w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 jest kontynuacja modernizacji linii kolejowych należących do sieci TEN-T, tj. E 30, E65 i C-E 65 (linia kolejowa E65 – sieć bazowa, korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk). W DI SRT przedstawiono **listę projektów do realizacji** w ramach finansowania z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Poniżej przedstawiono projekty, w ramach których planowane lub realizowane

są prace na liniach kolejowych przebiegających przez obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii:

- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice, wraz z zabudową ERTMS na odc. do Zawiercia” (koszt całkowity modernizacji: 4 100,00 mln zł),
- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice - Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy” (koszt całkowity modernizacji: 400,00 mln zł),
- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap III: linia E30 na odc. Chorzów Batory - Gliwice Łabędy” (koszt całkowity modernizacji: 1 100,00 mln zł),
- „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo” (koszt całkowity rewitalizacji: 1 000,00 mln zł),
- „Wdrażanie ERTMS (ETCS/GSM-R) na liniach w sieci bazowej oraz korytarzach towarowych (RFC)” (koszt całkowity: 950,00 mln zł).

Dodatkowo, w DI SRT poddano analizie następujące projekty, w ramach których planowane lub realizowane są prace na liniach kolejowych przebiegających przez obszar GZM, realizowane w ramach Funduszu Spójności (FS):

- „Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice - Bytom - Chorzów Stary - Mysłowice Brzezinka - Oświęcim oraz Dorota - Mysłowice Brzezinka (koszt całkowity rewitalizacji: 300,00 mln zł),
- „Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle” (koszt całkowity rewitalizacji: 177,07 mln zł),
- „Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel - Bukowno - Sosnowiec Płd” (koszt całkowity rewitalizacji: 219,51 mln zł),
- „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” (koszt całkowity budowy: 1 600,00 mln zł).

Skutki realizacji planowanych projektów kolejowych będą mierzone wskaźnikiem rezultatu opartym na **długości linii kolejowych** (zrehabilitowanych, zmodernizowanych, zbudowanych).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym koncentruje się na ponadregionalnych uwarunkowaniach i celach rozwoju przewozów użyteczności publicznej w kolejowym transporcie pasażerskim. Określono, iż system transportu zbiorowego kolejowego powinien dążyć do pełnienia funkcji podstawowego elementu przewozów dalekobieżnych.

W dokumencie przedstawiono **plan rozwoju sieci kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i wojewódzkich**, który zakłada zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi, w tym także w relacji Kraków/Katowice – Berlin. Za ważny element programowania rozwoju sieci kolejowej i oferty przewozowej **dobrze skomunikowanie** pomiędzy stolicami województw przygranicznych, a stolicami państw, z którymi dane województwa graniczą. W kontekście Katowic, zakłada się zapewnienie bezpośrednich pociągów w relacji Katowice – Praga, Katowice – Bratysława.

Ważnym aspektem w kształtowaniu oferty przewozowej jest zapewnienie odpowiedniej **dostępności komunikacyjnej (przestrzennej)** do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Od odpowiedniej gęstości punktów postojów handlowych²⁸ zależy w dużej mierze wykorzystanie oferty transportu kolejowego. W tym kontekście **dostępność komunikacyjną** funkcjonujących punktów postojów handlowych poddano analizie pod względem:

- powiązania z miejskim **transportem autobusowym** (rozumianego jako funkcjonowanie przystanku autobusowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązania z miejskim **transportem tramwajowym** (rozumianego jako funkcjonowanie przystanku tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z drogowym **transportem zbiorowym** (rozumianego jako funkcjonowanie przystanku samochodowej komunikacji dalekobieżnej, np. PKS, czy przewoźników prywatnych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku lub stacji kolejowej),
- powiązanie z **indywidualnym transportem rowerowym** (rozumianego jako funkcjonowanie w sąsiedztwie stacji kolejowej parkingu dla rowerów).

W opracowaniu wskazano **dworce kolejowe**, które ze względu na położenie, wolumen obsługiwanych pasażerów oraz możliwość skomunikowania powiązań kolejowych z innymi gałęziami transportu, **posiadają znaczenie strategiczne**. Dworce o takim znaczeniu znajdują się również na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i są zlokalizowane w następujących punktach handlowych²⁹: **Bytom (R), Chorzów Miasto (A(n)), Dąbrowa Górnicza (W(n)), Gliwice (P), Katowice (P), Mikołów (I), Sosnowiec Główny (P), Tarnowskie Góry (A), Tychy (R), Zabrze**³⁰. Dodatkowo dworzec w **Katowicach** uznano jako ważny punkt, w którym należy dążyć do dogodnego skomunikowania pociągów różnych kategorii. Z punktu

²⁸ Przez „punkty postojów handlowych” należy rozumieć miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów.

²⁹ W nawiasach podano kategorie punktów handlowych pod względem funkcji pełnionych w kolejowym transporcie pasażerskim, które zostały wprowadzone w 2015 r. przez PKP S.A.. Do najważniejszych kryteriów kategoryzacji zaliczono: typ ruchu kolejowego, liczbę zatrzymań pociągów, liczbę przewoźników korzystających z dworca oraz jego lokalizację. Kryteria te posłużyły do określenia standardów dla określonej kategorii dworca. Wyróżniono 6 kategorii punktów handlowych: A – aglomeracyjny, L – lokalny, P – premium, R – regionalny, T – turystyczny, W – wojewódzki, I – inny, (n) – nieczynny.

³⁰ W omawianym dokumencie nie określono kategorii tego punktu handlowego.

widzenia rozwoju regionalnego podkreślono rolę połączeń między Katowicami a Rybnikiem, Tychami, Bielsko-Białą, Olkuszem, Trzebiną oraz Tarnowskimi Górami.

W Planie założono, że z punktu widzenia pasażera przyjazdy i odjazdy pociągów międzywojewódzkich i pociągów regionalnych na najważniejszych stacjach powinny być ze sobą skorelowane w taki sposób, aby uzyskać skomunikowanie w czasie minimalnym 5 minut lecz nieprzekraczającym 30 minut. Wymaga to odpowiednich działań w zakresie właściwego skoordynowania rozkładu jazdy poszczególnych operatorów. Ponadto **czas skomunikowania** na konkretnej stacji powinien być uzależniony pod względem technicznym od **układu torowego i organizacji ruchu** oraz uwzględniać ewentualne **przejście podróźnych na odpowiedni peron**. Zaleca się przy tym, aby wjazdy i odjazdy pociągów wymagających skomunikowania odbywały się z tego samego peronu. Przewozy o charakterze gminnym, powiatowym i wojewódzkim powinny pełnić **funkcję uzupełniającą oraz dowozowo-odwozową** i przyczyniać się do stworzenia kompleksowej, zintegrowanej oferty przewozowej.

W Planie wskazano następujące **aspekty jakości pasażerskich usług przewozowych** transportem zbiorowym, które wpływają na wielkość popytu:

- dostępność danego środka transportu,
- atrakcyjny czas przejazdu,
- rytmiczność i regularność połączeń,
- punktualność,
- bezpośredniość oraz dobre skomunikowania,
- akceptowana cena biletu,
- komfort i bezpieczeństwo przejazdu,
- zapewnienie bezpiecznego parkingu, zarówno dla samochodów osobowych, jak też rowerów.

Określając prognozowaną liczbę pasażerów w przewozach międzynarodowych i międzywojewódzkich przyjęto trzy scenariusze prognostyczne:

- **naturalny**, w którym założono że:
 - oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich pozostanie na poziomie liczby połączeń z rozkładu jazdy 2015/2016,
 - zmiana oferty przewozowej może wynikać jedynie ze względu na **stan infrastruktury** (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych) oraz **stanu taboru**,
 - zmiana liczby pasażerów może wynikać jedynie ze zmian demograficznych i rozwoju gospodarczego,
- **podstawowy**, w którym założono że:
 - oferta przewozowa w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie **zmodyfikowana**, poprzez **uzupełnienie siatki połączeń o najważniejsze brakujące połączenia**, biorąc pod uwagę przesłanki dotyczące demografii oraz

występujących obecnie potoków samochodów osobowych i oferty transportu autobusowego,

- oferta przewozowa zmieni się ze względu na **poprawę stanu infrastruktury** (poprawa stanu technicznego linii kolejowych, rewitalizacja obiektów dworcowych według aktualnie obowiązujących **planów inwestycyjnych**) oraz **stanu taboru** (plany przewoźnika),
- **pożądany**, w którym założono że:
 - oferta przewozowa zostanie **rozszerzona ponad scenariusz podstawowy** w sposób zapewniający obsługę jak największej liczby ludności,
 - nowe, dodatkowe, trasy zostaną dobrane tak, aby **obsługiwana była większość powiatów**, które posiadają sieć kolejową przebiegającą przez obszary o odpowiednim potencjale demograficznym,
 - odcinki linii istotne z punktu widzenia spójności sieci kolejowej, na których zaplanowano przewozy, zostaną przywrócone do odpowiedniego stanu technicznego w ramach działań własnych zarządcy infrastruktury.

Według **scenariusza podstawowego** największe wielkości planowanego natężenia ruchu pociągów dofinansowanych przez Ministra będą występować m.in. na ciągu komunikacyjnym: Szczecin – Poznań – **Wrocław – Katowice – Kraków** – Tarnów. Należy zauważyć, że część tego ciągu przebiega przez obszar GZM. Ponadto zaplanowano dodatkowe punkty postojów handlowych dla codziennych pociągów międzywojewódzkich (względem rozkładu jazdy 2014/15), wśród których znajduje się m.in. Orzesze Jaśkowice³¹. Z kolei dla **scenariusza pożądanego** zakłada się dodatkowe odcinki planowane do obsługi, względem scenariusza podstawowego. Wśród nich znajduje się odcinek Bytom – Gliwice przebiegający przez obszar GZM.

W Planie przyjęto, że kolejowa oferta przewozowa powinna być uzupełniona przez pozostałych **organizatorów transportu zbiorowego**, w celu usprawnienia połączeń i dowozu pasażerów do stacji i przystanków kolejowych. Obejmują one zarówno skomunikowania wewnątrzgałęziowe, jak i skomunikowania z innymi środkami transportu (międzygałęziowe).

Skomunikowania wewnątrzgałęziowe z pociągami uruchamianymi przez władze na szczeblu województw powinny spełniać następujące warunki:

- czas na przesiadkę powinien **wynosić do 15 minut**, nie może być jednak krótszy niż 5 minut (w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wydłużenie tego czasu w rozkładzie jazdy do 30 minut); w przeciwnym przypadku połączenie uznaje się za nieskomunikowane,
- skomunikowanie powinno być **zaznaczone w rozkładzie jazdy** i być gwarantowane do **określonego czasu spóźnienia**, o czym **informacja** powinna być zamieszczona w rozkładzie jazdy,

³¹ Orzesze jest gminą, która obecnie nie tworzy GZM, jednak znajduje się w bezpośrednim otoczeniu tego obszaru i jest objęta zakresem niniejszego opracowania.

- organizator połączeń wojewódzkich oraz operator obsługujący te połączenia powinien **współpracować z organizatorem przewozów międzywojewódzkich** oraz przewoźnikiem obsługującym te połączenia w celu **koordynacji rozkładów jazdy** oraz wprowadzenia **wspólnych ofert taryfowych** i ustalania zasad ich finansowania; w przypadku korzystania ze skomunikowania określonego w ramach Planu i jednoczesnego braku wspólnej oferty taryfowej, pasażer powinien mieć możliwość **zakupu biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty**.

Skomunikowania międzygałęziowe można realizować w konkretnie wskazanych w Planie punktach postojów handlowych międzywojewódzkich. Miejsca te stanowią elementy umożliwiające powiązanie Planu z planami przygotowywanymi na niższych szczeblach.

Ponadto w Planie przyjęto **założenia co do budowy rozkładów jazdy pociągów (rjp)**, obejmujące:

- uwzględnienie **hipotetycznego potencjału potoków podróжных** (logicznego powiązania w ramach sieci charakteryzującej się systematyczną poprawą jakości),
- przystępność ceny,
- zapewnienie **kursowania pociągów w różnych porach dnia** (przy odpowiednim potoku – taktowy rjp),
- podnoszenie **jakości oferty przewozowej** (nowy lub zmodernizowany tabor przewozowy i zmodernizowana infrastruktura liniowa i punktowa),
- **zwiększanie dostępności** dla osób o ograniczonych możliwościach w poruszaniu się oraz osób niepełnosprawnych, w tym przemieszczających się na wózkach inwalidzkich, z dysfunkcją narządu wzroku lub słuchu,
- możliwości przewozu rowerów oraz uzupełnianie oferty o inne usługi dodatkowe (np. włączanie wagonów restauracyjnych/barowych),
- **rozbudowywanie sieci połączeń**, w których częstotliwość powinna być pochodną popytu,
- skomunikowania własne, z innymi operatorami i przewoźnikami kolejowymi oraz skomunikowania z innymi rodzajami transportu.

W Planie zwrócono również uwagę na konieczność dysponowania taborem, który powinien charakteryzować się odpowiednimi parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, podkreślając, że efekty **modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych** umożliwiają kursowanie pociągów ze znacznie większymi prędkościami. W związku z tym założono, że **do 2025 roku** tabor powinien charakteryzować się możliwością **kursowania z prędkością 160 km/h**. Wymusza to systematyczne **unowocześnianie taboru**, nadążające za tempem poprawy parametrów linii kolejowych. Przyjęto, że zapewnienie konkurencyjności przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych z ofertami dedykowanymi przez inne gałęzie transportu może być w znacznym stopniu osiągnięte przez **skrócenie czasu przejazdu** i **poprawę komfortu podróowania**. Uzupełnieniem oferty będzie **uruchamianie nowych relacji przewozowych**, także z włączeniem nowych odcinków linii niezelektryfikowanych.

W dokumencie zdefiniowano także szereg **standardów**, jakie powinny być zapewnione w planowanej ofercie przewozowej, obejmujących m.in.:

- warunki podróżowania, w tym szczególnie obsługa osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- dostępność informacji na temat oferty, w tym także informacja o skomunikowaniu połączeń różnych organizatorów,
- dostęp do kanałów dystrybucji biletów,
- dostępność informacji na temat zmian w rjp, w tym także o opóźnieniach,
- dostępność informacji dla osób niepełnosprawnych, w tym osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (umieszczenie tablicy informacyjnej na odpowiednim poziomie), a także z zaburzeniami narządu wzroku lub słuchu,
- sposób oznakowania taboru przewozowego wykorzystywanego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- poziom obsługi zapewnianej przez personel przewoźnika,
- jakość skomunikowania z innymi rodzajami transportu, w tym dostępność nowoczesnych parkingów i punktów postojowych/zatrzymań samochodów osobowych, systemów informacji dworcowej, itp.

W **Master Planie dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030** roku jako główne cele o charakterze strategicznym wskazano:

- zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku,
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego,
- zapewnienie warunków do **podnoszenia jakości obsługi klientów** przez przewoźników kolejowych,
- zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej,
- efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego,
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

Wśród priorytetów Master Planu o charakterze operacyjnym można wyróżnić te, które w sposób pośredni lub bezpośredni wiążą się z opracowaniem Koncepcji Kolei Metropolitalnej. Są to m.in.:

- usprawnienie przewozów pasażerów i ładunków w korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T),
- wzrost efektywności systemu kolejowego, w wyniku jego przebudowy, uwzględniającej standardy techniczne dla interoperacyjności kolei oraz standardy środowiskowe,
- **poprawa dostępności transportowej** zarówno w przewozach pasażerów, jak i ładunków,
- umożliwienie jak najszerszego wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej,
- uzyskanie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego,

- ułatwienie możliwości przemieszczania się z wykorzystaniem różnych środków transportu, w tym w szczególności dla pasażerów z ograniczoną możliwością poruszania się,
- wzrost możliwości **przewozów koleją na obszarach aglomeracji miejskich**, w tym **integracja różnych gałęzi transportu**, zmniejszenie zatłoczenia sieci dróg w aglomeracjach,
- poprawa **standardów obsługi pasażerów** na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie dla potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- poprawa bezpieczeństwa,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- stworzenie warunków do efektywnego prowadzenia zarówno ruchu pasażerskiego, jak i towarowego,
- zapewnienie równego i niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej,
- efektywność zarządzania wszystkimi składnikami i systemami infrastruktury kolejowej,
- zapewnienie stabilności finansowania dla podmiotów świadczących usługi o charakterze służby publicznej z zakresu przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową,
- zapewnienie pozyskania finansowania z innych źródeł niż środki publiczne.

Ponadto w Master Planie w zakresie przewozów pasażerskich wskazano na potrzebę realizacji następujących **działań**:

- integracja systemów biletowych,
- **koordynacja rozkładów jazdy** na styku z innymi rodzajami transportu,
- wdrażanie nowych systemów informacji dla podróżnych, uwzględniających różne środki transportu na drodze podróży,
- uruchamianie nowych pociągów na najbardziej obciążonych liniach,
- uruchamianie połączeń pociągami dużych prędkości,
- **modernizacja i wymiana taboru**, z uwzględnieniem wymagań interoperacyjności,
- zwiększenie dostępności przewozów dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
- budowa krótkich odcinków linii stanowiących **połączenia aglomeracji z lotniskami**, z uwzględnieniem standardów ochrony środowiska,
- **inwestycje odtworzeniowe** na obciążonych odcinkach zdegradowanych linii kolejowych, z uwzględnieniem standardów ochrony środowiska,
- **modernizacja dworców kolejowych**, z dostosowaniem do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz wymagań ochrony środowiska (ograniczenie zużycia surowców, energii, wody), a także wymagań konserwatorskich przy renowacji zabytków,
- **budowa nowych przystanków**,
- **budowa węzłów integracyjnych**.

W dokumencie określono **trzy poziomy działań inwestycyjnych** na sieci kolejowej w Polsce, różniące się między sobą zakresem rzeczowym, poziomem kosztów a także okresem realizacji:

- **budowa nowej infrastruktury kolejowej o wysokim standardzie**, w tym m. in. budowa linii dużych prędkości oraz **połączeń pomiędzy centrami dużych aglomeracji a obsługującymi te aglomeracje portami lotniczymi**,
- **modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej**, ze szczególnym uwzględnieniem linii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci kolejowej (TEN-T),
- **inwestycje przywracające normalne parametry** infrastruktury kolejowej na liniach uznanych za istotne w niniejszym Master Planie (inwestycje odtworzeniowe obejmujące przede wszystkim naprawę nawierzchni kolejowej oraz innych wyeksploatowanych obiektów).

Niezależnie od wyżej wymienionych inwestycji, w Master Planie planowane są inwestycje obejmujące **budowę systemów sterowania ruchem kolejowym** na liniach o małym i średnim obciążeniu ruchem (w celu automatyzacji prowadzenia ruchu i obniżenia kosztów eksploatacji tych linii) oraz inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi.

Master Plan definiuje **docelową wizję sieci kolejowej w 2030 r.** w zakresie prędkości maksymalnych na poszczególnych liniach kolejowych. Na obszarze GZM dominują linie kolejowe o dość niskiej docelowej prędkości maksymalnej, w zdecydowanej większości nie przekraczającej 120 km/h. Ponadto wskazano, że do roku 2030 nastąpi wzrost niektórych segmentów rynku przewozów pasażerskich i towarowych. Wzrost ten będzie szczególnie widoczny m. in. w zakresie **aglomeracyjnych przewozów pasażerskich**. Aby zapewnić odpowiednią przepustowość niektórych aglomeracyjnych odcinków linii kolejowych, planuje się dobudowę dodatkowych torów. Takie inwestycje planuje się m. in. na obszarze **Katowickiego Węzła Kolejowego**.

W odniesieniu do **przewozów aglomeracyjnych** w Master Planie zakłada się:

- tworzenie **węzłów przesiadkowych** zarówno w centrum miasta i jego dzielnicach, jak i w miejscowościach satelickich,
- tworzenie systemu **Park&Ride** dla osób dojeżdżających do stacji przesiadkowych, zarówno samochodami, jak i rowerami (Bike&Ride),
- pełne włączenie kolei w **system taryfowy transportu miejskiego** istniejący w danej aglomeracji,
- wszechstronną **koordynację tras pociągów**, rozkładów jazdy, działań informacyjnych i promocyjnych itp.

W Master Planie zakłada się także **rozwój systemów szybkiej kolei miejskiej** w tych aglomeracjach, które jej jeszcze nie posiadają – m. in. na Górnym Śląsku. W dokumencie tym postuluje się także nowe połączenia do portów lotniczych, w tym do **Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach**.

Głównym celem **Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (KPK)**, który wynika bezpośrednio z zapisów SRT, jest **wzmocnienie roli transportu kolejowego** w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. KPK stanowi narzędzie realizacji strategii rządowej w zakresie infrastruktury transportu kolejowego zachowując spójność z działaniami inwestycyjnymi wskazanymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz opisanymi w Dokumencie Implementacyjnym do SRT.

Zakłada się, że wzmocnienie roli kolei w zintegrowanym systemie transportowym osiągnięte zostanie dzięki działaniom inwestycyjnym oraz zmianom organizacyjnym i technologicznym, które przełożą się na poprawę konkurencyjności przewozów kolejowych. Inwestycje mogą obejmować nie tylko budowę nowych linii czy nowych torów na eksploatowanej sieci, ale także modernizację istniejących linii oraz rewitalizację niewykorzystywanych odcinków. Zgodnie z założeniami Programu przedsięwzięcia rozwojowe w zakresie kolei będą skoncentrowane na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, która pozwoli zapewnić właściwą płynność ruchu pociągów.

Program realizuje cel główny Strategii Rozwoju Transportu w zakresie transportu kolejowego poprzez następujące **działania**:

- konsekwentna **modernizacja i rewitalizacja** istniejącej sieci linii kolejowych,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych **w obszarach funkcjonalnych miast** oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej **integracji** transportu szynowego i kołowego,
- modernizacja **przystanków kolejowych**,
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

W KPK określono komplementarne wobec celu głównego **cele szczegółowe** obejmujące:

- cel 1: wzmocnienie **efektywności** transportu kolejowego,
- cel 2: zwiększenie **bezpieczeństwa** funkcjonowania transportu kolejowego,
- cel 3: **poprawę jakości** w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zakłada się, że realizacja przyjętego układu celów doprowadzi do polepszenia parametrów sieci kolejowej w taki sposób, aby **zaspokoić potrzeby pasażerów** oraz przewoźników m.in. w zakresie **skrócenia czasów przejazdów, podniesienia bezpieczeństwa transportu kolejowego, komfortu podróży** oraz likwidacji barier utrudniających przewóz ładunków.

W KPK przyjęto, że zasadniczym celem realizacji robót planowanych w ramach perspektywy finansowej 2014–2020 jest **zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego**, w tym prowadzenia ruchu kolejowego. Cel ten zostanie osiągnięty m.in. przez **działania modernizacyjne związane z poprawą parametrów i stanu linii kolejowych** (np. modernizacja lub rewitalizacja nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci

trakcyjnej, modernizacja lub zabudowa nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, itp.). Zwiększy to **niezawodność systemów bezpieczeństwa** i zminimalizuje prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Miejskami szczególnie niebezpiecznymi są skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowe). Stanowią one znaczne zagrożenie zarówno dla uczestników ruchu drogowego, jak również dla przewozów kolejowych oraz środowiska naturalnego. W związku z tym, w ramach inwestycji planowanych do roku 2023 przejazdy o największych iloczynach ruchu będą przebudowywane do postaci **skrzyżowań dwupoziomowych**, a na pozostałych przejazdach kolejowych, modernizowane lub zabudowane będą nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, co również spowoduje ograniczenie wypadkowości poprzez np. podnoszenie ich kategorii.

Przyjętym w Programie trzem celom szczegółowym, odpowiadają następujące **priorytety inwestycyjne**³²:

- poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,
- poprawa **przepustowości linii w obrębie aglomeracji**, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
- uzyskanie **atrakcyjnego czasu przejazdu** pociągów względem ruchu drogowego,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych,
- wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R,
- poprawa **jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury** udostępnianej przez PKP PLK S.A. przewoźnikom;
- poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:
 - zapewniających omięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i **górnosląskiej (Katowic)**,
 - stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe.

Przedsięwzięcia inwestycyjne KPK podzielono na cztery podstawowe kategorie:

- Projekty Funduszu Spójności (FS):
 - Instrument „Łącząc Europę” (CEF),
 - Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2014-2020” (POLiŚ 2014-2020),
 - Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko 2007-2013” (POLiŚ 2007-2013),
- Program Operacyjny Polska Wschodnia (PO PW),
- Regionalne Programy Operacyjne (RPO)
 - RPO 2014-2020,

³² Wymieniono jedynie te cele, które są istotne z punktu widzenia opracowania Koncepcji Kolei Metropolitalnej.

- RPO 2007-2013.
- projekty krajowe.

W KPK na liście podstawowej projektów finansowanych z instrumentów finansowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku, które dotyczą linii kolejowych przebiegających przez obszar GZM, znalazły się następujące projekty:

- „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/**Katowice** - Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa - Faza II” (szacunkowa wartość projektu realizowanego w ramach POIiŚ 2017-2013: 3,6 mln zł),
- „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek **Zabrze** - **Katowice** - Kraków etap IIa” (szacunkowa wartość projektu realizowanego w ramach POIiŚ 2017-2013: 91,3 mln zł),
- „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek **Zabrze** - **Katowice** - Kraków etap IIb” (szacunkowa wartość projektu realizowanego częściowo w ramach POIiŚ 2017-2013 i częściowo w ramach POIiŚ 2014-2020: 2 274,8 mln zł),
- „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku **Zawiercie** - **Dąbrowa Górnicza** **Ząbkowice** - Jaworzno Szczakowa” (szacunkowa wartość projektu realizowanego w ramach POIiŚ 2017-2013: 24,4 mln zł),
- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odcinku **Będzin** - **Katowice** - **Tychy** - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze” (szacunkowa wartość projektu realizowanego w ramach CEF: 21,7 zł),
- „Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku **Gliwice** - **Bytom** - **Chorzów Stary** - **Mysłowice Brzezinka** - Oświęcim oraz Dorota - **Mysłowice Brzezinka**” (szacunkowa wartość projektu: 351,5 zł),
- „Prace na linii kolejowej C-E65 na odcinku **Chorzów Batory** - **Tarnowskie Góry** - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo” (szacunkowa wartość projektu: 1 000,0 zł),
- „Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ - **Rudziniec Gliwicki** - Stare Koźle” (szacunkowa wartość projektu: 282,7 zł).

Dodatkowo, na liście rezerwowej znajdują się następujące projekty:

- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap I: linia E65 na odcinku **Będzin** - **Katowice** - **Tychy** - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” (szacunkowa wartość projektu: 4 060,2 mln zł) – planowane jest złożenie wniosku w trzecim naborze CEF,
- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap II: linia E30 na odcinku **Katowice** - **Chorzów Batory** oraz **Gliwice Łabędy**” (szacunkowa wartość projektu: 326,2 mln zł),
- „Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel - Bukowno - **Sosnowiec Ptd**” (szacunkowa wartość projektu: 219,5 mln zł),

- „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, etap III: linia E65 na odcinku **Chorzów Batory – Gliwice Łabędy**” (szacunkowa wartość projektu: 1 100 mln zł).

Na liście podstawowej projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku znajdują się następujące projekty, dotyczące linii kolejowych przebiegających przez obszar GZM:

- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 **Chorzów Batory** - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna Zduńska Wola - **Chorzów Batory**” (szacunkowa wartość projektu: 59,0 mln zł),
- „Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku **Tychy** - Orzesze Jańskowice” (szacunkowa wartość projektu: 37,7 mln zł),
- „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska” (szacunkowa wartość projektu: 2 595,3 mln zł),
- „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych na terenie Śląska, etap IV” (szacunkowa wartość projektu: 20,8 mln zł).

Przez obszar GZM nie przebiega żaden z projektów realizowanych w ramach PO PW.

Poza wyżej wymienionym inwestycjami w infrastrukturę liniową PKP PLK, na liście podstawowej KPK znajdują się również inwestycje obejmujące m. in. budowę infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R, rozwój urządzeń sterowania ruchu kolejowego, wzmocnienie zasilania trakcyjnego, poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz standardu obsługi podróżnych.

2.4. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim

2.4.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie wojewódzkim

Na poziomie wojewódzkim uwzględniono następujące dokumenty:

- Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”³³,
- Plan wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”³⁴,
- Plan Zagospodarowania Województwa Śląskiego 2020+³⁵,

³³ Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Uchwała Nr IV/38/2/2013 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 1 lipca 2013 r., Katowice 2013.

³⁴ Plan wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Wydział Rozwoju Regionalnego Regionalne Centrum Analiz i Planowania Strategicznego, Katowice 2015 r.

³⁵ Plan Zagospodarowania Województwa Śląskiego 2020+, Biuro ds. Planowania Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, załącznik do Uchwały nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r., Katowice 2016.

- Program ochrony środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024³⁶,
- Porozumienie na rzecz zintegrowanej polityki rozwoju województwa śląskiego³⁷,
- Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego³⁸
- Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego³⁹,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego (Plan Transportowy Województwa Śląskiego)⁴⁰,
- Plan Rozwoju Kolei w Województwie Śląskim⁴¹,
- Kierunek Śląskie 3.0. Program Rozwoju Wewnętrznego Województwa Śląskiego do 2030⁴².

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”⁴³ to podstawowy dokument strategiczny, w którym opisane są zasady i kierunki polityki rozwoju regionalnego województwa śląskiego. Aktualnie obowiązujący dokument został przyjęty przez Sejmik Województwa Śląskiego **w dniu 1 lipca 2013 r.** po wielu konsultacjach społecznych i pracach warsztatowych. Stanowi on aktualizację dokumentu pn. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „ŚLĄSKIE 2020”, przyjętego przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą Nr III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku.

Dokumentem ściśle powiązaniem ze Strategią „Śląskie 2020+” jest **Plan wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”** opracowany przez Wydział Rozwoju Regionalnego Regionalne Centrum Analiz i Planowania Strategicznego w 2015 r., w którym wskazano instrumenty finansowe umożliwiające wdrożenie działań wskazanych w Strategii oraz określono system monitoringu i ewaluacji.

³⁶ Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024, Wydziału Ochrony Środowiska, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Uchwała Nr V/I 1/8/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r., Katowice 2015.

³⁷ Porozumienie na rzecz zintegrowanej polityki rozwoju województwa śląskiego, Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego, Katowice 2016.

³⁸ Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Załącznik do Uchwały Nr 943/140/IV/2012 z dnia 5 kwietnia 2012 r. Zarządu Województwa Śląskiego, Katowice 2012.

³⁹ Strategia Rozwoju Systemu Transportowego Województwa Śląskiego, Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/49/7/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r., Katowice 2014.

⁴⁰ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województw Śląskiego, Uchwała Nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r., Dz. Urzędowy Woj. Śląskiego z dnia 14 września 2015 r., Poz. 4654, Katowice 2015.

⁴¹ Plan Rozwoju Kolei w Województwie Śląskim, Załącznik nr 1 do uchwały nr 1889/139/V/2016 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 20 września 2016 roku, Katowice 2016.

⁴² Kierunek Śląskie 3.0. Program Rozwoju Wewnętrznego Województwa Śląskiego do 2030, Załącznik do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego Nr V/108/168/2017 z dnia 23.01.2017 r., Katowice 2017.

⁴³ Obecnie trwają prace nad aktualizacją tego dokumentu. Zgodnie z harmonogramem ostateczna wersja powinna być gotowa w IV kwartale 2019 r.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ został opracowany przez Biuro ds. Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w 2016 r. i ustala podstawy formułowania zasad realizacji polityki przestrzennej na szczeblu regionalnym. W Planie przedstawiono diagnozę stanu istniejącego oraz wizję przestrzennego rozwoju województwa śląskiego. Wiele miejsca poświęcono celom polityki przestrzennej województwa, dla których określono kierunki, oczekiwane rezultaty oraz sposoby wdrażania.

Porozumienie na rzecz zintegrowanej polityki rozwoju województwa śląskiego to dokument, który został zawarty przez strony Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego, w tym: Marszałka Województwa Śląskiego i pozostałych przedstawicieli strony samorządowej, przedstawicieli organizacji związkowych, przedstawicieli organizacji pracodawców oraz Wojewodę Śląskiego i pozostałych przedstawicieli strony rządowej. Zawartość dokumentu w zakresie rozwoju systemu transportowego została określona w kontekście procesu metropolizacji województwa śląskiego.

Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przyjęte 5 kwietnia 2012 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego stanowią efekt prac analitycznych, warsztatowych oraz zrealizowania ekspertyz w pięciu obszarach tematycznych, obejmujących transport drogowy, **kolejowy**, lotniczy, wodny oraz sektor TSL. W dokumencie przedstawiono docelową strukturę Strategii oraz określono wizję, pola i cele strategiczne oraz kierunki działań istotne dla rozwoju systemu transportu województwa śląskiego w kontekście nakreślonej wizji.

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (SRST WSL) opublikowana w 2014 r. jest dokumentem strategicznym stanowiącym podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie śląskim. W SRST WSL, dla zachowania zgodności z dokumentami strategicznymi na poziomie krajowym, przyjęto perspektywy czasowe: do 2020 r. (etap I) i do 2030 r. (etap II) oraz podkreślono, że realizacja poszczególnych inwestycji zależeć będzie od możliwości organizacyjnych i pozyskania odpowiednich funduszy. W SRST WSL przedstawiono m. in. analizę SWOT dla transportu kolejowego, zdefiniowano cele związane z rozwojem systemu transportowego oraz zamieszczono listę przedsięwzięć związanych z transportem kolejowym w województwie śląskim.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego (PZRPTZ WSL) (Plan Transportowy Województwa Śląskiego) to dokument, który reguluje zasady funkcjonowania rynku przewozów użyteczności publicznej organizowanych

przez Marszałka Województwa Śląskiego. Zapisy odnoszą się także do pasażerskich przewozów kolejowych realizowanych przez Koleje Śląskie oraz Przewozy Regionalne (na liniach międzywojewódzkich). Marszałek Województwa Śląskiego jest organizatorem przewozów użyteczności publicznej w transporcie kolejowym. W tym zakresie zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Śląskiego na lata 2015-2025, zakłada się utrzymanie wysokości nakładów finansowych na wykonywanie regionalnych kolejowych przewozów osób na stałym poziomie 180 mln zł rocznie.

Plan rozwoju kolei w województwie śląskim to dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Plan określa cele operacyjne do realizacji w obszarze transportu kolejowego przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (RPO WSL). Ponadto, podaje on zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji, jak również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz harmonogram realizacji projektów. Konieczność realizacji Planu wynika z zapisów art. 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013⁴⁴. Stanowi on, że realizacja interwencji w ramach Celu tematycznego 7 (interwencji w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej) i wymaga spełnienia warunków wstępnych. Kryteria spełnienia warunków wstępnych zostały określone w załączniku XI do tego Rozporządzenia. Na poziomie RPO WSL 2014-2020 funkcję planu, o którym mowa w Rozporządzeniu, pełni Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego uzupełniona o dokument wdrożeniowy w zakresie infrastruktury kolejowej.

Kierunek Śląskie 3.0. Program Rozwoju Wewnętrznego Województwa Śląskiego do 2030 jest inicjatywą strategiczną opartą na **partnerstwie społecznym**, której punktem ciężkości są projekty regionalne, w tym wypracowane w pionierskim na skalę kraju, wielomiesięcznym projekcie partycypacyjnym, zorganizowanym przez Zarząd Województwa Śląskiego „Śląskie. Tu rozmawiamy”. Celem stworzenia dokumentu było opracowanie rozwoju wewnętrznego województwa do 2030 roku oraz wskazanie organów odpowiedzialnych za jego realizację. Zakłada się, że program „Kierunek Śląskie 3.0” stanie się wypadkową **wizji rozwoju województwa** prezentowanej przez władze województwa oraz inicjatyw projektowych zgłaszanych przez środowiska gospodarcze, naukowe, biznesowe i społeczne. Zapisy dokumentu stanowią podstawę dalszego dialogu o przyszłości regionu, umożliwiającego włączanie szeroko pojętych środowisk i mieszkańców w partycypacyjny model rozwoju.

⁴⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, Dz.U.UE. L 347/320.

Program „Kierunek Śląskie 3.0” jest spójny z innymi dokumentami strategicznymi na szczeblu wojewódzkim. Przyjęto, że nie stanowi on klasycznej strategii, ale traktowany powinien być jako proces trwałej refleksji i dyskusji z ekspertami nad stworzeniem listy optymalnych działań dla całego województwa śląskiego.

2.4.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie wojewódzkim istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

W **Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”** odniesienie do rozwoju systemu transportowego można znaleźć w dwóch spośród czterech obszarów priorytetowych (C i D). Celem strategicznym obszaru priorytetowego C jest tworzenie atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni województwa śląskiego. Jako jedno z najistotniejszych w zakresie budowy systemu powiązań transportowych o charakterze metropolitalnym ze szczególnym uwzględnieniem kolei można wskazać następujące kierunki działań (przypisane do celu operacyjnego **C.2. – Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi**):

- wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w szczególności transportu publicznego, obejmującego m.in. kolej, tramwaj, lotniska, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastrukturę rowerową,
- wsparcie finansowe rozbudowy i podnoszenia jakości infrastruktury transportowej,
- integracja systemów transportowych,
- wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących układ metropolitalny, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki wzrostu oraz obszary wiejskie.

Wśród **oczekiwanych rezultatów** związanych z tym celem operacyjnym wskazano m.in.:

- poprawę dostępności komunikacyjnej w regionie,
- integrację funkcjonalną,
- rozwój funkcji metropolitalnych,
- wysoką atrakcyjność województwa.

W dokumencie określono konkretne rozwiązania przyczyniające się do poprawy atrakcyjności i konkurencyjności transportu zbiorowego, w tym m.in.:

- **rozwój sieci transportu kolejowego i szynowego,**
- rozbudowę systemu park&ride,
- implementację systemów sterowania ruchem drogowym,
- rozbudowę infrastruktury rowerowej wraz z rozwojem ich funkcji transportowych.

Zgodnie z założeniami działania usprawniające i integrujące poszczególne systemy transportu zbiorowego nie powinny ograniczać się do obszaru samej metropolii i jej obszaru funkcjonalnego, ale w równym stopniu powinny dotyczyć także lokalnych ośrodków wzrostu.

Obszar priorytetowy D również nawiązuje do problematyki transportowej, szczególnie w celu operacyjnym **D.3. – Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych**, w którym wyodrębniono następujące kierunki działań:

- rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu, w tym **rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej**,
- poprawa **dostępności infrastruktury lotniczej** połączeniami drogowymi i **kolejowymi** (w szczególności MPL „Katowice” w Pyrzowicach),
- włączenie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T),
- wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, w tym centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.

Oczekiwane efekty działań realizowanych w ramach celu operacyjnego D.3. to m.in.:

- poprawa **dostępności komunikacyjnej** w wymiarze krajowym i międzynarodowym,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej województwa,
- poprawa mobilności mieszkańców województwa.

Zgodnie z zapisami **Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+** polityka przestrzenna województwa skoncentrowana będzie na dwóch aspektach:

- wzmocnieniu miast i subregionów poprzez: poprawę powiązań transportowych i komunikacyjnych, ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu oraz wzmocnienie rozwoju opartego na wiedzy,
- wzmocnieniu współpracy między subregionami, miastami i indywidualnymi podmiotami.

Cztery zasadnicze cele polityki przestrzennej wskazane w Planie jako priorytetowe to:

1. Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji.
2. Szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych.
3. Przestrzeń – zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego i kulturowego.
4. Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu.

Zagadnienia związane z rozwojem szeroko rozumianego transportu można znaleźć w uszczegółowieniach wszystkich wytyczonych celów w postaci następujących działań:

- kształtowanie sieci powiązań wewnętrznych w oparciu o system dróg krajowych i wojewódzkich,
- budowanie obwodnic w ciągu dróg krajowych,
- **rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej**,
- rozwijanie lotnisk lokalnych i lądowisk,
- **usprawnienie połączeń aglomeracji z portem lotniczym MPL Katowice** z uwzględnieniem transportu publicznego,

- wspieranie zintegrowanego i niskoemisyjnego systemu **transportu publicznego**,
- rozwijanie dostępności szlaków i infrastruktury rowerowej,
- tworzenie **centrów przesiadkowych**, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych,
- ograniczenie i uspokajanie ruchu samochodowego w centrach miast,
- kreowanie przestrzeni publicznych umożliwiających integrację społeczności lokalnych,
- zwiększanie **dostępności transportowej** do usług w obszarach wyludniających się o niskim wskaźniku demograficznym,
- zwiększanie **dostępności transportowej** do obszarów miejskich,
- **rozwijanie transportu zbiorowego** ułatwiającego dostęp do obszarów miejskich,
- wzmacnianie powiązań komunikacyjnych obszarów peryferyjnych z ośrodkiem wojewódzkim,
- rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej,
- zwiększenie **dostępności infrastruktury kolejowej dla pasażerów** (nowe stacje i przystanki kolejowe).

W **Porozumieniu na rzecz zintegrowanej polityki rozwoju województwa śląskiego** przyjęto trzy zasadnicze cele wzmacniające gospodarkę województwa śląskiego: rewitalizację, reindustrializację oraz metropolizację. Założono także, że zintegrowana polityka rozwoju województwa śląskiego obejmie również **wspieranie absorpcji technologii o dużym ładunku innowacji**, budujących nową gospodarkę regionu opartą na międzynarodowych przepływach ekonomicznych oraz kreacji nowych stref biznesu.

W ramach metropolizacji województwa duży nacisk położony jest na wsparcie **przedsięwzięć inwestycyjnych i rozwojowych**, które wzmocnią region i pozwolą mu odzyskać rangę **ośrodka nowoczesnej gospodarki i przemysłu** o pozycji międzynarodowej, zdolnego do konkurencji z innymi wiodącymi regionami w Europie. Rekomendowane projekty infrastrukturalne dotyczą również rozwoju infrastruktury:

- drogowej – dokończenie budowy autostrad i dróg ekspresowych,
- **szynowej – utworzenie metropolitalnego systemu transportu szynowego**,
- lotniczej – dalsza rozbudowa MPL Katowice z równoczesnym rozwojem lotnictwa biznesowego,
- wodnej – doprowadzenie rzeki Odry do IV klasy żeglowności.

W dokumencie wskazano **lekkie koleje miejskie** jako najsprawniejszy środek transportu **na obszarach metropolitalnych**, który w efektywny sposób poprawia mobilność międzymiejską. Dzięki **integracji sieci kolejowej i tramwajowej** rozbudowywanej w bezpośrednim sąsiedztwie koncentracji miejsc zamieszkania i pracy osób oraz **oddzieleniu od innych systemów ruchu i lokalizacji przystanków co 1 200 metrów**, umożliwiają **skrócenie czasu podróży**. W związku z tym inwestycje w **tramwaje dwusystemowe o wysokich standardach** mogą być instrumentem porządkowania struktury przestrzennej obszaru

metropolitalnego i zatrzymania procesów jego suburbanizacji. W ramach tej koncepcji ważnym przedsięwzięciem jest **budowa centrum przesiadkowego Bytom Rozbark**. Istotną rolę odgrywa jednak problem **regulacji prawnych** dotyczących prowadzenia ruchu kolejowo-tramwajowego na sieci PLK oraz określenie **infrastruktury metropolitalnej jako odrębnego działu gospodarki**.

W Porozumieniu w celu integracji terytorialnej pomiędzy obszarem metropolitalnego i innymi aglomeracjami miejskimi zaleca się wykorzystanie **szybkiej kolei regionalnej** o prędkości handlowej pociągów do 125 km/h i ograniczonej liczbie postojów na trasie. Ważną inwestycją o charakterze priorytetowym jest także **budowa linii kolejowej Katowice – Pyrzowice**, pozwalająca na skomunikowanie lotniska z centrum aglomeracji. Za konieczne uznano dokończenie modernizacji linii kolejowej Katowice – Kraków.

W Założeniach Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wyznaczono następujące cele strategiczne, których realizacja będzie obejmowała wszystkie gałęzie transportu:

- cel 1: wysoka jakość **infrastruktury transportowej**, w tym:
 - **modernizacja i rozbudowa** istniejących oraz tworzenie od podstaw brakujących ogniw regionalnego systemu transportowego, zapewniających **spójność i efektywność systemu** oraz eliminujących **wąskie gardła**,
 - **poprawa komfortu, bezpieczeństwa** oraz **szybkości przejazdu**,
 - wzrost **bezpieczeństwa środków transportowych** i otoczenia szlaków komunikacyjnych,
 - zapewnienie **bezpieczeństwa osobom** użytkującym szlaki komunikacyjne,
 - uwzględnienie **aspektów środowiskowych** w przedsięwzięciach inwestycyjnych związanych z rozwojem szlaków komunikacyjnych,
 - **zasada zrównoważonego rozwoju** w zakresie obiektów budowanych w ramach szlaków komunikacyjnych (np. jezdnie dla pojazdów kołowych, torowiska, lotniska i lądowiska, porty, centra przesiadkowe i logistyczne) oraz pojazdów użytkujących te szlaki (np. tabor kolejowy, tramwajowy, autobusowy),
 - **wzrost przepustowości** szlaków komunikacyjnych,
 - uwzględnienie infrastruktury rowerowej w procesie planowania ciągów komunikacyjnych na terenach miejskich,
- cel 2: **integracja** podsystemów transportowych, w tym:
 - stworzenie **spójnego systemu** komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych,
 - wzmacnianie **integracji i spójności regionalnego systemu** transportu osób i towarów,
 - **rozwój publicznego transportu zbiorowego**, w szczególności budowa, rozbudowa i modernizacja węzłów komunikacyjnych umożliwiające **wymiennność środków transportu** oraz tworzenie **udogodnień dla pasażera** w tych miejscach,

- cel 3: **sprawny system** zarządzania, przewozów oraz organizacji transportu, w tym:
 - **wzmocnienie roli i metodyki planowania** oraz **poprawy organizacji** sieci połączeń w regionie,
 - **koordynacja zadań** różnych podmiotów zaangażowanych w proces organizacji,
 - wskazanie **źródeł finansowania** oraz zapewnienie stabilności finansowej umożliwiającej realizację bieżących zadań przewozowych przy równoczesnym wdrażaniu **nowoczesnych rozwiązań** w zakresie organizacji przewozów oraz zarządzania regionalnym systemem komunikacyjnym,
 - zastosowanie **Inteligentnych Systemów Transportowych** na szlakach komunikacyjnych województwa śląskiego,
 - **promocja transportu zbiorowego** na terenach miejskich,
 - zapewnienie **optymalnego i czytelnego rozkładu jazdy, punktualności kursowania** oraz **bezpieczeństwa** w środkach publicznego transportu zbiorowego.

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (SRST WSL) to dokument, w którym kreowana jest wizja regionu o dobrze zorganizowanym systemie transportowym, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym. Zakłada się, że konieczne jest prowadzenie rozwiązań, które przyczynią się do upłynnienia **przewozów pasażerskich na poziomie regionalnym** oraz lokalnym. Za niezbędne w tym zakresie uznaje się podnoszenie atrakcyjności i konkurencyjności transportu zbiorowego.

W SRT WSL określono pięć **pól strategicznych**:

- **otwartość i spójność**, umożliwiające zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa w powiązaniu z systemami krajowym i europejskim (działania planistyczne, organizacyjne i inwestycyjne zapewniające wewnętrzną i zewnętrzną spójność i komplementarność połączeń drogowych, **szynowych**, wodnych, lotniczych i rowerowych),
- **komplementarność**, obejmującą współpracę różnych podmiotów realizujących działania w sferze transportu - zarówno pasażerskiego jak i towarowego (w zakresie przewozów pasażerskich: tworzenie **węzłów przesiadkowych** oraz **integrację i koordynację przewozów**),
- **mobilność**, obejmującą wprowadzenie rozwiązań, które spowodują zmniejszenie kongestii oraz **upłynnienie przewozów pasażerskich** na poziomie regionalnym, międzynarodowym oraz lokalnym, przy wykorzystaniu **różnych gałęzi transportu** (preferowanie i promowanie transportu zbiorowego jako środka komunikacji umożliwiającego szybkie przemieszczenie się w dowolnym kierunku),
- **bezpieczeństwo**, pozwalające zachować wewnętrzną **sprawność i efektywność systemu** oraz minimalizujące szkody dla otoczenia (rozwiązania prawne, organizacyjne,

- inwestycyjne oraz planistyczne zapewniające **bezpieczeństwo przejazdu** oraz **ochronę dla środowiska społecznego i naturalnego** otaczającego szlaki komunikacyjne),
- **innowacje**, podnoszące jakość działań (działania inwestycyjne wdrażające **nowoczesne technologie transportowe**).

Uzupełnieniem wymienionych pól strategicznych są następujące cele i kierunki działań:

- Cel 1: otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, w ramach którego wyznacza się następujące kierunki działań:
 - adaptacja **budynków dworcowych** i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz **zabezpieczenie terenów pokolejowych**,
 - rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
 - przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
 - **rozwój infrastruktury**, w tym zakup i **modernizacja taboru**,
 - długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych
 - wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
 - budowa i remont **infrastruktury sieci transportowych**, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
 - wprowadzenie **technologii multimodalnych** do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych,
- Cel 2: komplementarność systemu transportowego, w ramach którego wyznacza się następujące kierunki działań:
 - tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,
 - **tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych**,
 - poprawa **integracji i spójności przestrzennej** różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
 - wprowadzenie systemu umożliwiającego **korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu**,
 - współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym **kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów**,
 - powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
 - wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego,
- Cel 3: Efektywna mobilność , w ramach którego wyznacza się następujące kierunki działań:
 - powstanie centrów zarządzania ruchem,
 - **tworzenie centrów przesiadkowych**,
 - ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
 - weryfikacja i **dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu**,

- dostosowanie infrastruktury i taboru do **osób o ograniczonej mobilności**,
 - promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
 - rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
 - spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
 - wypracowanie zasad **finansowania transportu publicznego**,
 - remont i zakup **taboru komunikacji publicznej** z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
 - **koordynacja działań** organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
 - rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu,
- Cel 4: Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego, w ramach którego wyznacza się następujące kierunki działań:
- **projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury** zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
 - podnoszenie **świadomości podróżnych i uczestników ruchu** o zagrażającym niebezpieczeństwie,
 - wdrożenie i przestrzeganie procedur **bezpieczeństwa przewozu**,
 - eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
 - poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,
 - rozwój **monitoringu dworców**, przystanków i środków transportu publicznego,
 - promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,
 - 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, w ramach którego wyznacza się następujące kierunki działań:
- rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
 - współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
 - prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,
 - rozwój i wdrażanie **zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii**, w tym technologii ITS/telematyki,
 - stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

W wymiarze terytorialnym cele te można podzielić na trzy grupy:

- **Grupa I: cele odnoszące się do województwa** jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych (w ramach 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; w ramach celu 2: obrzeża miast, okolice dworców kolejowych i pętli tramwajowych oraz węzły transportowe),
- **Grupa II: cele odnoszące się do aglomeracji** i związanego z nimi transportu miejskiego (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia oraz Aglomeracje: Częstochowska, Rybnicka i Bielska),
- **Grupa III: cele horyzontalne**, dotyczące zarówno całego regionu, jak i obszarów aglomeracyjnych.

W ramach Strategii sporządzono listę dużych przedsięwzięć związanych z **transportem szynowym** w województwie śląskim. Wśród inwestycji planowanych na obszarze GZM należy wymienić następujące:

- budowa **linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach** (przedsięwzięcie nr 14 w Strategii):
 - lokalizacja: korytarz **Katowice – Bytom – Pyrzowice**,
 - zakres: budowa infrastruktury kolejowej,
 - stopień zaawansowania: planowane,
 - planowany horyzont czasowy realizacji: etap I (do 2020 r.),
 - cel strategiczny: otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi,
 - efekt: **poprawa dostępności transportowej MPL „Katowice” w Pyrzowicach**,
- stworzenie **szybkiej kolei regionalnej** (przedsięwzięcie nr 15 w Strategii):
 - 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**,
 - **Katowice – (Kraków)**,
 - zakres: budowa infrastruktury kolejowej,
 - stopień zaawansowania: postulowane,
 - planowany horyzont czasowy realizacji: etap I (do 2020 r.),
 - cel strategiczny: otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi,
 - efekt: **wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego w systemie transportu województwa, zwiększenie dostępności transportowej wszystkich subregionów**,
- stworzenie **północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej** (przedsięwzięcie nr 16 w Strategii):

- lokalizacja: **Tarnowskie Góry** – Zawiercie,
- zakres: odbudowa infrastruktury kolejowej,
- stopień zaawansowania: postulowane⁴⁵
- 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 GZM, rozwój MPL „Katowice” w Pyrzowicach,**
- **przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych** łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowej (przedsięwzięcie nr 17 w Strategii):
 - lokalizacja: obszar województwa – korytarze kolejowe będące uzupełnieniem korytarzy wskazanych w przedsięwzięciu pn. „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej”⁴⁶:
 - **Sosnowiec** – (Olkusz),
 - **Gliwice** – Kędzierzyn-Koźle,
 - **Gliwice** – (Strzelce opolskie),
 - Jastrzębie Zdrój – Rybnik – (**Katowice**),
 - Jastrzębie Zdrój – Pawłowice – Żory – Orzesze – (**Katowice**),
 - 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 GZM** i aglomeracji, ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie połączeń kolejowych (w tym nowe przystanki),
- **budowa i remont infrastruktury tramwajowej** (przedsięwzięcie nr 18 w Strategii):
 - 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,
- **budowa kolei dużych prędkości** (przedsięwzięcie nr 19 w Strategii):
 - lokalizacja: korytarz (Warszawa) – **Katowice** – (Ostrawa),
 - zakres: budowa infrastruktury kolejowej,

⁴⁵ 19 września 2018 r. podpisano umowę na realizację projektu „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii nr 182 Tarnowskie Góry – Pyrzowice – Zawiercie”.

⁴⁶ Pominięto korytarze położone wyłącznie poza granicami GZM.

- stopień zaawansowania: planowane,
- planowany horyzont czasowy realizacji: etap II,
- cel strategiczny: otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi,
- efekt: zwiększenie **dostępności transportowej województwa śląskiego** w kierunku Warszawy i Południa Europy,
- rozbudowa CMK poprawiającej prędkość połączenia pomiędzy Katowicami a Krakowem (przedsięwzięcie nr 20 w Strategii):
 - 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** GZM i Aglomeracji Krakowskiej,
- budowa **Centrów Przesiadkowych** (przedsięwzięcie nr 29 w Strategii):
 - 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: komplementarność systemu transportowego, efektywna mobilność, wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego,
 - efekt: zmniejszenie kongestii w centrach miast, poprawa warunków życia mieszkańców.

Plan Transportowy Województwa Śląskiego z modelem transportowym jest dokumentem, którego zasadniczym celem było opracowanie **Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa śląskiego (PZRPTZ WSL)**. Przeprowadzone analizy pozwalają zakładać, że do 2020 r. nastąpi spadek pracy eksploatacyjnej i przewozowej wykonywanej przez samochody osobowe, utrzymanie stałej wielkości pracy eksploatacyjnej, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej w transporcie autobusowym oraz utrzymanie stałej wielkości pracy eksploatacyjnej, **przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej w pasażerskim transporcie kolejowym**.

Celami głównymi Planu Transportowego Województwa Śląskiego jest dążenie do **poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwoju**, zgodnie z zasadami **zrównoważonego rozwoju** przy uwzględnieniu **oczekiwań społecznych** oraz określenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa śląskiego do roku 2020. W dokumencie założono, że rozwój publicznego transportu zbiorowego województwa wymaga wprowadzenia pożądanych **standardów usług** w przewozach odnoszących się do:

- ochrony środowiska naturalnego poprzez przestrzeganie standardów technicznych dla paliw i pojazdów,

- poprawy dostępu do transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności, niedowidzących i niedosłyszących,
- warunków podróży,
- systemu pobierania opłat za bilety,
- dostępności podróży do infrastruktury przystankowej,
- integracji przestrzennej i funkcjonalnej.

W ramach planów wykraczających poza rok 2020 zalecane jest podjęcie następujących działań:

- zwiększenie **udziału kolejowego transportu zbiorowego** poprzez zagęszczenie liczby połączeń na kierunkach:
 - pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi (Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska),
 - o znacznym potencjale w zakresie przemieszczania się osób,
- budowy **węzłów integracyjnych** łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego,
- poprawy jakości **sposobu organizowania systemu informacji** dla pasażera,
- **współpracy z innymi organizatorami transportu** zbiorowego w powiatach, gminach, związkach międzygminnych oraz na stykach z sąsiednimi województwami, a także przewoźnikami komercyjnymi (**koordynacja rozkładów jazdy** regionalnego transportu kolejowego z drogowym transportem miejskim i regionalnym, pozyskanie przewoźników świadczących **usługi dowozowe do sieci kolejowej, aktualność i dostępność informacji** dotyczących rozkładów jazdy, opóźnień),
- utworzenie **centralnej jednostki informacyjnej** gromadzącej i udostępniającej informacje o przewozach odbywających się na terenie województwa poprzez **informację telefoniczną i platformę internetową**, zintegrowaną z platformami informacyjnymi większych organizatorów/operatorów przewozów pasażerskich w województwie,
- poprawy **efektywności finansowej** funkcjonowania systemu transportowego poprzez **dostosowanie środków transportu do popytu**,
- ograniczenie negatywnego **wpływu transportu na środowisko** i warunki życia poprzez podjęcie działań na rzecz:
 - **zwiększenia roli transportu kolejowego** w przewozie osób w korytarzach, charakteryzujących się **znacznym popytem transportowym**,
 - zakup **nowego taboru kolejowego** w tym dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wymagań technicznych i środowiskowych,
 - stosowanie w kontraktowaniu usług w zakresie drogowego transportu autobusowego wymagań zmniejszających negatywne oddziaływanie tego środka transportu na środowisko,
- **integracji taryfowej komunikacji kolejowej z komunikacją miejską** w dużych aglomeracjach (m.in. wprowadzenie **jednolitej taryfy na przewozy kolejowe** w obszarze województwa śląskiego w zakresie przewozów realizowanych przez wszystkich

przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach odpowiednich umów z województwem śląskim).

W PZRPTZ WSL przedstawiono planowaną ofertę przewozową w odniesieniu do scenariuszy rozwoju infrastruktury systemu transportowego do 2020 roku ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury kolejowej:

- **Scenariusz 0** – scenariusz odniesienia, zakłada wyjściowy stan infrastruktury systemu transportowego,
- **Scenariusz 1** – zakłada umiarkowany rozwój infrastruktury transportowej, w tym w zakresie **transportu kolejowego** na obszarze GZM:
 - zakończenie prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 137 na odcinku **Katowice – Gliwice**, realizowanych w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137, 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor”,
 - zakończenie prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 132 na odcinku **Gliwice – Pyskowice** realizowane w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy - Strzelce Opolskie – Opole Groszowice”,
 - zakończenie modernizacji linii kolejowej E30/C-E30 na odcinku Jaworzno Szczakowa – **Katowice** realizowane w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice – Kraków”,
 - zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 1 i 139 na odcinku **Dąbrowa Górnicza – Katowice** – realizowane w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 1 Zawiercie – Katowice”,
- **Scenariusz 2** – zakłada korzystny rozwój infrastruktury transportowej, w tym w zakresie transportu kolejowego na obszarze GZM zgodnie ze scenariuszem 1, jak również realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej na liście rezerwowej POIiŚ.

W PZRPTZ WŚL przedstawiono również potrzeby zakupowe w zakresie taboru kolejowego, planowaną sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego oraz lokalizację głównych węzłów przesiadkowych na styku transportu kolejowego i drogowego.

Ze względu na to, że **Plan rozwoju kolei w województwie śląskim** stanowi dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, również układ celów oraz kierunki działań i przedsięwzięć są identyczne jak w SRST WSL. Konieczność zgodności z założeniami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, wymusiła przyjęcie głównego celu interwencji w zakresie transportu kolejowego jako **polepszenie warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich**. Na tej podstawie zidentyfikowano dwa typy projektów, które przyczyniać się będą do tego celu:

- projekty dotyczące **rozwoju taboru kolejowego** służącego wykonywaniu przewozów w regionie,

- projekty z zakresu **modernizacji i rehabilitacji linii kolejowych** istotnych z uwagi na przewozy pasażerskie.

Województwo Śląskie, będące organizatorem transportu kolejowego w regionie dąży do rozbudowy taboru kolejowego poprzez **zakup nowych jednostek**. W związku z tym na etapie przygotowania RPO WSL na lata 2014-2020 zidentyfikowano projekt pn. „Dostawa co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich”⁴⁷. Równocześnie realizowane jest przedsięwzięcie polegające na **rozbudowie i doposażeniu zaplecza technicznego** przeznaczonego do obsługi i serwisowania taboru.

Zakłada się, że w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020 projekty dotyczące **modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych** będą finansowane głównie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) na lata 2014-2020 oraz Instrumentu „Łącząc Europę”. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 będzie zapewniać wsparcie projektów związanych z **modernizacją i rehabilitacją linii znaczenia regionalnego**, które stanowią uzupełnienie do interwencji krajowej. Dla projektów określono harmonogramy realizacji, wartości wskaźników i wartości maksymalnego dofinansowania z Programu.

W inicjatywie strategicznej **Kierunek Śląskie 3.0. Program Rozwoju Wewnętrznego Województwa Śląskiego do 2030** wskazano trzy kluczowe, zintegrowane ze sobą postulaty w zakresie rozwoju regionu: edukacja, wspólna wiedza i międzysektorowość. Stanowiły one podstawę do opracowania sześciu obszarów tematycznych. Problemy i przedsięwzięcia związane z transportem mieszczą się w dwóch obszarach:

- **obszar tematyczny 3.** Przyjazna infrastruktura, **przyjazny transport**, przyjazna energetyka, w tym:
 - edukacja – na wszystkich poziomach oraz w każdym okresie życia, związana z kształtowaniem świadomości ograniczoności zasobów energetycznych i obciążeń środowiska związanego z nieefektywnym korzystaniem z jego zasobów,
 - racjonalność rozbudowy, efektywność wykorzystania oraz zrównoważenie rozwoju różnego rodzaju transportu: drogowego, rowerowego, szynowego,
 - kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni z umożliwieniem dostępu do terenów zielonych,
- **obszar tematyczny 5. Metropolizacja Aglomeracji Górnośląskiej** w powiązaniu z pozostałymi aglomeracjami województwa śląskiego, w tym:
 - rozwój współpracy wewnątrzregionalnej i międzysektorowej,
 - budowanie trwałości struktur kształtujących procesy rozwoju Metropolii i aglomeracji w regionie,

⁴⁷ Projekt ten został uwzględniony w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Śląskiego.

- o koordynacja działań.

Celem ogólnym programu „Kierunek Śląskie 3.0” jest rozwój województwa w tempie zapewniającym **podniesienie jakości życia** poszczególnych grup społecznych oraz obecność regionu w gronie województw kształtujących rozwój cywilizacyjny Polski XXI wieku. W zakresie transportu można wymienić następujące **cele szczegółowe** nawiązujące do wcześniej określonych obszarów tematycznych:

- zwiększony poziom integracji wewnętrznej województwa zapewniony **rozbudowaną infrastrukturą i usługami transportowymi**, zielonej infrastruktury oraz energetyki (obszar tematyczny 3),
- atrakcyjne przestrzenie publiczne, biznesowe i rezydencjalne, w tym powstanie sieci inteligentnych oraz kreatywnych dzielnic w **miastach metropolizującej się Aglomeracji Górnośląskiej** i jej obszarze funkcjonalnym (obszar tematyczny 5).

Dla określonych obszarów tematycznych wskazano również kierunki działania oraz projekty inicjalne. W ramach **obszaru tematycznego 3** „Przyjazna infrastruktura, przyjazny transport, przyjazna energetyka” jednym z kierunków działania jest **rozwój systemu transportowego**. Umożliwi on wsparcie inicjatyw w zakresie:

- systemowej **rozbudowy infrastruktury transportowej** obejmującej sieć dróg o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, **sieć transportu szynowego**, tj. kolejowego i tramwajowego oraz infrastrukturę lotniczą,
- przeprowadzenia zmian organizacyjnych, poprawy jakości i dostępności oraz promocji **publicznego transportu pasażerskiego** i jego integracji, m.in. poprzez rozbudowę sieci centrów przesiadkowych,
- projektowania oraz budowy i przebudowy istniejących odcinków dróg rowerowych oraz oznakowania i promocji transportu rowerowego,
- zaprojektowania i budowy infrastruktury technicznej i organizacyjnej oraz zakupu i wdrożenia rozwiązań technologicznych w zakresie **inteligentnych systemów zarządzania ruchem**.

Wśród projektów inicjalnych znalazł się projekt pn. „**Organizacja szybkiej kolei regionalnej**” (Projekt 1), obejmujący m.in.:

- projektowanie i organizację systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz ich integrację z lokalnymi systemami transportu publicznego,
- zakup taboru,
- wprowadzenie zaawansowanych rozwiązań technologicznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zarządzania transportem publicznym,
- szybkie połączenie Metropolii Górnośląskiej z Bielskiem-Białą, Częstochową i Rybnikiem,
- szybką kolej: Żywiec – Bielsko-Biała – **Katowice**.

Koordynatorem i/lub realizatorem projektu jest Samorząd Województwa we współpracy z Kolejami Śląskimi i spółkami Grupy PKP oraz samorządami lokalnymi.

W ramach **obszaru tematycznego 5 „Metropolizacja Aglomeracji Górnośląskiej w powiązaniu z pozostałymi aglomeracjami województwa śląskiego”** jednym z kierunków działania jest **rozwój systemu transportu metropolitalnego**. Umożliwi on wsparcie inicjatyw w zakresie:

- rozwoju **infrastruktury technicznej**, w tym **transportowej** podnoszącej konkurencyjność obszarów aglomeracji miejskich,
- **udroźnienia wewnątrzaglomeracyjnej** sieci transportowej,
- poprawy jakości i konkurencyjności transportu publicznego,
- rozwoju międzynarodowego portu lotniczego,
- połączeń drogowych o charakterze międzynarodowym, włączających region w sieć powiązań europejskich korytarzy transportowych,
- **transportu kolejowego**, szczególnie związanych z **poprawą dostępności MPL „Katowice”** w Pyrzowicach, powiązaniami międzyregionalnymi i międzynarodowymi.

Wśród projektów inicjalnych znalazł się projekt pn. **„Metropolitalny Transport Szynowy”** (Projekt 6), w którym zakłada się m.in.:

- stworzenie możliwości **szybkiego, niezależnego od transportu samochodowego** poruszania się po obszarach metropolii,
- **aktywizację** nowych obszarów miast,
- lokalizację elementów systemu **dostosowaną do potrzeb mieszkańców**: miejsca łatwo dostępne, w powiązaniu z istniejącą siecią tramwajową i autobusową,
- połączenie głównych ośrodków miejskich,
- stworzenie **centrów przesiadkowych** w miastach oraz w okolicy innych generatorów ruchu (np. Port Lotniczy, duże zakłady, Fiat w Tychach itp.),
- **bezpośrednie połączenie kolejowe** Katowice Centrum – Lotnisko Pyrzowice,
- budowę kolei dużych prędkości (korytarz Warszawa – **Katowice** – Ostrawa),
- rozbudowę CMK poprawiającą prędkość połączenia między **Katowicami** a Krakowem,
- rewitalizację i odbudowę częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 (Tarnowskie Góry – Zawiercie).

Realizatorem projektu jest PKP PLK.

Zgodnie z programem „Kierunek Śląskie 3.0” dla wsparcia działań służących rozwojowi regionu należy dążyć do **rozwój szybkich połączeń kolejowych wewnątrz województwa**, co w połączeniu z regionalnymi centrami przesiadkowymi zwiększy stopień mobilności mieszkańców oraz doprowadzi do zrównoważenia transportu publicznego i indywidualnego. Równolegle niezbędne jest nastawienie na **rozwój metropolitalnego transportu szynowego i drogowego**.

2.5. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie subregionalnym

2.5.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie subregionalnym

Na poziomie subregionalnym uwzględniono następujące dokumenty:

- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020⁴⁸,
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego⁴⁹.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020 (ZIT SC WSL) to narzędzie, które po raz pierwszy pojawiło się w przedstawionych przez Komisję Europejską aktach prawnych na nową perspektywę finansową 2014-2020. Przy pomocy tego instrumentu, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego (JST) miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie (miasto i samorzady znajdujące się w jego oddziaływaniu) mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, łączące działania finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Strategia ZIT SC WSL to dokument dedykowany realizacji zintegrowanych inwestycji terytorialnych na obszarze Subregionu Centralnego. Zawiera on między innymi diagnozę systemu transportowego Subregionu Centralnego, wynikiem której jest wskazanie następujących słabych stron systemu transportowego tego obszaru:

- niezadowalający poziom techniczny dróg i rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, w tym brak rozwiązań usprawniających przewozy publicznym transportem zbiorowym,
- wzrost kosztów zewnętrznych generowanych przez transport indywidualny, w szczególności zanieczyszczenia powietrza i emisji hałasu,
- brak wdrożeń inteligentnych systemów sterowania ruchem,
- brak rozwiązań integracyjnych w zakresie systemu taryfowego na styku obszarów obsługiwanych przez różnych organizatorów transportu publicznego,
- **zły stan infrastruktury kolejowej w zakresie obsługi obszaru metropolii górnośląskiej,**

⁴⁸ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Wersja IX, Załącznik nr 1 do Uchwały Walnego Zebrania Członków Związku Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego nr 24/2016 z dnia 24 listopada 2016 r., Gliwice 2016.

⁴⁹ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, przyjęty Uchwałą nr 25/2016 Walnego Zebrania Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego z dn. 24 listopada 2016 r., Gliwice 2016 (wersja II uwzględniająca poprawki wprowadzone Uchwałą nr 37/2018 z dn. 19 października 2018 r.).

- w dalszym ciągu (pomimo kolejnych zakupów) niska jakość taboru kolejowego i tramwajowego,
- niedopasowanie części taboru autobusowego do współczesnych oczekiwań w zakresie norm emisji zanieczyszczeń oraz standardów obsługi pasażerskiej (np. brak niskiej podłogi oraz zapowiedzi głosowych przystanków),
- istotne braki w zakresie infrastruktury przesiadkowej,
- istniejące białe plamy – obszaru pozbawione obsługi przez publiczny transport zbiorowy,
- niedostatki w infrastrukturze rowerowej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (PZMM SCWSL) zawiera m.in. diagnozę systemu transportowego, zakładane cele strategiczne zrównoważonej mobilności miejskiej, instrumenty równoważenia mobilności miejskiej oraz system wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. PZMM został przyjęty przez Walne Zebranie Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na mocy uchwały nr 17/2016 z dn. 11 marca 2016 r. W listopadzie 2016 r. została przyjęta **wersja II. PZMM**, w której dokonano następujących zmian:

- wprowadzono nowe uwarunkowania strategiczne wynikające z przyjętych i projektowanych dokumentów na szczeblu krajowym i regionalnym,
- zamieszczono analizę możliwości rozwoju MPL Katowice i **skomunikowania portu z centrum aglomeracji** oraz **koncepcję uruchomienia kolei metropolitalnej** na obszarze metropolii górnośląskiej,
- przedstawiono szczegółowy harmonogram i budżet realizowanych i planowanych inwestycji.

Ostatnie modyfikacje w PZMM zostały wprowadzone jesienią 2018 r.

2.5.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie subregionalnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

W **Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020** określono dwa zasadnicze cele strategiczne:

- CS1. Rozwój kapitału ludzkiego bazujący na zatrudnialności i spójności społeczno-gospodarczej,
- CS2. Zdrowe środowisko życia w SC dzięki zmniejszonej antropopresji.

Realizacja celu CS2. odpowiada na określone wyzwania rozwojowe, w tym⁵⁰:

⁵⁰ Wymieniono jedynie te wyzwania rozwojowe, które w sposób pośredni lub bezpośredni wiążą się z koncepcją Kolei Metropolitalnej.

- poprawa jakości drogowych powiązań wewnętrznych i zewnętrznych oraz rozwój **zintegrowanego systemu transportu publicznego** i inteligentnych systemów zarządzania transportem,
- wzmocnienie **procesu metropolizacji GZM**,
- **przeciwdziałanie depopulacji** – wykreowanie wizerunku miejsca atrakcyjnego do zamieszkania.

W kontekście rozwoju kolei metropolitalnej należy wskazać wyznaczone w ramach celu strategicznego CS2 **działanie D2.1.1. Równoważenie mobilności**, którego istotą jest stworzenie oferty oraz systemu zachęt sprzyjających korzystaniu przez mieszkańców ze zróżnicowanych form przemieszczania się. Głównym założeniem jest **zwiększenie zainteresowania komunikacją zbiorową**, osiąganego w pierwszej kolejności przez stworzenie na terenie SC sprawnie funkcjonującej sieci transportu publicznego. W tym kontekście ważna jest **poprawa dostępności i jakości usług** świadczonych przez operatorów transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego oraz **integracja transportu publicznego** z transportem **kolejowym** realizowanym na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego przez **Koleje Śląskie oraz PolRegio**. Realizacja działania obejmuje także tworzenie ścieżek rowerowych, oraz systemów **parkingów i węzłów typu park & ride, bike & ride**. Zakłada się, że rozwiązania te zostaną zintegrowane z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych nadających **priorytet transportowi publicznemu** oraz pozwalających pasażerom korzystać z bieżących informacji o ruchu środków transportu.

Rezultatem tego działania będzie przede wszystkim **pozytywny, niskoemisyjny efekt środowiskowy**. Ponadto realizacja zaplanowanych zadań przyczyni się do odciążenia centrów miast (w szczególności największych miast GZM) z nadmiernego ruchu samochodowego, promowania ekomobilności oraz zwiększenia dostępu do rynku pracy i usług wyższego rzędu, co wzmocni pozycję konkurencyjną i wizerunek całego SC. W związku z tym realizacja działania pozwoli osiągnąć cel szczegółowy **C2.1.1.1. Zwiększona atrakcyjność transportu publicznego dla pasażerów**.

Skuteczną realizację celów strategicznych projekty Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych pogrupowano w wiązki projektów. Wiazka projektów pt. *Transport publiczny*, ukierunkowana na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. W ramach wiązki, przewidziane są do realizacji projekty komplementarne POIS_TRA i RPO związane m.in. z:

- **budową, przebudową liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride, buspasy)**,
- wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych,
- zakupem nowoczesnego taboru na potrzeby transportu publicznego.

Przy wyborze projektów w miastach posiadających **transport szynowy (tramwaje)** preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego poprzez **inwestycje w infrastrukturę szynową i tabor**.

Głównym celem **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (PZMM SCWSL)** jest przedstawienie kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących w jednoznaczny sposób do wzrostu zrównoważenia transportu oraz mobilności na obszarze Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Przy określaniu wizji i celów w Planie wyeksponowano potrzebę zaspokajania mobilności w sposób **efektywny i na wysokim poziomie**. Przyjęto, że równoważenie mobilności nie może odbywać się poprzez ograniczenia. Mobilność w PZMM traktowana jest jako czynnik konkurencyjności, jakości życia i element swobód obywatelskich. Podstawą takiej wizji jest konkurencyjny transport zbiorowy, integracja transportu zbiorowego i indywidualnego oraz przeciwdziałanie kongestii. W tym kontekście sformułowano trzy cele strategiczne:

- cel 1 – wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego,
- cel 2 – integracja transportu,
- cel 3 – ograniczenie kongestii.

W powiązaniu z tymi celami określono następujące **działania**:

- **budowę centrów przesiadkowych**, w tym obiektów wyposażonych w parkingi park&ride,
- modernizację i zakup **nowoczesnego taboru**,
- modernizację infrastruktury punktowej transportu publicznego,
- wdrożenie i rozwój systemu dynamicznej **informacji pasażerskiej**,
- rozbudowę i modernizację **infrastruktury szynowej**,
- uruchomienie systemu kolei metropolitalnej,
- budowę dróg rowerowych, parkingów typu bike&ride i wypożyczalni rowerowych,
- tworzenie wypożyczalni samochodów publicznych (car-sharing),
- wdrożenie systemów ITS w zakresie obszarowego zarządzania ruchem.

W takim ujęciu jako oczekiwane rezultaty wskazano m.in.:

- **integrację popytu** na głównych ciągach komunikacji zbiorowej,
- rezygnację z używania samochodu na odcinkach, gdzie można zastosować transport zbiorowy,
- **wzrost dostępności transportu zbiorowego**, w tym dla osób o ograniczonej sprawności,
- ograniczenie efektów zewnętrznych generowanych przez transport zbiorowy,
- poprawę wizerunku transportu publicznego,
- poprawę **warunków realizacji przemieszczeń**,
- przeniesienie potoków pasażerskich z **transportu drogowego na szynowy**,
- wzrost liczby osób korzystających z transportu rowerowego.

2.6. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie powiatowym

2.6.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie powiatowym

Na **poziomie powiatowym** poddano analizie dokumenty stanowiące strategię rozwoju **powiatów** należących do obszaru GZM. Wykaz dokumentów branych pod uwagę przedstawiono w tabeli 2.1.

Tabela 2.1. Dokumenty strategiczne na szczeblu powiatowym

| LP | Powiat | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|-------------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | będziński | Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009-2020 | Uchwała nr XX/260/2008 Rady Powiatu Będzińskiego z dnia 18 grudnia 2008r. |
| 2 | bieruńsko-lędzki | Strategia Rozwoju Powiatu Bieruńsko-Lędzkiego na lata 2014-2020 | Brak danych |
| 3 | gliwicki | Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005-2020 | Uchwała nr XXIX/201/2008 Rady Powiatu Gliwickiego z dnia 27 listopada 2008r. |
| 4 | pszczyński | Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego na lata 2016-2023 | Uchwała nr XVIII/141/16 Rady Powiatu Pszczyńskiego z dnia 25 maja 2016r. |
| 5 | mikołowski | Zintegrowana strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego na lata 2017-2025 | Uchwała nr XXIX/612/2017 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 25 kwietnia 2017r. |
| | | Podstrategia - promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych na lata 2016 – 2025 | Brak danych |
| 6 | tarnogórski | Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022 | Uchwała nr 323/1635/2010 Rady Powiatu w Tarnowskich Górach z dnia 14 września 2010r. |
| 7 | kędzierzyńsko-kozielski | Strategia Rozwoju Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego do 2022 roku | Uchwała nr XIII/113/2015 Rady Powiatu Kędzierzyńsko- |

| LP | Powiat | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|---------------|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | Kozielskiego z dnia 17 grudnia 2015r. |
| 8 | zawierciański | Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011-2020 | Brak danych |
| 9 | olkuski | Strategia Rozwoju Powiatu Olkuskiego na lata 2016-2023 | Uchwała nr XVIII/159/2016 Rady Powiatu w Olkuszcu z dnia 25 maja 2016r. |
| 10 | oświęcimski | Strategia Rozwoju Powiatu Oświęcimskiego na lata 2014-2020 | Uchwała nr XLI/452/2014 Rady Powiatu w Oświęcimiu z dnia 25 czerwca 2014r. |

Źródło: Opracowanie własne

2.6.1. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie powiatowym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

W zaktualizowanej w czerwcu 2014 roku wersji dokumentu **Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009-2020** sformułowano m.in. wizję powiatu będzińskiego do 2020 roku oraz po 2020 roku. Zgodnie z tą wizją powiat będziński ma zapewnić mieszkańcom **wysoką jakość życia** poprzez zachowanie zasad **zrównoważonego rozwoju**, właściwe zarządzanie przestrzenią oraz **dbałość o ochronę środowiska**. Wyszczególnione zostały także cztery obszary priorytetowe dla rozwoju powiatu będzińskiego. Z punktu widzenia transportu istotne są obszary:

- obszar 1: środowisko naturalne i kulturalne,
- obszar 2: infrastruktura,
- obszar 3: partnerstwo na rzecz rozwoju.

W pierwszym z wymienionych obszarów sformułowano m.in. cel strategiczny „**zadbana przestrzeń wspólna i środowisko naturalne**”, w którym następnie wyróżniono cele operacyjne:

- zachowanie ładu przestrzennego,
- zachowanie zasad zrównoważonego rozwoju i ochrona środowiska.

W drugim z wymienionych obszarów priorytetowych sformułowano jeden cel strategiczny: „**sprawna i efektywna infrastruktura**”. Wyróżniono także trzy **cele operacyjne**, z których najbardziej istotny w kontekście rozwoju systemów transportowych wydaje się „**wzrost dostępności komunikacyjnej powiatu**”.

Ostatni z obszarów priorytetowych zawiera cel strategiczny „inicjowanie współpracy wielopodmiotowej w skali lokalnej i regionalnej”. Sformułowano także **cele operacyjne**:

- rozwój współpracy wielosektorowej,

- rozwój współpracy między jednostkami administracji publicznej.

Zdefiniowane zostały działania mające prowadzić do realizacji postawionych celów, m.in.: **zachowanie ładu przestrzennego i zasad zrównoważonego rozwoju oraz tworzenie spójnego systemu transportowego.**

W **Strategii Rozwoju Powiatu Bieruńsko-Lędzińskiego na lata 2014-2020** wskazano cztery pola strategii:

- lokalna sieć osadnicza i tereny mieszkaniowe,
- sektor przedsiębiorstw i gospodarka lokalna,
- infrastruktura i środowisko,
- społeczności lokalne i usługi społeczne.

Podczas analizy mocnych stron lokalnej sieci osadniczej i terenów mieszkaniowych wskazano na **korzystne warunki do zamieszkania**, również ze względu na bliskość dużych ośrodków miejskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jednocześnie jako słaba strona wymieniany jest **niski poziom zorganizowania transportu publicznego.**

W przypadku pola strategicznego „infrastruktura i środowisko” wymieniono mocne strony powiatu takie jak: dogodne położenie geograficzne czy dobrze rozwinięta sieć drogowa powiatu zapewniające połączenia z dużymi ośrodkami GZM oraz dobre połączenia drogowe wewnątrz powiatu. Jednocześnie zwraca się uwagę na słabe strony, związane także z transportem publicznym:

- **brak zewnętrznych połączeń kolejowych** z Bierunia i Lędzin,
- **niski poziom rozwoju zintegrowanego transportu publicznego** w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych,
- niedrożność układu drogowego na głównych trasach komunikacyjnych,
- **kolizyjne przejazdy kolejowe.**

W ramach priorytetu strategicznego „wyposażenie terenów rekreacyjno-turystycznych i nowych terenów inwestycyjnych w infrastrukturę” zdefiniowano **propozycje projektów strategicznych**, m.in.:

- rozbudowa infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w ramach kompetencji powiatu,
- poprawa jakości drogowych powiązań wewnętrznych i zewnętrznych oraz **rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego.**

W dokumencie **Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005-2020** przedstawiono misję powiatu gliwickiego mającą na celu m.in.: „stymulowanie **zrównoważonego rozwoju powiatu** [...]”. Sformułowane zostały także cztery priorytety strategiczne:

- wzmacnianie kapitału ludzkiego powiatu gliwickiego,
- poprawa warunków mieszkania na terenie powiatu,
- zrównoważony rozwój gospodarczy i turystyczny zapewniający bogatą ofertę produktów i usług,
- spójność powiatu i powiązania kooperacyjne pomiędzy podmiotami decydującymi o rozwoju powiatu.

Dla każdego priorytetu strategicznego zdefiniowano **cele strategiczne**. Z punktu widzenia transportu szczególnie istotne znaczenie ma jeden z celów strategicznych w priorytecie „spójność powiatu i powiązania kooperacyjne pomiędzy podmiotami decydującymi o rozwoju powiatu”: „**wewnętrzne i zewnętrzne skomunikowanie powiatu usuwające bariery** w dostępie do usług i miejsc pracy oraz **otwierające powiat** i jego mieszkańców na współpracę z otoczeniem (**infrastruktura transportowa, transport publiczny, infrastruktura teleinformatyczna**)”.

W dokumencie sformułowano także **programy strategiczne** – jednym z nich jest program ochrony środowiska. W ramach tego programu zaplanowano m.in. projekt „**kształtowanie świadomości ekologicznej**”.

W **Strategii Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego na lata 2016-2023** została sformułowana wizja rozwoju powiatu pszczyńskiego. Zgodnie z tą wizją powiat pszczyński powinien funkcjonować w oparciu o **zasady zrównoważonego rozwoju**. W dokumencie zakłada się także, że dzięki urzeczywistnieniu wizji rozwoju powiatu pszczyńskiego dojdzie do zmian społeczno-gospodarczych w powiecie, których przejawem będzie m.in.: **dalsza modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej**, przyczyniającej się do zdynamizowania procesów aktywizacji i modernizacji obszaru całego powiatu.

W Strategii zdefiniowano trzy priorytety strategiczne: kapitał społeczny, atrakcyjność przestrzenna oraz zrównoważony rozwój gospodarczy. W ramach każdego priorytetu określono cele strategiczne i operacyjne. Z punktu widzenia transportu szczególnie istotny wydaje się drugi priorytet oraz cel strategiczny w tym priorytecie: **poprawa jakości przestrzeni publicznej poprzez zapewnienie wydajnego systemu usług i infrastruktury publicznej**. Zostały także podane cztery **cele operacyjne**:

- **zwiększenie dostępności komunikacyjnej**,
- wzrost atrakcyjności turystycznej i rekreacyjnej,
- dbałość o środowisko naturalne oraz rozwój odnawialnych źródeł energii,
- wzmocnienie sprawności administracyjnej oraz kooperacji międzygminnej i międzysektorowej.

Do zadań w ramach priorytetu związanego z atrakcyjnością przestrzenną zaplanowano zadania związane z transportem:

- modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci dróg,

- **budowa centrum przesiadkowego w Pszczynie wraz z infrastrukturą towarzyszącą,**
- budowa ciągów pieszych,
- budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Do zadań związanych z rozwojem systemu kolei metropolitalnej należy także zaliczyć podejmowanie inicjatyw edukacyjnych na rzecz zwiększenia świadomości ekologicznej mieszkańców oraz budowanie partnerskich relacji z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

W dokumencie **Zintegrowana strategia rozwoju dla obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego wraz z przygotowaniem Planu Operacyjnego na lata 2017-2025** zdefiniowano wizję obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego do roku 2025. Zgodnie z nią, standard i komfort życia mieszkańców ulegnie poprawie dzięki rozwiniętej sieci **połączeń komunikacji publicznej** – drogowej i kolejowej. Sformułowane zostały **cele strategiczne**:

- infrastruktura społeczna oraz przestrzeń dostosowana do potrzeb obecnych i przyszłych mieszkańców obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego,
- obszar funkcjonalny powiatu mikołowskiego atrakcyjnym miejscem do zamieszkania,
- rozwój gospodarczy obszaru w oparciu o istniejące walory obszaru funkcjonalnego powiatu mikołowskiego,
- infrastruktura techniczna i komunikacyjna dostosowana do potrzeb odbiorców,
- wysoka skuteczność i jakość współpracy jednostek samorządu terytorialnego powiatu mikołowskiego.

Z punktu widzenia potrzeb transportowych najbardziej istotny wydaje się cel - **infrastruktura techniczna i komunikacyjna dostosowana do potrzeb odbiorców**, dla którego podano cztery **cele operacyjne**:

- wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego,
- wysoki poziom skomunikowania OF powiatu mikołowskiego,
- poprawa stanu technicznego dróg i ciągów rowerowych, a także pieszych,
- rozwój infrastruktury sieciowej służącej różnym grupom interesariuszy (w tym pod kątem uzbrojenia terenów inwestycyjnych).

Sformułowano także **kierunki działań** dla każdego z podanych celów operacyjnych, wśród których można wymienić:

- **poprawa połączeń komunikacyjnych** pomiędzy poszczególnymi gminami – dojazd do szkół i pracy – ograniczenie ruchu samochodów **na rzecz komunikacji publicznej**,
- **tworzenie centrów przesiadkowych**,
- połączenie komunikacyjne miejsc rekreacji w obrębie powiatu.

Innym dokumentem dla powiatu mikołowskiego jest **Podstrategia - promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych na lata 2016 – 2025**, w której opisano m.in. kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na analizowanym obszarze. Jednym z nich jest **integracja środków publicznego transportu zbiorowego**, która powinna być realizowana m.in. poprzez:

- stworzenie **zintegrowanych węzłów przesiadkowych** w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji gminnej i powiatowej,
- wdrożenie **zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego** umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze powiatu mikołowskiego.

Zakłada się także podejmowanie działań prowadzących do uruchomienia **systemu dynamicznej informacji pasażerskiej** oraz **modernizację i budowę nowych przystanków**.

W przypadku powiatu tarnogórskiego analizie poddano dokument **Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022**. W tym dokumencie sformułowana została wizja powiatu, zgodnie z którą powiat tarnogórski powinien być obszarem **zrównoważonego rozwoju**. Podano cztery **priorytety rozwoju** powiatu tarnogórskiego:

- gospodarka,
- usługi społeczne,
- komunikacja,
- turystyka i rekreacja.

Zgodnie z wyzwaniem strategicznym „poprawić funkcjonalność” w trzecim priorytecie, sformułowano cel strategiczny: **posiadanie dobrych połączeń komunikacyjnych**. Dla omawianego celu podano **kierunki działań**, do których zaliczono:

- budowę i modernizację dróg powiatowych,
- inicjowanie nowych połączeń ponadlokalnych.

W przypadku pierwszego kierunku działań przykłady przedsięwzięć dotyczą głównie transportu drogowego, natomiast w drugim kierunku działań podano przedsięwzięcie **działania na rzecz modernizacji połączenia kolejowego Katowice – Tarnowskie Góry – MPL Pyrzowice**.

Dla transportu ważny jest także cel horyzontalny: **poprawa warunków ekologicznych**. Dla tego celu sformułowano następujące kierunki rozwoju:

- podnoszenie świadomości ekologicznej społeczności powiatu,
- poprawa jakości środowiska naturalnego.

W pierwszym kierunku jako przykłady przedsięwzięć podano kampanie edukacyjne, natomiast dla drugiego kierunku sformulowano trzy przykłady przedsięwzięć:

- rewitalizacja obszarów zdegradowanych,

- ograniczenie zanieczyszczeń powietrza,
- zachowanie i wzbogacanie elementów bioróżnorodności.

Dla powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego analizie poddano dokument **Strategia Rozwoju Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego do 2022 roku**. Zgodnie z wizją podaną w tym dokumencie powiat kędzierzyńsko-kozielski powinien być charakteryzować się:

- rozwiniętym i spójnym układem **komunikacji kołowej, kolejowej**, wodnej i rekreacyjnej,
- atrakcyjnością dla inwestorów krajowych i zagranicznych,
- otwartością na współpracę regionalną, ponadregionalną i transgraniczną.

Podane zostały również **cele perspektywiczne** rozwoju powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego do roku 2022, które podzielono na cztery grupy:

- cele gospodarcze,
- cele dotyczące kreowania rozwoju powiatu,
- cele społeczne,
- cele związane z ochroną środowiska.

W przypadku pierwszej grupy **cele związane z transportem oraz systemem kolei metropolitalnej** to:

- wzmacnianie **infrastrukturalnych warunków** dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości na wsi i w ośrodku centralnym powiatu,
- niskoemisyjny transport.

W dokumencie zdefiniowane zostały dwa priorytety rozwoju powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego:

- wzrost atrakcyjności powiatu dla grup społecznych o największym potencjale rozwojowym,
- zrównoważony ekologicznie rozwój przemysłu i rolnictwa.

W przypadku pierwszego priorytetu sformułowano sześć **celów strategicznych**. Najbardziej związany z transportem jest cel **poprawa bezpieczeństwa i rozbudowa układu komunikacyjnego**.

W dokumencie **Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011-2020** opisano pięć priorytetów strategicznych:

- społeczność,
- infrastruktura,
- gospodarka,
- przestrzeń,
- ochrona środowiska.

W drugim z priorytetów podano cele szczegółowe. Z punktu widzenia transportu szczególnie istotny wydaje się cel **budować i modernizować infrastrukturę drogową wraz z jej najbliższym otoczeniem oraz umożliwić rozwój infrastruktury przewozów pasażerskich**. W celu realizacji tego celu zdefiniowano trzy kierunki działania:

- budowa i remont dróg powiatowych, w tym szczególnie o znaczeniu zwiększającym dostępność do centrów skupiających miejsca pracy i poprawiających bezpieczeństwo komunikacji oraz dróg transportu rolnego w powiecie,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury okołodrogowej (chodniki, parkingi, ścieżki rowerowe, oświetlenie uliczne) w tym w ramach partnerstwa publiczno-publicznego (gmina – powiat),
- **rozwój przewozów regionalnych**.

W przypadku czwartego priorytetu (**przestrzeń**) podano cel operacyjny: podjąć działania w kierunku **równomiernego rozwoju powiatu** i poszczególnych miejscowości położonych najdalej od centrum gospodarczego i kulturalnego skupionego w stolicy powiatu oraz tworzyć warunki dla korzystniejszego gospodarowania w rolnictwie i leśnictwie. Aby zrealizować ten cel zdefiniowano kierunki działań, z których w przypadku transportu szczególnie istotny wydaje się: stworzenie sprawnego **systemu komunikacji wewnętrznej** na drogach lądowych oraz **infrastrukturze linii kolejowych**.

W priorytecie **środowisko** sformułowano cel operacyjny: **podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców gminy**. Jako kierunki rozwoju podano:

- tworzenie programów edukacji ekologicznej młodzieży na poziomie szkół ponadgimnazjalnych,
- edukacja społeczności lokalnej poprzez lokalne media w zakresie technologii ochrony środowiska i zagrożeń ekologicznych.

Dokument **Strategia Rozwoju Powiatu Olkuskiego na lata 2016-2023** zawiera m.in. misję rozwoju powiatu olkuskiego, zgodnie z którą planowane jest kreowanie zrównoważonego rozwoju powiatu olkuskiego. W Strategii zdefiniowane zostały cztery obszary strategiczne:

- gospodarka, edukacja i rynek pracy,
- kapitał społeczny i zarządzanie rozwojem powiatu,
- ochrona środowiska,
- oferta czasu wolnego.

Dla każdego obszaru sformułowano cel strategiczny i wynikające z niego cele operacyjne. W przypadku pierwszego obszaru strategicznego podano cel strategiczny **zwiększenie konkurencyjności gospodarki lokalnej powiatu olkuskiego**. Jednym z celów operacyjnych w tym obszarze jest **poprawa powiązań komunikacyjnych powiatu dla zwiększenia konkurencyjności gospodarczej i aktywizacji ekonomicznej mieszkańców**.

Dla obszaru strategicznego **ochrona środowiska** sformułowano cel strategiczny **poprawa parametrów środowiskowych oraz ochrona bioróżnorodności na terenie powiatu olkuskiego**. W ramach tego celu opisano jeden cel operacyjny: rozwój infrastruktury ochrony środowiska oraz **wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców**.

Dokument **Strategia Rozwoju Powiatu Oświęcimskiego na lata 2014-2020** zawiera wizję „POWIAT OŚWIĘCIMSKI 2020”, zgodnie z którą powiat oświęcimski będzie w pełni korzystał ze swojego położenia względem aglomeracji krakowskiej i **śląskiej** dzięki znaczącej poprawie zewnętrznej **dostępności komunikacyjnej**. Określono także cztery priorytety strategiczne:

- gospodarka lokalna,
- dziedzictwo i oferta czasu wolnego,
- integrująca polityka społeczna,
- kapitał społeczny.

Dla każdego priorytetu sformułowano został cel strategiczny oraz cele operacyjne. W przypadku pierwszego priorytetu opisano cztery cele operacyjne:

- rozwój gospodarczy i wzrost poziomu zatrudnienia,
- **wysoka wewnętrzna i zewnętrzna dostępność komunikacyjna**,
- racjonalne użytkowanie zasobów i **ochrona środowiska**.

Dla celu **wysoka wewnętrzna i zewnętrzna dostępność komunikacyjna** określono kierunki interwencji, m.in.:

- wsparcie dla inwestycji zewnętrznych, zwiększających dostępność komunikacyjną powiatu oświęcimskiego,
- modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci dróg, nowe inwestycje drogowe,
- rewitalizacja pasażerskiego ruchu kolejowego.

Z kolei dla trzeciego celu podano **kierunki interwencji**:

- poprawa jakości powietrza,
- edukacja obywatelska w zakresie ochrony środowiska oraz kształtowanie i promocja postaw proekologicznych.

2.7. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie metropolitalnym

2.7.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie metropolitalnym

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała w 2017 roku, w związku z czym nie opracowano jeszcze ostatecznej wersji dokumentów strategicznych, które stanowiłyby punkt odniesienia dla Koncepcji Kolei Metropolitalnej. W chwili obecnej jedynym dokumentem strategicznym na poziomie metropolitalnym jest **Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022**⁵¹ (**PDS GZM**), stanowiący pierwszy etap prac nad określeniem kierunków działań i rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w krótkiej perspektywie czasowej. Kolejnym etapem będzie opracowanie strategii długoterminowej. Obecnie analizowany dokument PDS GZM jest na etapie projektu po przeprowadzonych konsultacjach społecznych⁵². Działania strategiczne GZM zostały opracowane przede wszystkim w odniesieniu do trendów i uwarunkowań wewnętrznych.

W Programie uwzględniono zasady:

- zgodności z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim,
- spójności wewnętrznej przy jednoczesnym poszanowaniu różnorodności gmin na obszarze metropolii,
- otwartości na świat oraz relacji partnerskich z otoczeniem,
- subsydiarności, zgodnie z którą zadania publiczne powinny być realizowane na jak najniższym poziomie władzy i administracji publicznej przez organy znajdujące się najbliżej obywateli,
- efektywności i racjonalności kosztowej przy planowaniu i wdrażaniu zadań,
- zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń.

⁵¹ Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Uchwała Nr 153/2018 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 10 sierpnia 2018 roku w sprawie skierowania do konsultacji społecznych projektu dokumentu pn. „Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”.

⁵² Zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie GZM (<http://bip.metropoliagzm.pl>), konsultacje dotyczące projektu miały się odbyć w terminie od 13.08.2018 r. do dnia 17.09.2018 r.

Wymiar wewnętrzny Programu zakłada konsolidację, integrację i koordynację inicjatyw podjętych przez poszczególne gminy. Natomiast w wymiarze zewnętrznym PDS GZM zakłada komunikację z otoczeniem, w tym:

- z jednostkami samorządu terytorialnego usytuowanymi wokół Metropolii,
- z innymi metropoliami w Polsce,
- z samorządem województwa śląskiego,
- z administracją rządową i z Komisją Europejską.

Ponadto Program stanowi podstawę do tworzenia kolejnych wersji Wieloletniej Prognozy Finansowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

2.7.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie metropolitalnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

W Programie działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 (PDS GZM) określono pięć zasadniczych celów ogólnych:

- Cel 1 - kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia,
- Cel 2 - **rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska,**
- Cel 3 - rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego,
- Cel 4 - promocja związku metropolitalnego i jego obszaru,
- Cel 5 - rozwój instytucjonalny.

W ramach Celu 2 wyróżniono następujące cele szczegółowe:

- **2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,**
- **2.2. Zintegrowanie i konsolidowanie działań** dotychczasowych operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,
- **2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego,** w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii,
- 2.4. Rozwijanie metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży.

W PDS GZM założono, że w układzie metropolitalnym **transport szynowy** ze względu na zdolność do obsługi dużych potoków pasażerskich powinien stanowić **podstawę systemu transportu pasażerskiego**. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy stanu aktualnego wskazano, że układ przestrzenny GZM ze względu na gęstą sieć kolejową i tramwajową oraz funkcjonowanie średnicowej linii kolejowej: Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Chorzów – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice, pomimo różnego typu uwarunkowań (np. ograniczona dostępność kolei spowodowana dekapitalizacją infrastruktury i małą liczbą przystanków i stacji kolejowych, brak skoordynowania działań i oferty pomiędzy operatorami

zajmującymi się obsługą przewozów pasażerskich), stanowią **potencjał w zakresie możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego** na obszarze Metropolii. Daje to podstawy do **kreowania wizji kolei metropolitalnej**. Zwrócono także uwagę na konieczność rozwoju transportu tramwajowego oraz autobusowego, pełniących rolę **dowozowo-odwozową** dla stacji i przystanków kolejowych.

W tym kontekście w Programie ramach celu szczegółowego 2.1 (Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii) określono działanie strategiczne pn. **”Budowa kolei metropolitalnej”**. Zgodnie z dokumentem, „pociągi Kolei Metropolitalnej będą w pierwszej kolejności przeznaczone do obsługi ruchu na osi zachód – wschód (Gliwice – Dąbrowa Górnicza), a następnie na osi południe – północ (Tychy – Tarnowskie Góry) w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej”. W ramach tego działania założono:

- konieczność **współpracy ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** w zakresie wytypowania tras, określenia niezbędnych inwestycji w infrastrukturę kolejową oraz uzgodnienia sposobu korzystania przez pociągi z tej infrastruktury,
- **modernizację i rozbudowę sieci kolejowej** na obszarze metropolii,
- **integrację** Szybkiej Kolej Metropolitalnej w systemie transportu publicznego, w tym zintegrowanie taryfy kolejowo-autobusowej,
- spełnienie **postulatów przewozowych** co do obsługi pasażerskiej związanych z wygodą (dostępność, częstotliwość, punktualność), oszczędnością czasu i pieniędzy, sprawną siatką połączeń oraz pozytywnym wpływem na środowisko,
- zakup taboru pozwalający na obsługę trasy Gliwice – Dąbrowa Górnicza **w odstępach co 15 minut**.

Wśród rezultatów tak sformułowanego działania wymienia się:

- poprawę mobilności mieszkańców (w tym również zmniejszenie kongestii, mniejsza liczba samochodów w centrach gmin i miast, spadek emisji spalin),
- lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej,
- zwiększoną spójność komunikacyjną metropolii poprzez wykorzystanie i optymalizację połączeń kolejowych wewnątrz aglomeracji.

2.8. Odniesienie K-KM i KM do obowiązujących dokumentów strategicznych na poziomie gminnym

2.8.1. Ogólna charakterystyka analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie gminnym

Na **poziomie gminnym** poddano analizie dokumenty stanowiące strategię rozwoju **gmin** różniących:

- gminy tworzące rdzeń GZM,
- pozostałe gminy GZM,
- gminy sąsiadujące z GZM, objęte zasięgiem oddziaływania projektu Koncepcji Kolei Metropolitalnej (K-KM).

Wykaz dokumentów branych pod uwagę przedstawiono w tabelach 2.2. – 2.4.

Tabela 2.2. Dokumenty strategiczne poddane analizie dla gmin tworzących rdzeń GZM

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Bytom | Strategia rozwoju miasta Bytom 2020+ | Brak danych |
| | | Strategia rozwoju Bytomia na lata 2009-2020 | Uchwała nr XLVI/640/09 Rady Miejskiej Bytomia z dnia 27 maja 2009r. |
| | | Gminny program rewitalizacji 2020+ | Uchwała Nr XXXVIII/487/17 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 27 lutego 2017r. |
| | | Program gospodarki niskoemisyjnej | Uchwała Nr X/146/15 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 22 czerwca 2015r. |
| | | Plan mobilności miejskiej dla gminy Bytom | Uchwała Nr LIII/649/17 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 25 września 2017r. |
| 2 | Chorzów | Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Chorzów do 2020 roku | Brak danych |
| | | Strategia rozwoju Chorzowa do 2030 roku | Uchwała Rady Miasta Chorzów nr XLIV/860/14 z dnia 24 kwietnia 2014r. |
| 3 | Dąbrowa Górnicza | Strategia rozwoju miasta: Dąbrowa Górnicza 2022 – aktualizacja | Uchwała nr XII/257/2015 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 25 listopada 2015r. |
| 4 | Gliwice | Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju miasta Gliwice do roku 2022 | Uchwała nr XLII/880/2014 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 20 marca 2014r. |
| 5 | Katowice | Strategia rozwoju miasta Katowice 2030 | Uchwała nr XIX/365/15 Rady Miasta Katowice z dnia 17 grudnia 2015r. |

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|----------------------|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice | Brak danych |
| 6 | Mysłowice | Strategia zrównoważonego rozwoju Mysłowice 2020+ | Uchwała nr LIII/996/14 Rady Miasta Mysłowice z dnia 27 marca 2014r. |
| 7 | Piekary Śląskie | Strategia rozwoju miasta „Piekary Śląskie 2020” | Uchwała nr XII/174/11 Rady Miasta Piekary Śląskie z dnia 24 listopada 2011r. |
| 8 | Ruda Śląska | Strategia rozwoju miasta Ruda Śląska do 2030 roku – aktualizacja 2018 rok | Uchwała nr PR.0007.76.2018 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 24.05.2018r. |
| | | Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Ruda Śląska | Uchwała nr PR.0007.147.2015 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 27 sierpnia 2015r. |
| | | Program ograniczenia niskiej emisji dla miasta Ruda Śląska | Uchwała nr PR.0007.175.2013 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 31 października 2013r. |
| | | Program „Ruda Śląska – Miastem Przyjaznym Niepełnosprawnym” 2016 – 2020 | Uchwała nr PR.0007.17.2016 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 21 stycznia 2016r. |
| 9 | Siemianowice Śląskie | Strategia rozwoju Siemianowic Śląskich do 2030 roku | Uchwała nr 333/2017 Rady Miasta Siemianowic Śląskich z dnia 26 stycznia 2016r. |
| 10 | Sosnowiec | Strategia rozwoju miasta Sosnowa do 2020 roku | Uchwała nr 162/XII/07 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 24 maja 2007r. |
| 11 | Świętochłowice | Strategia rozwoju Świętochłowic do roku 2030 | Uchwała nr XLVIII/517/14 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 30 kwietnia 2014r. |
| | | Studium transportowe – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla miasta Świętochłowice | Uchwała nr XX/200/16 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 11 kwietnia 2016r. |
| 12 | Tychy | Strategia rozwoju miasta Tychy 2020+ | Uchwała nr XLI/847/14 Rady Miasta Tychy z dnia 24 kwietnia 2014r. |

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|--------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13 | Zabrze | Strategia rozwoju miasta Zabrze na lata 2008-2020 | Uchwała nr XXII/284/08 Rady Miejskiej w Zabrzu z dnia 17 marca 2008r. |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.3. Dokumenty strategiczne dla pozostałych gmin GZM

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|--------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Będzin | Strategia rozwoju Miasta Będzina na lata 2012-2020 | Uchwała nr XXIX/286/2012 Rady Miejskiej Będzina z dnia 26 listopada 2012r. |
| 2 | Bieruń | Strategia rozwoju Miasta: Bieruń 2020 | Uchwała nr VII/1/2010 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 29 lipca 2010r. |
| 3 | Bobrowniki | Strategia rozwoju Gminy Bobrowniki do roku 2020 | Uchwała Nr XLIV/560/14 Rady Gminy Bobrowniki z dnia 11 września 2014r. |
| 4 | Bojszowy | Strategia rozwoju Gminy Bojszowy na lata 2016-2026 | Uchwała nr XIX/125/2016 Rady Gminy Bojszowy z dnia 7 września 2016r. |
| 5 | Chełm Śląski | Strategia rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020 | Uchwała nr XX/112/2004 Rady Gminy Chełm Śląski z dnia 23 lipca 2004r. |
| 6 | Czeladź | Plan gospodarki niskoemisyjnej | Uchwała nr XXI/289/2016 Rady Miejskiej w Czeladzi z dnia 28 stycznia 2016r. |
| | | Strategia rozwoju Miasta Czeladź na lata 2016-2023 | Uchwała nr XXVII/357/2016 Rady Miejskiej w Czeladzi z dnia 5 lipca 2016r. |
| 7 | Gierałtowice | Strategia rozwoju Gminy Gierałtowice na lata 2005-2015 | Uchwała nr XXX/176/05 Rady Gminy Gierałtowice z dnia 3 lutego 2005r. |
| 8 | Imielin | Strategia rozwoju Miasta Imielin (lata 2011-2020) | Uchwała nr XV/89/2011 Rady Miasta Imielin z dnia 28 grudnia 2011r. |

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|---------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9 | Knurów | Strategia rozwoju Gminy Knurów do 2020 roku | Uchwała nr XX/257/16 Rady Miasta Knurów z dnia 20 kwietnia 2016r. |
| 10 | Kobiór | Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Kobiór | Uchwała nr RG.0007.246.2017 Rady Gminy Kobiór z dnia 28 grudnia 2017r. |
| 11 | Lędziny | Strategia rozwoju Miasta Lędziny do roku 2020 – aktualizacja | Uchwała nr XLVI/351/14 Rady Miasta Lędziny z dnia 27 marca 2014r. |
| 12 | Łaziska Górne | Strategia zrównoważonego rozwoju Miasta Łaziska Górne na lata 2016-2023 | Uchwała nr XIII/114/16 Rady Miejskiej w Łaziskach Górnych z dnia 19 stycznia 2016r. |
| 13 | Mierzęcice | Plan rozwoju lokalnego Gminy Mierzęcice | Uchwała nr XXXVII/245/2006 Rady Gminy Mierzęcice z dnia 23 stycznia 2006r. |
| 14 | Mikołów | Zintegrowana strategia rozwoju dla Obszaru Funkcjonalnego Powiatu Mikołowskiego wraz z przygotowaniem planu operacyjnego na lata 2017-2025 | Uchwała nr XXIX/612/2017 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 25 kwietnia 2017r. |
| 15 | Ożarówce | Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Ożarówce | Uchwała nr XVII/173/2016 Rady Gminy Ożarówce z dnia 19 maja 2016r. |
| 16 | Pilchowice | Strategia „Gmina Pilchowice 2020” | Uchwała nr LI/433/13 Rady Gminy Pilchowice z dnia 19 grudnia 2013r. |
| 17 | Psary | Strategia rozwoju gminy Psary na lata 2016-2025 | Uchwała nr XIV/144/2015 Rady Gminy Psary z dnia 30 grudnia 2015r. |
| 18 | Pyskowice | Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pyskowice Na Lata 2016-2020 z Uwzględnieniem Perspektywy do Roku 2024 | Uchwała nr XXVII/199/2016 Rady Miejskiej w Pyskowicach z dnia 24 listopada 2016r. |
| 19 | Radzionków | Strategia rozwoju Miasta Radzionków na lata 2014-2025 | Uchwała Nr XLII/395/2014 Rady Miasta Radzionków z dnia 27 lutego 2014r. |

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|-----------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 20 | Rudziniec | Strategia rozwoju Gminy Rudziniec na lata 2016-2022 | Uchwała nr XVII/156/2015 Rady Gminy Rudziniec z dnia 22 grudnia 2015r. |
| 21 | Siewierz | Strategia rozwoju Miasta i Gminy Siewierz do 2020 roku | Uchwała nr XIV/142/2016 Rady Miejskiej w Siewierzu z dnia 29 lutego 2016r. |
| 22 | Sławków | Strategia rozwoju Miasta Sławkowa na lata 2014-2020 – aktualizacja | Uchwała nr XVIII/131/2015 Rady Miejskiej w Sławkowie z dnia 29 grudnia 2015r. |
| 23 | Sośnicowice | Strategia rozwoju Gminy Sośnicowice na lata 2013-2025 | Brak danych |
| 24 | Świerklaniec | Strategia Rozwoju Gminy Świerklaniec do Roku 2030 wraz z Planem funkcjonalno-użytkowym zarządzania Parkiem w Świerklańcu | Uchwała nr XLV/291/17 Rady Gminy Świerklaniec z dnia 27 lipca 2017r. |
| 25 | Tarnowskie Góry | Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gminy Tarnowskie Góry na lata 2016-2022 | Uchwała nr XVIII/227/2016 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 24 lutego 2016r. |
| | | Strategia Rozwoju Miasta Tarnowskie Góry do 2022 roku | Uchwała nr LV/555/2014 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 26 marca 2014r. |
| 26 | Wojkowice | Strategia rozwiązywania problemów społecznych dla Gminy Wojkowice na lata 2015-2020 | Uchwała nr LIV/519/2014 Rady Miasta Wojkowice z dnia 29 września 2014r. |
| 27 | Wyry | Strategia rozwoju Gminy Wyry 2014-2022 | Uchwała nr XLV/393/2014 Rady Gminy Wyry z dnia 30 października 2014r. |
| 28 | Zbrostawice | Strategia rozwoju Gminy Zbrostawice do 2022 roku | Uchwała nr XXX/344/2017 Rady Gminy Zbrostawice z dnia 28 czerwca 2017r. |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.4. Dokumenty strategiczne dla gmin sąsiadujących z GZM, objętych zasięgiem oddziaływania projektu K-KM

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|--------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Bukowno | Strategia rozwoju Gminy Bukowno na lata 2016-2022 | Uchwała nr XLIV/291/2017 Rady Miejskiej w Bukownie z dnia 30 maja 2017r |
| 2 | Jaworzno | Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Jaworzna | Uchwała nr XVII/249/2016 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 30 marca 2016r. |
| | | Strategia zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju Jaworzna na lata 2001-2020 - aktualizacja | Uchwała nr IX/85/2007 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 31 maja 2007r. |
| 3 | Kędzierzyn-Koźle | Plan zrównoważonego transportu na lata 2013-2023 | Uchwała nr XXXVIII/475/13 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 28 czerwca 2013r. |
| | | Strategia rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2014-2020 | Uchwała nr LX/677/14 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 1 października 2014r. |
| 4 | Łazy | Strategia rozwoju Gminy Łazy na lata 2015-2020+ | Uchwała podjęta podczas XI Sesji Rady Miejskiej w Łazach z dnia 8 grudnia 2015r. |
| 5 | Miasteczko Śląskie | Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Miasteczko Śląskie do 2023 | Uchwała nr XXIX/243/17 Rady Miasta Miasteczko Śląskie z dnia 9 czerwca 2017r. |
| 6 | Ornontowice | Strategia rozwoju Gminy Ornontowice na lata 2018-2025 | Uchwała Nr XLVIII/406/18 Rady Gminy Ornontowice z dnia 7 listopada 2018r. |
| 7 | Orzesze | Strategia rozwoju Miasta Orzesze na lata 2012-2020 | Uchwała nr XIX/201/12 Rady Miejskiej Orzesze z dnia 23 lutego 2012r. |
| 8a | Oświęcim | Strategia rozwoju Turystyki w Oświęcimiu na lata 2018-2030 | Uchwała Nr LII/1008/18 Rady Miasta Oświęcim z dnia 29 sierpnia 2018r. |
| | | Strategia rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2014-2020 | Uchwała nr LI/973/14 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 kwietnia 2014r. |

| LP | Gmina | Dokument | Uchwała zatwierdzająca dokument |
|----|------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8b | Oświęcim (gmina) | Strategia rozwoju Gminy Oświęcim na lata 2015-2023 | Uchwała nr XVI/173/16 Rady Gminy Oświęcim z dnia 20 stycznia 2016r. |
| 9 | Pszczyna | Strategia Rozwoju Gminy Pszczyna na lata 2015-2023 | Uchwała Nr XVII/172/15 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 10 grudnia 2015r. |
| | | Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Pszczyna na lata 2015-2022 | Uchwała nr XXII/234/16 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 19 maja 2016r. |
| 10 | Toszek | Strategia Rozwoju Miasta Toszek na lata 2013-2020 | Uchwała nr XXXII/341/2013 Rady Miejskiej w Toszku z dnia 29 maja 2013r. |
| | | Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Toszek | Uchwała nr XVI/91/2015 Rady Miejskiej w Toszku z dnia 30 listopada 2015r. |

Źródło: Opracowanie własne

2.8.2. Cele, działania i rezultaty przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie gminnym istotne z punktu widzenia Koncepcji KM

Analiza dokumentów strategicznych dla gmin tworzących GZM oraz gmin należących do bezpośredniego otoczenia pozwoliła na zidentyfikowanie celów ogólnych i szczegółowych, działań oraz rezultatów, które w sposób bezpośredni i pośredni powiązane są z budową systemu Kolei Metropolitalnej. W tabelach 2.5. – 2.7. zamieszczono cele i działania określone w dokumentach strategicznych dla poszczególnych gmin zgodnie z podziałem gmin przedstawionym w rozdziale 3.

Tabela 2.5. Cele i działania zamieszczone w dokumentach strategicznych
gmin tworzących rdzeń GZM

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | Bytom | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: budowa zrównoważonego systemu transportowego i metropolitalnego węzła komunikacyjnego, – poprawa spójności i sprawności systemu komunikacyjnego (infrastruktury i transportu zbiorowego) w układzie miasta i aglomeracji górnośląskiej, – poprawa dostępności do transportu zbiorowego w aspekcie technicznym, organizacyjnym i finansowym, – włączanie w lokalny system form transportu zrównoważonego (transport rowerowy i pieszy), – włączanie miasta w ponadregionalne systemy komunikacji, – efektywny system transportu miejskiego i jego powiązanie z siecią regionalną, krajową i europejską, – zrównoważony system transportowy i metropolitalny węzeł komunikacyjny w skali europejskiej, – poprawa skomunikowania z miastami ościennymi, – budowa kolei metropolitalnej, – rozbudowa systemu transportowego. |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|------------------|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 2 | Chorzów | <ul style="list-style-type: none"> – usprawnienie transportu osób i towarów oraz zapewnienie swobodnego dostępu do mediów i usług telekomunikacyjnych, – wzrost pozycji konkurencyjnej transportu zbiorowego, – cel strategiczny: poznane i zaspokojone potrzeby wszystkich grup społecznych w mieście, – ograniczony ruch samochodowy w centrum miasta, – cel strategiczny: zrównoważony rozwój w celu podniesienia standardów życia, – zrównoważony system transportu, – zwiększona atrakcyjność miasta jako miejsca do zamieszkania, <p>Zadania realizacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa centrum przesiadkowego, – rozwinięcie i usprawnienie komunikacji miejskiej, rowerowej i pieszej, – promowanie korzystania z komunikacji publicznej, – dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych, – poprawa jakości usług transportu zbiorowego, – budowa centrum przesiadkowego w mieście, – poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastrukturalnej do terenów inwestycyjnych, – zapewnienie dobrej dostępności do usług dla mieszkańców (medycznych, edukacyjnych, opiekuńczych, rekreacyjnych, kulturalnych), – poprawa stanu połączeń komunikacyjnych wewnątrz miasta i aglomeracji. |
| 3 | Dąbrowa Górnicza | <ul style="list-style-type: none"> – cel operacyjny: Dąbrowa Górnicza – miastem zwiększającym jakość i efektywność ekonomiczną usług transportu zbiorowego, – zwiększenie efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury i urządzeń dla transportu zbiorowego, – ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska, w tym przede wszystkim zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|---|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego wspierającej przedsięwzięcia warunkujące szybką realizację zamierzenia i uzyskanie usprawnień w transporcie zbiorowym miasta, – cel strategiczny: zrównoważonego system transportowy zwiększający atrakcyjność inwestycyjną i wpływający na poprawę jakości życia, – zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych aglomeracji górnośląskiej, – wspieranie rozwoju aglomeracyjnego systemu transportowo-komunikacyjnego. |
| 4 | Gliwice | <ul style="list-style-type: none"> – atrakcyjny rynek pracy dla mieszkańców i osób spoza miasta, – istotne centrum życia kulturalnego i spędzenia czasu wolnego w aglomeracji górnośląskiej, – ważny ośrodek konsolidacji aglomeracji górnośląskiej. |
| 5 | Katowice | <ul style="list-style-type: none"> – integracja, zapewniająca wysoki poziom spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej wewnątrz miasta oraz inicjowanie układów kooperacyjnych z innymi miastami, w układzie dzielnicowym i międzymiejskim, – miasto międzynarodowe, o wysokiej dostępności i rozpoznawalne w europejskiej przestrzeni kulturalnej i gospodarczej, – inteligentna mobilność, oparta na sieci powiązań transportowo-komunikacyjnych z wykorzystaniem technologii ICT, – poszerzenie obszaru śródmiejskiego o wysokiej funkcjonalności i dostępności aglomeracyjnej, – nowoczesny system transportu publicznego i logistyki miejskiej, – Katowice i metropolia górnośląska jako europejski węzeł transportowo-komunikacyjny, – rozwinięta sieci międz dzielnicowych powiązań transportowo-komunikacyjnych, – wielofunkcyjny system transportowo-logistyczny zwiększający swobodę przemieszczania się ludzi i przepływu towarów, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-----------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – prośrodowiskowe technologie w transporcie zbiorowym i indywidualnym, – szybki, komfortowy i bezpieczny systemu transportu, – wzrost mobilności mieszkańców i ludności funkcjonalnie oparty na nowoczesnej infrastrukturze transportowo-logistycznej, – konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej, – zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowo-logistyczna, – wysoka efektywność świadczenia usług transportowych i komunalnych, – wspieranie stworzenia linii szybkiego pociągu podmiejskiego w relacji Katowice – Tychy – Bieruń i Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza. |
| 6 | Mysłowice | <ul style="list-style-type: none"> – sprawny, zintegrowany publiczny transport zbiorowy, – dostępność komunikacyjna, – powiązania kolejowe, – rozwinięty i powiązany z koleją transport zbiorowy oraz system parkuj i jedź, – miasto w zgodzie ze środowiskiem, – nowe, nieuciążliwe wzorce komunikacji, – poprawa dostępności komunikacyjnej terenów o funkcji gospodarczej, – usprawnienie i integracja systemu komunikacji zbiorowej w połączeniu z rozwojem systemu parkingów przesiadkowych Park&Ride i Bike&Ride, – zapewnienie odpowiedniej dostępności i jakości transportu publicznego, – minimalizacja uciążliwości generowanych przez środki transportu publicznego, – zrównoważony system transportowy. |
| 7 | Piekary Śląskie | <ul style="list-style-type: none"> – wysoka atrakcyjność miasta, – zapewnienie wysokiego standardu i jakości życia mieszkańcom, – priorytet: otwarcie miasta na otoczenie, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|----------------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – cel operacyjny: system komunikacyjny zapewniający spójność przestrzenną miasta oraz włączenie w regionalny i krajowy układ komunikacyjny, – cel operacyjny: wysoka atrakcyjność mieszkaniowa Piekar Śląskich dla mieszkańców miasta oraz aglomeracji górnośląskiej, – podejmowanie przez miasto współpracy i realizacja wspólnych projektów w ramach Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, – działania wspierające: wspieranie budowy połączenia kolejowego Katowice - Gliwice -Pyrzowice wraz z dworcem Piekarach Śląskich. |
| 8 | Ruda Śląska | <ul style="list-style-type: none"> – miasto zintegrowane z regionem oraz wewnątrz, jednak przy zachowaniu odrębnego charakteru każdej z dzielnic, – atrakcyjność inwestycyjna, – nowoczesne, atrakcyjne i przyjazne miejsce do życia i rozwoju, miasto o zintegrowanej przestrzeni społecznej, – cel strategiczny: miasto o wysokim stopniu integracji przestrzennej, z zachowanymi zasobami naturalnymi i rozwiniętą infrastrukturą techniczną, – cel operacyjny: dobrze skomunikowane miasto, – cel operacyjny: poprawa jakości połączeń komunikacyjnych z miastami sąsiednimi, w tym budowa centrum przesiadkowego, – cel operacyjny: doskonalenie systemu komunikacji publicznej (plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego uwzględniający system informacji pasażerskiej). |
| 9 | Siemianowice Śląskie | <ul style="list-style-type: none"> – miasto o silnej pozycji w sieciach powiązań regionalnych i ponadregionalnych, – wysoka atrakcyjność dla mieszkańców metropolii, poszukujących warunków do aktywnego spędzania wolnego czasu w kontakcie z przyrodą, – inteligentne rozwiązania w zarządzaniu infrastrukturą i usługami publicznymi, – układ metropolitalny: komplementarność oferty miasta, – powiązania transportowe zapewniające dostęp mieszkańców do ważnych usług publicznych w otoczeniu, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|----------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – rozwiązania ograniczające negatywny wpływ gospodarki, mieszkalnictwa, transportu na stan środowiska i zdrowie mieszkańców. |
| 10 | Sosnowiec | <ul style="list-style-type: none"> – priorytet rozwoju miasta: rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego, komunikacyjnego oraz przesyłu mediów, – priorytet: zwiększenie atrakcyjności miasta poprzez inwestycje, – priorytet: zrównoważony rozwój miasta, – cel pośredni: rozbudowa i integracja układu komunikacyjnego miasta, – zwiększenie i udoskonalanie dostępności komunikacyjnej miasta, – podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej miasta, – zwiększenie atrakcyjności turystycznej miasta, – rozwijanie współpracy międzyregionalnej, – kierunek działań: rozbudowa, zintegrowanie i optymalizacja systemu publicznego transportu pasażerskiego w mieście celem zwiększenia udziału transportu publicznego w przemieszczaniu osób, – budowa nowych oraz poprawa stanu istniejących dróg obsługi komunikacyjnej. |
| 11 | Świętochłowice | <ul style="list-style-type: none"> – budowa przyjaznej przestrzeni miejskiej oraz nowoczesnej infrastruktury społecznej przy wykorzystaniu potencjału przemysłowego miasta, – zapewnienie wydajnego systemu komunikacyjnego, – zwiększenie dostępności i atrakcyjności terenów inwestycyjnych, – aktywne zaangażowanie i partnerstwo w ramach konurbacji górnośląskiej. |
| 12 | Tychy | <ul style="list-style-type: none"> – wizja miasta: atrakcyjne miasto dla wszystkich w każdym wieku, zarówno dla mieszkańców, jak i tych, którzy chcieliby w Tychach się osiedlić i rozpocząć swoją aktywność życiową i zawodową, – cel strategiczny: wysoka jakość życia mieszkańców, – cel strategiczny: niskoemisyjne miasto i lider zrównoważonego rozwoju w powiązaniach regionalnych, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|---|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – integracja transportu publicznego, – proekologiczne kształtowanie wewnętrzmiejskiego i regionalnego systemu komunikacyjnego, – wsparcie mobilności miejskiej - rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz budowa centrów przesiadkowych w systemie Park & Ride i Bike & Ride, w powiązaniu z SKR i środkami komunikacji publicznej, – rozwój inteligentnych systemów transportowych, – budowa centrum przesiadkowego przy stacji szybkiej kolei regionalnej, – budowa systemu parkingów Bike & Ride wraz z dojazdem, zlokalizowanych w sąsiedztwie przystanków szybkiej kolei regionalnej, przystanków komunikacji miejskiej i najczęściej odwiedzanych miejsc użyteczności publicznej, – rewitalizacja linii kolejowej Orzesze Jaśkowice - Tychy - Bieruń – Oświęcim, – promowanie ruchu rowerowego i transportu publicznego w mieście Tychy. |
| 13 | Zabrze | <ul style="list-style-type: none"> – wyzwanie strategiczne: zdobyć pożądaną pozycję w metropolii górnośląskiej, – wyzwanie strategiczne: poprawić funkcjonalność przestrzeni miasta, – wyzwanie strategiczne: wzmocnić konkurencyjność gospodarczą miasta, – cel strategiczny: poprawa międzynarodowej dostępności komunikacyjnej miasta, – cel strategiczny: poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, – modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej drogowej i kolejowej, – program modernizacji komunikacji tramwajowej, – tworzenie warunków dla realizacji inicjatyw komunikacyjnych, – budowa centrum przesiadkowego. |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.6. Cele i działania zamieszczone w dokumentach strategicznych
pozostałych gmin GZM

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|--------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | Będzin | <ul style="list-style-type: none"> – poprawa jakości życia mieszkańców poprzez m.in.: budowę lub modernizację infrastruktury miejskiej; w wyniku modernizacji ciągów komunikacyjnych poprawie powinna ulec oferta publicznej komunikacji zbiorowej – ułatwienie dojazdów do szkół, miejsc pracy itp., – modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego poprzez budowę dworca PKM w Będzinie. |
| 2 | Bieruń | <ul style="list-style-type: none"> – misja rozwoju – zintegrowany i inteligentny transport, – cel strategiczny: rozwój metropolitalnej infrastruktury i usług transportu publicznego, – poprawa standardu usług publicznego transportu pasażerskiego, – zwiększenie dostępności mieszkańców dzielnic do regionalnego systemu transportu zbiorowego, – budowa centrów przesiadkowych, – remont dworców kolejowych, – wprowadzenie „inteligentnych” metod obsługi pasażerów komunikacji zbiorowej, – uruchomienie szynobusów na trasie Katowice - Tychy - Bieruń - Oświęcim. |
| 3 | Bobrowniki | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: zwiększane atrakcyjności gminy jako miejsca zamieszkania, – poprawa i rozwój szybkiego transportu publicznego łączącego gminę z innymi ośrodkami Śląska i Zagłębia. |
| 4 | Bojszowy | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: wzrost atrakcyjności gminy dla społeczności lokalnej, – cel strategiczny: wzrost atrakcyjności gminy dla otoczenia zewnętrznego, – rozwój i poprawa stanu infrastruktury gminnej, – współdziałanie z innymi samorządami oraz gminnymi stowarzyszeniami i związkami. |
| 5 | Chełm Śląski | <ul style="list-style-type: none"> – podniesienie atrakcyjności gminy, – poprawa warunków bytu mieszkańców, – rozbudowa infrastruktury technicznej. |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|---------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| 6 | Czeladź | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: miasto bezpieczne i spokojne dla każdego, – cel operacyjny: usprawnienie mobilności w mieście do 2023 roku, – tworzenie zintegrowanych punktów przesiadkowych ATR w centrum miasta wraz z przedsięwzięciami, – budowa parkingów w centrum miasta i w dzielnicach, – system dynamicznej informacji pasażerskiej. |
| 7 | Gierałtowice | <ul style="list-style-type: none"> – poprawa infrastruktury technicznej sprzyjającej rozwojowi społeczno-gospodarczemu gminy. |
| 8 | Imielin | <ul style="list-style-type: none"> – miasto „dobrych połączeń” – w tym komunikacyjnych, – poprawa stanu infrastruktury technicznej. |
| 9 | Knurów | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: poprawa powiązań komunikacyjnych, – poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznych, – poprawa jakości oferty inwestycyjnej Knurowa, – wsparcie rozwoju komunikacji publicznej na terenie miasta i połączeń komunikacyjnych w ramach aglomeracji. |
| 10 | Kobiór | <ul style="list-style-type: none"> – ograniczenie emisji pochodzącej z instalacji na terenie gminy, emisji pochodzącej z transportu, – promocja zrównoważonego transportu publicznego. |
| 11 | Lędziny | <ul style="list-style-type: none"> – poprawa jakości komunikacji na terenie gminy, – wykorzystanie możliwości związanych z rozwojem ponadregionalnego układu transportowego w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, – zapewnienie mieszkańcom optymalnych warunków rozwoju, – aktywne wykorzystanie położenia geograficznego, ogólnokrajowej i wojewódzkiej sieci komunikacyjnej i poszukiwanie nowych szans pojawiających się w otoczeniu. |
| 12 | Łaziska Górne | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: rozwój infrastruktury na terenie gminy, – dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta, – rozwój sieci transportu publicznego oraz infrastruktury komunikacyjnej. |
| 13 | Mierzęcice | <ul style="list-style-type: none"> – rozwój systemu infrastruktury, – poprawa warunków i jakości życia mieszkańców. |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 14 | Mikołów | <ul style="list-style-type: none"> – atrakcyjne miejsce do zamieszkania, – cel strategiczny: infrastruktura techniczna i komunikacyjna dostosowana do potrzeb odbiorców, – cel operacyjny: wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego, – wysoki poziom skomunikowania OF powiatu mikołowskiego, – rozwój infrastruktury sieciowej służącej różnym grupom interesariuszy (w tym pod kątem uzbrojenia terenów inwestycyjnych). |
| 15 | Ożarówice | <ul style="list-style-type: none"> – długoterminowa strategia: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzącej z sektora transportu. |
| 16 | Pilchowice | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: atrakcyjność gminy dla rozwoju dalszych inwestycji oraz lokalizacji nowych inwestycji, – cel strategiczny: ekorozwój gminy, – rozwój komunikacji ponadgminnej, – cel strategiczny: gmina rozwijająca się - przyjazna dla mieszkańców. |
| 17 | Psary | <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie zintegrowanych systemów komunikacyjnych przy współpracy innych jednostek terytorialnych – inwestycje w infrastrukturę drogową gminy, |
| 18 | Pyskowice | <ul style="list-style-type: none"> – rozwój gospodarczy gminy Pyskowice przy zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego, – zadanie: budowa centrum przesiadkowego. |
| 19 | Radzionków | <ul style="list-style-type: none"> – priorytet: wyróżniające miejsce zamieszkania, – poprawa dostępności do nowych i istniejących usług publicznych, – poprawa warunków komunikacji dla dojeżdżających do pracy, – aktywne włączenie w koalicje na rzecz stworzenia szybkiego połączenia kolejowego z Katowicami. |
| 20 | Rudziniec | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury technicznej w celu poprawy jakości życia mieszkańców gminy, – rozwój komunikacji publicznej na terenie gminy wraz z budową centrum przesiadkowego w Rudzińcu i zakupem taboru autobusowego, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|--------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – budowanie wizerunku gminy jako miejsca atrakcyjnego i bezpiecznego wypoczynku, – zapewnienie dostępności do podstawowej opieki zdrowotnej, zwłaszcza dla ludzi starszych, samotnych i niepełnosprawnych poprzez poprawę komunikacji publicznej. |
| 21 | Siewierz | <ul style="list-style-type: none"> – wizja rozwoju: gmina zapewniająca dostęp do wysokiej jakości usług społecznych, wspierająca rozwój mieszkalnictwa, atrakcyjna dla turystów, dbająca o jakość środowiska naturalnego i infrastruktury, – cel strategiczny: gmina z nowoczesną infrastrukturą i czystym środowiskiem, – gmina o wysokiej jakości życia mieszkańców, – cel operacyjny: rozwój systemu infrastruktury komunikacyjnej, – wzrost współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w tym: samorządami oraz realizacja wspólnych przedsięwzięć, – rozwój infrastruktury transportu publicznego, – rozwój zintegrowanych punktów przesiadkowych. |
| 22 | Sławków | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: tworzenie atrakcyjnych warunków do prowadzenia na terenie miasta działalności gospodarczej, lokowania nowych inwestycji, – wykorzystywanie atrakcyjności turystycznej miasta, – rozwój sprawnego systemu komunikacyjnego miasta, – wyprowadzenie ruchu samochodowego z płyty rynku. |
| 23 | Sośnicowice | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: rozwinięta infrastruktura zapewniająca wysoki komfort życia oraz czyste i zadbane środowisko naturalne w gminie, – atrakcyjne warunki mieszkaniowe gminy, – poprawa infrastruktury drogowej oraz dostępności komunikacji zbiorowej, – kierunek działania: wspieranie działań regionalnych na rzecz rozwoju i modernizacji komunikacji publicznej. |
| 24 | Świerklaniec | <ul style="list-style-type: none"> – dostęp mieszkańców do usług publicznych i rynkowych wspierających rozwój indywidualny i rozwój rodzin, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-----------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – nowoczesność infrastruktury technicznej, dostęp do usług w gminie lub w otoczeniu, tworzące korzystne warunki dla rozwoju mieszkalnictwa, – wysoka jakość środowiska naturalnego i dbałość o jego zasoby, – budowa parkingów. |
| 25 | Tarnowskie Góry | <ul style="list-style-type: none"> – usprawnienie komunikacji, – podejmowanie starań dotyczących przywrócenia ważnego ośrodka transportu kolejowego w skali ponadlokalnej, – usprawnienie połączeń autobusowych, – inicjowanie stworzenia systemu połączeń regionalnych i ponadregionalnych, – współpraca z PKP i innymi przewoźnikami dotycząca nowoczesnego wykorzystania istniejącej bazy kolejowej, – intensyfikacja połączeń z Gliwicami, – racjonalizacja połączeń wewnątrzmijskich. |
| 26 | Wojkowice | <ul style="list-style-type: none"> – podnoszenie poziomu poczucia bezpieczeństwa mieszkańców miasta, – poprawa funkcjonalności miejskiej infrastruktury drogowej, – kształtowanie bezpiecznej przestrzeni. |
| 27 | Wyry | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: przestrzeń gminy wysokiej jakości, atrakcyjna zarówno dla mieszkańców jak i odwiedzających gminę, – cel strategiczny: wykorzystanie szans wynikających z możliwości współpracy z innymi gminami i miastami Metropolii Silesia oraz jej bezpośredniego obszaru funkcjonalnego, – cel szczegółowy: poprawa dostępności i jakości transportu publicznego, – lobbowanie na rzecz przywrócenia publicznego transportu szynowego na trasie Orzesze-Tychy, – współpraca z innymi gminami na rzecz zwiększenia i optymalizacji obsługi sieci autobusowej oraz jej koordynacji z publicznym transportem szynowym (trasa Tychy-Orzesze), – uczestnictwo w przedsięwzięciach dotyczących systemów transportowych dla Metropolii Silesia (np. w ramach |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | zintegrowanych inwestycji terytorialnych subregionu centralnego). |
| 28 | Zbrostawice | <ul style="list-style-type: none"> – wyzwanie strategiczne: zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej, – poprawa jakości życia mieszkańców, – cel strategiczny: budowa i modernizacja infrastruktury, – inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną, – zapewnienie optymalnych warunków korzystania z komunikacji zbiorowej, – stworzenia miejsc przesiadkowych (transport indywidualny – transport zbiorowy) – parkingi, stojaki rowerowe itp. |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.7. Cele i działania zamieszczone w dokumentach strategicznych gmin sąsiadujących z obszarem GZM, objętych zasięgiem oddziaływania projektu K-KM

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | Bukowno | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: poprawa dostępności komunikacyjnej gminy, – rozwój transportu publicznego na terenie gminy i we współpracy z pozostałymi samorządami – na terenie całego powiatu, – poprawa systemu komunikacji zbiorowej, – wprowadzenie ograniczeń dla ruchu samochodów ciężarowych w obszarach najbardziej zaludnionych, – cel strategiczny: wzmocnienie potencjału gospodarczego gminy Bukowno i stworzenie nowych miejsc pracy, – poprawa jakości układów drogowych do lokalnych obszarów aktywności gospodarczej. |
| 2 | Jaworzno | <ul style="list-style-type: none"> – tworzenie skutecznej, elastycznej i bezpiecznej infrastruktury transportowej ułatwiającej przepływ ludzi i towarów, – zrównoważony, międzysiedlowy układ transportowy, – rozbudowa połączeń aglomeracyjnych, – integracja komunikacji publicznej, – zwiększenie jakości życia w Jaworznie, – integracja taryfowa wszystkich środków transportu, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-----------------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – konkurencyjność kosztu podróży komunikacją zbiorową, – przebudowa linii kolejowej E30, – centrum integracji transportu Szczakowa. |
| 3 | Kędzierzyn Koźle | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: ważny węzeł komunikacyjny na europejskich szlakach transportowych, – cel strategiczny: atrakcyjne miejsce zamieszkania, – cel operacyjny: modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej i transportowej, – modernizacja i rozwój infrastruktury kolejowej, – lobbing i współpraca z powiatem i województwem na rzecz utrzymania pozycji kędzierzyńsko-kozielskiego węzła kolejowego, – lobbing, współpraca z PKP SA na rzecz remontu dworca głównego, stacji kolejowych, – lobbing i współpraca w ramach kędzierzyńsko-kozielskiego subregionalnego obszaru funkcjonalnego na rzecz modernizacji linii kolejowych (Kędzierzyn-Koźle – Opole, Kędzierzyn-Koźle – Racibórz, Kędzierzyn-Koźle – Kłodzko, Kędzierzyn-Koźle – Gliwice). |
| 4 | Łazy | <ul style="list-style-type: none"> – promowanie zielonej mobilności na terenie gminy. |
| 5 | Miasteczko Śląskie | <ul style="list-style-type: none"> – zmiana organizacji ruchu drogowego w gminie, umożliwiająca wykreowanie wielofunkcyjnych, atrakcyjnych przestrzeni publicznych oraz zmniejszająca uciążliwość dla mieszkańców i środowiska, – rewitalizacja kolei wąskotorowej – nowe funkcje społeczne przystanku kolei. |
| 6 | Ornontowice | <ul style="list-style-type: none"> – wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego, – wysoki poziom skomunikowania gminy z miastami ościennymi, – rozwój dostępności komunikacyjnej. |
| 7 | Orzesze | <ul style="list-style-type: none"> – tworzenie warunków wspierających wszechstronny rozwój mieszkańców w sferze edukacyjnej, kulturalnej, rekreacyjnej i sportowej. |
| 8 | Oświęcim | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: miasto zapewniające wysoką jakość życia dla mieszkańców, |

| LP | Nazwa gminy | Cele i działania |
|----|-------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie nowych strategicznych powiązań komunikacyjnych, – zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, w tym poprzez rozbudowę systemu komunikacji zbiorowej. |
| 9 | Pszczyna | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: poprawa atrakcyjności inwestycyjnej gminy, – cel strategiczny: wysokiej jakości dostępność drogowa i komunikacyjna gminy, – cel operacyjny: poprawa dostępności zewnętrznej gminy, – wspieranie działań na rzecz modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie gminy Pszczyna, – cel operacyjny: poprawa dostępności wewnętrznej, – modernizacja niezbędnej infrastruktury towarzyszącej w celu poprawy warunków komunikacyjnych, – promocja transportu zbiorowego. |
| 10 | Toszek | <ul style="list-style-type: none"> – cel strategiczny: dostępność i wysoka jakość usług publicznych o wysokim standardzie, – poprawa dostępności komunikacyjnej gminy, – wspieranie działań regionalnych na rzecz rozwoju i modernizacji komunikacji publicznej, – lobbowanie na rzecz doskonalenia systemu połączeń kolejowych, autobusowych oraz modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie gminy (m.in. dworzec kolejowy). |

Źródło: Opracowanie własne

Cele, działania i rezultaty przedstawiono w sposób syntetyczny w tabelach 2.8. - 2.10.

Tabela 2.8. Syntetyczne ujęcie celów, działań i rezultatów zamieszczonych w dokumentach strategicznych gmin rdzenia GZM

| CELE |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki poziom jakości życia w mieście • Zrównoważony system transportu w mieście • Wysoki poziom integracji miasta • Wysoki poziom integracji podsystemów transportu w mieście • Sprawny system publicznego transportu zbiorowego w mieście • Wysoki standard publicznego transportu zbiorowego w mieście |

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Wysoki poziom atrakcyjności miasta jako miejsca do zamieszkania, prowadzenia działalności gospodarczej oraz spędzania wolnego czasu• Nowoczesny system transportu w mieście• System publicznego transportu zbiorowego realną konkurencją dla transportu indywidualnego• Wysoki stopień dostępności do publicznego transportu zbiorowego w mieście• Skomunikowanie z innymi gminami Metropolii• Miasto przyjazne środowisku |
| DZIAŁANIA |
| <ul style="list-style-type: none">• Promowanie publicznego transportu zbiorowego jako rozwiązania przyjaznego środowisku, konkurencyjnego dla samochodu• Kształtowanie postawy pro ekologicznej• Budowa sieci parkingów P&R• Dostosowywanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych• Rozbudowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego• Wdrażanie zaawansowanych technologicznie i inteligentnych rozwiązań w publicznym transporcie zbiorowym• Wdrażanie pro środowiskowych rozwiązań transportowych• Wspieranie rozwiązań transportowych przyjaznych środowisku• Wspieranie budowy szybkich połączeń kolejowych w układzie metropolitalnym• Budowa węzłów przesiadkowych• Dostosowywanie częstotliwości i przebiegu połączeń publicznego transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców i gości Metropolii |
| REZULTATY |
| <ul style="list-style-type: none">• Poprawa jakości i sprawności systemu publicznego transportu zbiorowego w układzie miejskim• Poprawa jakości i sprawności systemu publicznego transportu zbiorowego w układzie metropolitalnym• Wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego• Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców Metropolii• Wzrost liczby podróży wykonywanych publicznym transportem zbiorowym• Ograniczenie ruchu samochodów w częściach centralnych miast• Szybki i komfortowy system publicznego transportu zbiorowego w Metropolii• Ograniczenie uciążliwości publicznego transportu zbiorowego dla środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza i hałasu powodowanego przez transport• Realizacja wizji zrównoważonego transportu |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.9. Cele, działania i rezultaty z dokumentów strategicznych
dla pozostałych gmin GZM

| CELE |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Wysoki poziom jakości życia w gminie • Zrównoważony system transportu w gminie • Wysoki poziom integracji gminy • Wysoki poziom integracji podsystemów transportu w gminie • Wysoki standard publicznego transportu zbiorowego w mieście • Wysoki poziom atrakcyjności gminy jako miejsca do zamieszkania, miejsca wypoczynku i rozwoju turystyki • Nowoczesny system transportu w gminie • System publicznego transportu zbiorowego realną konkurencją dla transportu indywidualnego • Wysoki stopień dostępności do publicznego transportu zbiorowego w gminie • Skomunikowanie z gminami rdzenia GZM • Gmina przyjazna środowisku |
| DZIAŁANIA |
| <ul style="list-style-type: none"> • Promowanie publicznego transportu zbiorowego jako rozwiązania przyjaznego środowisku, konkurencyjnego dla samochodu • Kształtowanie postawy pro ekologicznej • Budowa sieci parkingów P&R • Rozbudowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego • Wdrażanie pro środowiskowych rozwiązań transportowych • Wspieranie rozwiązań transportowych przyjaznych środowisku • Rozwijanie połączeń ponadgminnych • Stosowanie nowoczesnych rozwiązań transportowych • Budowa węzłów przesiadkowych • Dostosowywanie częstotliwości i przebiegu połączeń publicznego transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców i gości Metropolii |
| REZULTATY |
| <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa standardu publicznego transportu zbiorowego • Wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego • Poprawa wizerunku gminy i wzrost atrakcyjności gminy • Wzrost znaczenia publicznego transportu zbiorowego w gminie oraz w układzie metropolitalnym • Wzrost poziomu skomunikowanie gminy z gminami ościennymi oraz z miastami rdzenia GZM • Ograniczenie uciążliwości publicznego transportu zbiorowego dla środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza i hałasu powodowanego przez transport • Realizacja wizji zrównoważonego transportu |

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.10. Cele, działania i rezultaty z dokumentów strategicznych gmin sąsiadujących z obszarem GZM, objętych zasięgiem oddziaływania projektu K-KM

| CELE |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Wysoki poziom jakości życia w gminie• Wysoki poziom integracji gminy• Wysoki poziom integracji podsystemów transportu w gminie• Wysoki standard publicznego transportu zbiorowego w mieście• Wysoki poziom atrakcyjności gminy jako miejsca do zamieszkania, miejsca wypoczynku i rozwoju turystyki• Nowoczesny system transportu w gminie• System publicznego transportu zbiorowego realną konkurencją dla transportu indywidualnego• Wysoki stopień dostępności do publicznego transportu zbiorowego w gminie• Wysoki poziom skomunikowania z miastami GZM• Gmina przyjazna środowisku |
| DZIAŁANIA |
| <ul style="list-style-type: none">• Promowanie publicznego transportu zbiorowego jako rozwiązania przyjaznego środowisku, konkurencyjnego dla samochodu• Kształtowanie postawy pro ekologicznej• Budowa sieci parkingów P&R• Rozbudowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego• Wdrażanie zaawansowanych technologicznie i inteligentnych rozwiązań w publicznym transporcie zbiorowym• Wdrażanie pro środowiskowych rozwiązań transportowych• Wspieranie rozwiązań transportowych przyjaznych środowisku• Budowa węzłów przesiadkowych• Dostosowywanie połączeń publicznego transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców• Rozbudowywanie połączeń transportowych z GZM |
| REZULTATY |
| <ul style="list-style-type: none">• Wzrost poziomu skomunikowania z gminami GZM• Wzrost konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego• Zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców• Wzrost liczby podróży wykonywanych publicznym transportem zbiorowym• Ograniczenie uciążliwości publicznego transportu zbiorowego dla środowiska, w tym zanieczyszczenia powietrza i hałasu powodowanego przez transport• Realizacja wizji zrównoważonego transportu |

Źródło: Opracowanie własne

2.9. Ocena spójności i zgodności celów, działań i rezultatów K-KM i KM z zapisami w dokumentach strategicznych

Ocena spójności i zgodności celów, działań i rezultatów K-KM i KM z zapisami w dokumentach strategicznych została przeprowadzona dla każdego z poziomów oddziaływania. Wyniki zamieszczono w tabeli 2.11.

Tabela 2.11. Ocena spójności i zgodności celów, działań i rezultatów K-KM i KM z zapisami w dokumentach strategicznych

| LP | Cele, działania i rezultaty KM | Poziomy oddziaływania | | | | | | |
|----|---|-----------------------|---------|------------|---------------|-----------|----------------|-------|
| | | europejski | krajowy | wojewódzki | subregionalny | powiatowy | metropolitalny | gminy |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | bezpieczne i sprawne przemieszczanie mieszkańców i przyjezdnych do metropolii na jej obszarze | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2 | zmniejszenie potoków ruchu samochodowego na sieci drogowo-ulicznej metropolii | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3 | poprawa warunków życia mieszkańców metropolii | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 4 | stworzenie korzystnych przesłanek dla rozwoju społeczno-gospodarczego metropolii | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 5 | wzrost atrakcyjności obszaru metropolii jako przyjaznego miejsca do zamieszkania i pracy oraz różnorodnej aktywności ekonomicznej | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

Źródło: Opracowanie własne

Cele, działania i rezultaty określone dla systemu Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii są spójne i zgodne z zapisami w dokumentach strategicznych na wszystkich poziomach oddziaływania.