



Uwagi SRKGŚ do projektu *Strategii rozwoju transportu Województwa Śląskiego*

Uwagi do projektu *Strategii rozwoju transportu Województwa Śląskiego* (zwanego dalej Strategią lub SRT) uporządkowano zgodnie z kolejnymi rozdziałami dokumentu.

I. UWAGI DO PODROZDZIAŁU 2.2 (STAN I UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU)

I.1. Na stronie 13 należy połączyć punkty 11 i 12 (dotyczą tego samego), jednocześnie zaznaczając, że w województwie funkcjonują dwie sieci tramwajowe, a nie jedna sieć składająca się z dwóch części.

I.2. Uwaga dotyczy mapy infrastruktury kolejowej na stronie 14: na mapie zaznaczono wyłącznie wybrane linie zelektryfikowane oraz... kolejkę na Górze Żar. Proponuje się uzupełnić mapę o brakujące linie kolejowe, a następnie podzielić je na według następujących zasad: a) dwutorowe (wielotorowe) / jednotorowe, b) zelektryfikowane / niezelektryfikowane, c) z ruchem pasażerskim / pozostałe.

I.3. Uwaga dotyczy ryc. 6. na stronie 21: zaprezentowany kartodiagram wstęgowy wymaga ponownego zdefiniowania przedziałów klasowych

Uzasadnienie: obecnie zdefiniowane przedziały klasowe są sprzeczne z zasadami sztuki kartograficznej. Legenda wymaga uzupełnienia jednostki, czyli wyjaśnienia czym są wartości empiryczne.

I.4. W podrozdziale 2.2.3 proponuje się uwzględnienie w inwentaryzacji organizatorów transportu: Wodzisławia Śląskiego oraz powiatów

Uzasadnienie: miasto Wodzisław Śląski 1 stycznia 2013 wystąpił ze struktur MZK Jastrzębie Zdrój i we własnym zakresie organizuje publiczny transport zbiorowy na terenie miasta wraz z linią wybiegową do Pszowa i Rydułtów. Istnieją też powiaty, które są organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Przykładem jest Powiat Wodzisławski, który organizuje takie przewozy na swoim terenie. Ich operatorem jest PKS Racibórz.

II. UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 (CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ)

II.1. Proponuje się uwzględnienie istnienia transportu kolejowego w opisie *Obszarów korytarzy sieci transportowych*.

Uzasadnienie: Kolej została całkowicie pominięta jako element głównych szlaków komunikacyjnych, co jest jej nieuprawnioną dyskryminacją wobec transportu drogowego i lotniczego. Proponuje się zaliczenie ważnych linii kolejowych Województwa Śląskiego jako do obszaru korytarzy sieci transportowych. Przyczynią się one do wszystkich wymienionych korzyści, w szczególności do zwiększenia dostępności przestrzennej.

III. UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 1 (OTWARTA I SPÓJNA SIĘĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI)

III.1. Proponuje się wydzielenie kierunku działania: *Budowa, rewitalizacja i modernizacja infrastruktury kolejowej, szczególnie w relacjach w których dostępność publicznym transportem zbiorowym ośrodka wyższego rzędu nie spełnia określonego kryterium minimalnego*.

Uzasadnienie: Kierunek *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury TEN-T* poza jawnym wskazaniem infrastruktury TEN-T, nie precyzuje działań w obszarze ruchu aglomeracyjnego, regionalnego i międzyregionalnego. Segmenty te są istotne z punktu widzenia postawionego celu: osiągnięcia spójności ośrodków różnej rangi. Minimalne kryterium czasu, w którym z danego typu ośrodka powinien być osiąganym ośrodek wyższej rangi (Katowice, stolica subregionu, miasto powiatowe), należy określić osobno i zapisać w SRT. Powinno być ono określone osobno dla poszczególnych środków transportu. Wskazane jest określenie horyzontu czasowego, w którym należy osiągnąć pożądane wskaźniki dostępności czasowej. Odpowiednia kalibracja kryterium pozwoli na sensowne ukierunkowanie działań, np. wskazanie linii kolejowych, których rewitalizacja jest potrzebna, aby poprawiły konkurencyjność względem transportu drogowego.

III.2. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Koordinacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach metropolitalnych zagrożonych suburbanizacją*.

Uzasadnienie: Taki kierunek działań w dłuższej perspektywie ukierunkuje dekoncentrację osadnictwa na obszary dobrze obsługiwane transportem zbiorowym, co zmniejszy udział komunikacji indywidualnej w podróżach, zahamuje wzrost kongestii i zwiększy dostępność komunikacji zbiorowej dla dużej liczby ludności.

III.3. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Powiązanie działalności inwestycyjnej z wydolnością systemu transportu oraz z dostępnością inwestycji dla jej beneficjentów*.

Uzasadnienie: władze samorządowe posiadają szereg instrumentów, którymi mogą wpływać na powstające w inwestycje. W szczególności należy oceniać jak wpłyną one na zwiększenie ruchu na otaczającej je sieci drogowej oraz czy jest możliwe dotarcie do nich za pomocą komunikacji zbiorowej. Należy też ograniczać liczbę miejsc parkingowych przy tego typu obiektach. Współpracując z inwestorami należy promować przyjazne środowisku formy transportu, np. oparcie logistyki zakładu na bocznicę kolejowej.

IV. UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 2 (KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO)

IV.1. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Budowa parkingów „Park&Ride”, „Bike&Ride”, „Kiss&Ride” przy przystankach kolejowych oraz na granicach obszarów zurbanizowanych.*

Uzasadnienie: Do celowości budowy parkingów „Park&Ride” nie trzeba obecnie nikogo już przekonywać. Natomiast mniej znane są dwa pozostałe rozwiązania. „Bike&Ride” polega na wyposażaniu stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych w parkingi rowerowe. W Europie Zachodniej są one często strzeżone oraz oferowane są w nich dodatkowe usługi (np. konserwacja rowerów). Doprowadza to do wzrostu atrakcyjności rowerów jako substytutu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej na krótkich dystansach. Natomiast na obszarach wiejskich będzie wsparciem dotychczasowych zachowań mieszkańców, którzy często zmuszeni są zostawiać swoje rowery bez opieki na stacjach w miejscach do tego niewyznaczonych (np. przypięte do ogrodzeń). Ponadto „Kiss&Ride” (wydzielone miejsca krótkich postojów w celu podwożenia ludzi na przesiadkę na komunikację zbiorową) poprawią funkcjonalność stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych.

IV.2. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Zainicjowanie lub wzmocnienie integracji w wymiarach: organizacyjnym i taryfowym poszczególnych przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego.*

Uzasadnienie: W szczególności należy wspierać działania polegające na tworzeniu jednolitego systemu taryfowego i rozliczeniowego organizatorów/przewoźników, który w pierwszym etapie rozwoju pozwoli na objęcie jedną taryfą wszystkich środków transportu w obszarach metropolitalnych. Dalszym etapem powinno być stopniowe dołączanie do rozwiązania organizatorów transportu w mniejszych miejscowościach. Należy promować działania zintegrowane, a odejść od formuły „nakładkowej” polegającej na łączeniu dwóch odrębnych systemów taryfowych w jeden, przez co powstaje hybryda o nieakceptowanym dla pasażera koszcie. Przykładem „nakładkowego” rozwiązania może być „Bilet Śląski” (KZK GOP+KŚ), którego cena jest zbliżona do sumy dwóch odrębnych biletów.

V. UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 3 (EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ)

V.1. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Ustalanie taryf na zasadzie formuły marketingowej, a nie kosztowej, tak aby cena biletu stanowiła narzędzie wpływu na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.*

Uzasadnienie: Obecnie wiele taryf i cenników w publicznym transporcie zbiorowym jest ustalany w sposób kosztowy – zależy tylko od długości trasy, czasu trwania przejazdu lub ilości przejechanych stref. Często powoduje to, że przejazd komunikacją zbiorową jest nieatrakcyjny cenowo. Należy zmienić formułę obliczania ceny, tak aby zależała od cech przewożonych osób oraz specyfiki przejazdu. Pozwoli to m.in. zróżnicowanie ceny biletów w zależności od segmentów rynku (np. seniorzy, osoby wymagające wsparcie socjalnego), częstości korzystania z komunikacji (np. zachęcanie kierowców do odbywania przejazdów okazjonalnych komunikacją zbiorową), wielkości grupy pasażerów (np. aby przejazd komunikacją kilku osób nie był droższy od przejazdu samochodem), czasu korzystania z usługi (np. promowanie przejazdów poza szczytami) i in. W ten sposób cena biletu stanie się marketingowym narzędziem kształtowania popytu na transport zbiorowy. Województwo Śląskie ma wiele możliwości realizacji tego kierunku działania –

choćby bezpośrednio wynikające z art. 15 ust.1 pkt. 10 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. O publicznym transporcie zbiorowym.

V.2. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Zarządzanie mobilnością poprzez zachęcanie do tworzenia planów mobilności dla dużych pracodawców, obiektów użyteczności publicznej czy centrów handlowych, które będą narzędziem współpracy z organizatorami transportu w zakresie efektywnego zaplanowania dojazdu.*

Uzasadnienie: Obsługa transportowa dużych generatorów ruchu jest sporym wyzwaniem. Ponieważ sfera ta jest nieregulowana żadnymi przepisami, należy zachęcać zarządców takich generatorów do dobrowolnej współpracy przy planowaniu mobilności pracowników i klientów. Nierzadko pozwoli to na rozładowanie zatłoczenia dróg i zwiększenia efektywności transportu zbiorowego. Wsparcie zrównoważonej mobilności ze strony samorządu opłaci się w postaci zmniejszonych kosztów funkcjonowania transportu, zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska i strat czasu w podróżach. Realizacja tego kierunku działań może odbywać z pomocą wsparcia ze strony funduszy europejskich.

V.3. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Ustalanie polityk parkingowych w miastach poprawiających atrakcyjność dojazdu komunikacją publiczną.*

Uzasadnienie: zmniejszenie stanów kongestii oraz im w przyszłości można osiągnąć dzięki odpowiedniej polityce parkingowej, która m.in. będzie zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ograniczonej podaży tych miejsc i ograniczonej przepustowości sieci ulicznej. Z jednej strony można to osiągnąć poprzez odpowiednie zapisy w planach miejscowych, a drugiej przez zrównoważone kreowanie opłat za parkowanie.

VI. UWAGI DO ROZDZIAŁU 6 - CEL 5 (WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU)

VI.1. Proponuje się dodanie nowych kierunków działań:

- ***Objęcie obszarów metropolitalnych systematycznymi Kompleksowymi Badaniami Ruchu,***
- ***Stworzenie publicznie dostępnego makroskopowego modelu ruchu dla obszarów metropolitalnych.***

Uzasadnienie: KBR pozwalają poznać zachowania komunikacyjne mieszkańców, a przez to lepiej zarządzać i planować system transportowy. KBR są cyklicznie przeprowadzane przez duże ośrodki metropolitalne, takie jak Warszawa, Wrocław, Poznań czy Kraków. Natomiast dzięki modelowi ruchu możliwe będzie efektywne planowanie inwestycji infrastrukturalnych, zmian przebiegu linii komunikacyjnych, wprowadzania opłat za korzystanie z infrastruktury i zmian taryf. Ważne jest, aby model ruchu był kompleksowy, tj. obejmował spójny obszar i wszystkie środki transportu. Obecnie niektóre zarządy dróg posiadają takie modele ograniczone do obszaru swojego działania (np. Tychy), jednak z racji współzależności jakie zachodzą w obszarach aglomeracyjnych konieczne jest stworzenie modelu ruchu obejmującego całą metropolię. Model ten powinien być dostępny bez ograniczeń finansowych dla wszystkich interesariuszy reprezentujących stronę publiczną, tak aby w nieskrępowany i bezpłatny sposób można było go używać w procesie planowania. Z uwagi na rozproszenie podmiotów bezpośrednio zainteresowanych powyższymi celami (gminy, powiaty, organizatorzy komunikacji, zarządy dróg i in.) proponuje się, aby oba kierunki działań były realizowane pod przewodnictwem silnego lidera – np. Urzędu Marszałkowskiego (lub Powiatu Metropolitalnego, jeśli powstanie).

VI.2. Proponuje się dodanie kierunku działania: *Unifikacja oraz integracja systemów kart elektronicznych i e-portmonetek.*

Uzasadnienie: Głównym celem tego kierunku działań będzie umożliwienie współpracy przy sprzedaży wspólnych produktów (np. biletów, kart miejskich, usług informacyjnych) przez wiele podmiotów. Obecnie poszczególni organizatorzy nie podejmują działań na rzecz stworzenia jednolitego technicznie systemu. Także wdrażany ogromnym wysiłkiem finansowym projekt ŚKUP ogranicza się tylko do obszaru działania KZK GOP, przez co marnowana jest szansa stworzenia podwalin pod integrację z innymi organizatorami (np. MZK Tychy, MZKP Tarnowskie Góry). Nie nawiązuje też do rozwiązań stosowanych już w innych miastach, np. do karty elektronicznej ZTZ Rybnik czy PKM Jaworzno.

VII. UWAGI DO ROZDZIAŁU 7 (LISTA DUŻYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ)

VII.1. Brak jest uzasadnienia wskazanych przedsięwzięć, w szczególności w kontekście celów, kierunków działań i założeń strategii.

Uzasadnienie: Widoczną od razu wadą listy dużych przedsięwzięć jest brak podanych kryteriów zakwalifikowania ich jako kluczowych do realizacji SRT. W szczególności zdanie *wskazano listę dużych przedsięwzięć (...), które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów* jest nietrafne, biorąc pod uwagę, że nie uzasadniono jak te inwestycje spełnią te cele i jak wpiszą się w kierunki działań zdefiniowane w rozdziale 6. Można wręcz odnieść wrażenie, że duża część przedsięwzięć znalazła się w SRT dlatego, że została zaplanowana i częściowo wdrożona już wcześniej, a więc bez sprawdzenia jak spełnia zasady i cele nakreślone SRT. Trudno zgodzić się też ze zdaniem, że wskazane przedsięwzięcia *nie wykluczają i nie ograniczają (...) podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań, czy projektów prorozwojowych służących realizacji celów strategii* – należy zauważyć bowiem, że w przekazanie konkretnych środków finansowych na dane przedsięwzięcie, może uniemożliwić lub znacznie opóźnić realizację innego. Dlatego tak kluczowy jest odpowiedni dobór projektów, których realizacja będzie umotywowana merytorycznymi przesłankami.

VIII. UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.1 (TRANSPORT DROGOWY)

VIII.1. Należy uzależnić realizację niektórych przedsięwzięć drogowych od stanu substytutynych połączeń komunikacją zbiorową (koleją, transportem miejskim).

Uzasadnienie: Po porównaniu proponowanych inwestycji drogowych z proponowanymi inwestycjami kolejowymi widać wyraźną dysproporcję pomiędzy poziomem skonkretyzowana inwestycji w tym pierwszym i drugim segmencie. Jednocześnie szereg inwestycji drogowych jest zaproponowany w relacjach, w których transport publiczny ma niską pozycję konkurencyjną z racji dekapitalizacji infrastruktury, rozdrobnienia organizacyjnego czy dezintegracji taryfowej. Są to przede wszystkim poniższe przedsięwzięcia:

1. Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4’),
2. Budowa drogi regionalnej Racibórz – Pszczyna,
3. Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy – Pawłowice,
4. Budowa Drogowej Trasy Średnicowej (Katowice – Dąbrowa Górnicza),
5. Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (Bielsko Biała – Głogoczków – kier. Kraków).

Realizacja tych inwestycji, przy jednoczesnym zaniechaniu poprawy substytutycznych połączeń kolejowych doprowadzi do ustalenia się niesprawiedliwej przewagi konkurencyjnej transportu drogowego nad publicznym. W efekcie doprowadzi do zwiększenia deficytu tego drugiego i jego jeszcze większej marginalizacji w obsłudze Województwa Śląskiego. Ponadto, nowe drogi, choć początkowo rozładują zatłoczenie na drogach, to w dalszej perspektywie spowodują wygenerowanie nowego ruchu (zjawisko ruchu indukowanego) i problemy z kongestią powrócą. W związku z powyższym wnioskujemy o zabezpieczenie w SRT warunku, że rozwój infrastruktury drogowej musi być prowadzony równolegle z rewitalizacją lub modernizacją infrastruktury publicznego transportu zbiorowego. I tak budowa obwodnicy autostradowej GOP czy rozbudowa DTŚ powinna iść w parze ze stworzeniem szybkiej kolei aglomeracyjnej (patrz dalsze uwagi) w GOP, budowa drogi Racibórz – Pszczyna i Drogi Głównej Południowej z uatrakcyjnieniem połączeń kolejowych oraz integracją organizacyjną i taryfową przewozów w obszarze aglomeracji rybnickiej (patrz dalsze uwagi), a budowa BDI z rewitalizacją międzywojewódzkiego połączenia kolejowego Bielsko Białą – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska – Kraków.

Zaproponowane działanie będzie zgodne z zapisanymi w dalszej części SRT zasadami:

1. Kompleksowości (konkurencyjność całości systemu i komplementarność gałęzi transportu),
2. Intermodalności (alternatywność środków transportu) ,
3. Zrównoważonego rozwoju (ochrony środowiska),
4. Promocji transportu zbiorowego (rozwój systemu transportu uwzględnia potrzeby transportu zbiorowego), 5. Zapobiegania (skutkom zanieczyszczenia środowiska).

IX. UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.2 (TRANSPORT SZYNOWY)

IX.1. Proponuje się zastąpienie tego przedsięwzięcia *Budowa szybkiej kolei regionalnej* innym, pod nazwą *Budowa szybkiej kolei aglomeracyjnej*.

Uzasadnienie: Trudno domyślić się, jaki jest cel zaproponowanego w SRT przedsięwzięcia, ponieważ zakres przedmiotowy dotyczy nowej infrastruktury kolejowej, a zakres geograficzny dotyczy obszaru, w którym istnieją już sieć regionalnych linii kolejowych. Ponadto zakres działań pokrywa się z przedsięwzięciem *Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe*.

Należy zauważyć, że na terenie konurbacji górnośląskiej brak jest efektywnego szynowego transportu aglomeracyjnego. Istniejące linie kolejowe często omijają znaczące generatory podróży, takie jak osiedla i centra miast. Z drugiej strony, istniejąca komunikacja tramwajowa z racji swych właściwości (gęste przystanki, a więc niska prędkość komunikacyjna) nie stanowi szybkiej i konkurencyjnej dla samochodu formy transportu na dalsze odległości. Potrzebne jest stworzenie całkiem nowego środka komunikacji o wysokich prędkościach handlowych, który spełni oczekiwania pasażerów, chcących szybko przemieszczać się między ważnymi ośrodkami aglomeracji, a domem czy pracą. Należy jednocześnie podkreślić, postulowany przez niektóre środowiska powrót do budowy Kolei Ruchu Regionalnego (KRR) nie spełni wspomnianych oczekiwań. KRR przeprowadzona bowiem wzdłuż istniejącego korytarza linii kolejowych nr 1 i 137 między Dąbrową Górniczą, Katowicami a Gliwicami, omija wiele istotnych generatorów ruchu. Szczególnie między stacjami Świętochłowice a Zabrze widoczny jest właśnie taki „efekt tunelu”. Dlatego koniecznym wydaje się opracowanie nowego korytarza, który swoim przebiegiem obejmie jak najwięcej generatorów ruchu (osiedli,

centrów dzielnic, miast, obiektów przemysłowych, handlowych itp.). Za wzór może posłużyć kolej S-Bahn w Zagłębiu Ruhry – obszarze bardzo podobnym do Aglomeracji Górnośląskiej. Forma takiego środka transportu może opierać się na lekkiej kolei miejskiej (LRT) lub naziemnym metrze.

IX.2. Należy doprecyzować zakres przedsięwzięcia *Rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe, poprzez stworzenie konkretnej listy rankingowej linii proponowanych do rewitalizacji, modernizacji i odtworzenia*

Uzasadnienie: Obecnie w projekcie SRT występuje wyraźna dyskryminacja transportu kolejowego wobec drogowego, dla którego Strategia określiła konkretne projekty do wykonania. Inwestycje w sieć kolejową powinny wynikać z przeprowadzonej szczegółowej diagnozy problemów, jakie występują na konkretnym fragmencie sieci i ich wpływu na funkcjonowanie Województwa Śląskiego. Działając tą metodą należy sporządzić listę rankingową problemów do usunięcia w pierwszej kolejności. Proponuje się realizację następujących przedsięwzięć:

1. Linia 694/157/190/191, odcinek Bronów – Skoczów – Goleszów – Wisła Głębce

Jest to fragment silnie promowanego przez Koleje Śląskie połączenia Katowic z Wisłą. Mimo niskich prędkości handlowych, wg zapewnień przewoźnika udało się uzyskać wzrost ilości podróżnych. Ponieważ odcinek Katowice – Bronów znajduje się w europejskim korytarzu E65, do rewitalizacji pozostaje tylko odcinek od Bronowa do Wisły Głębce (40 km). Remont należałoby rozpocząć natychmiast ponieważ stan techniczny linii jest tragiczny. Sytuacja jest na tyle poważna że linii grozi całkowite zamknięcie, głównie przez zły stan obiektów inżynierskich (przede wszystkim mostów). W chwili obecnej ograniczenia prędkości z uwagi na ich zły stan występują w 12 lokalizacjach na jednotorowym odcinku Goleszów – Wisła Głębce, powodując konieczność ograniczenia prędkości do nawet 10 km/h. Szybkie połączenie stolicy województwa z największym ośrodkiem wypoczynkowym regionu jest niezwykle istotne wobec niewydolnych w stosunku do potrzeb dróg wojewódzkich nr 941 i 942.

2. Linia 140, odcinek Rybnik Towarowy – Rydułtowy – Sumina

Jest to linia niezwykle ważna dla mieszkańców Rybnika, Rydułtów, Raciborza oraz gmin powiatu rybnickiego i raciborskiego. Prędkości na tym odcinku są systematycznie obniżane. W każdym nowym rozkładzie jazdy pojawiają się nowe ograniczenia prędkości. W ciągu 2-3 lat prędkości na tym odcinku spadną do 20-30 km/h, co utrudni dojazd do Rybnika i Katowic dla wielu mieszkańców Subregionu Zachodniego poprzez znaczne wydłużenie czasu jazdy pociągów.

3. Odbudowa stacji (mijanki) Łaziska Górne Brada

Ten element infrastruktury kolejowej jest niezwykle potrzebny dla pasażerów korzystających z trzeciej pod względem liczby pasażerów linii Katowice – Rybnik. Stworzy możliwość niezwykle korzystnych zmian w rozkładzie jazdy, oraz doprowadzi do poprawy punktualności. Istniejący układ mijanek uniemożliwia konstrukcję rozkładu przewidywanego skomunikowanie w Katowicach pociągów z Rybnika w innych kierunkach bez szkodliwej ingerencji w wypracowany od lat model rozkładu jazdy. Obecnie pokonanie najdłuższego szlaku

z Orzesza do Mikołowa zajmuje 13 minut. W razie opóźnień oznacza to, iż dwa pociągi pojawiają się na obu końcach tego szlaku i jeden z nich musi oczekiwać na mijankę aż 13 minut, co jeszcze bardziej zwiększa opóźnienie.

4. Linia 62, Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Strzemieszycze

Jest to fragment połączenia Katowic i Zagłębia z Wolbromiem, Bukownem, Olkuszem i Kielcami. Ten jednotorowy odcinek o niskich prędkościach technicznych stanowi wąskie gardło całego ciągu. Mimo złego stanu infrastruktury przed objęciem linii przez Koleje Śląskie połączenie to cieszyło się dużym powodzeniem. Pogorszenie oferty na tej linii przez KŚ – skrócenie pociągów do Sosnowca i narzucenie przesiadki w Sławkowie, wywołało spory oddźwięk w opinii społecznej. Świadczy to o dużym potencjale tej linii. Pogorszenie połączeń kolejowych jak i długi czas podróży sprawiły, że pasażerowie zostali zmuszeni godzić się na podróżowanie mikrobusami, w warunkach urągających ludzkiej godności. Mikrobusy kursujące równoległą drogą w dużej mierze przypominają te znane z krajów trzeciego świata, jednak pasażerowie nie mają innego wyboru.

5. Linia 117, Bielsko Biała Główna – Kozy – gr. województwa (- Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona)

Jest to ważny i naturalny ciąg łączący Bielsko Białą z Krakowem. Wojewódzkie przewozy kolejowe na tej linii funkcjonują najbardziej efektywnie, jeśli uruchamiane jest bezpośrednie połączenie między Bielskiem Białą a Krakowem. Niestety, w chwili obecnej podróżni zmuszani są do przesiadania się w Wadowicach i nieraz długiego oczekiwania na kolejny pociąg. Prędkości drogowe na tej linii, wynoszące nie więcej niż 60 km/h, nie pozwalają na skuteczne przyciągnięcie pasażerów. Jednocześnie jest to linia biegnąca równolegle do planowanego przebiegu Beskidzkiej Drogi Inwestycyjnej. Realizacja projektu BDI, przy jednoczesnym zaniechaniu poprawy substytutownego połączenia kolejowego, doprowadzi do ustalenia się niesprawiedliwej przewagi konkurencyjnej transportu drogowego nad publicznym (patrz też uwaga VIII.1). Z powyższych przyczyn, we współpracy z Województwem Małopolskim, należy dążyć do rewitalizacji linii nr 117 na całym jej odcinku.

IX.3. Proponuje się rezygnację z przedsięwzięcia *Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej.*

Uzasadnienie: pomysł rewitalizacji linii nr 182 Zawiercie – Tarnowskie nie był nigdy wskazywany do realizacji w dokumentach planistycznych, ani w studiach wykonalności opracowywanych na zlecenie PKP PLK S.A. Szczególnie w kontekście połączenia pasażerskiego GOP z lotniskiem użycie tej linii było wskazywane jako nieefektywne w stosunku do innych wariantów (por. *Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską*, Warszawa 2007, wykonane na zlecenie UMWŚ). Ponadto istnieje już ciąg pełniący funkcje zewnętrznej północnej obwodnicy GOP. Jest nim obecnie rewitalizowana ze środków POiŚ linia nr 61 na odcinku Częstochowa – Herby Stare. Jednocześnie od strony Zawiercia, już teraz istnieje dość dużo alternatywnych korytarzy. W ruchu pasażerskim dla linii nr 1 są to linie nr 160 (odc. Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice), linie nr 133 i 62 (Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Dąbrowa Górn. Płd. – Sosnowiec Płd. – Katowice). W ruchu towarowym natomiast są to linia 133 przez Dąbrowę Górniczą Południową oraz linia 154 przez Dąbrowę Górniczą Wschodnią. Niestety, o ile linia 133 jest obecnie

rewitalizowana ze środków POiŚ, to pozostałe wymienione linie są w fatalnym stanie technicznym (niskie prędkości drogowe, zamknięte posterunki ruchu, szlaki jednotorowe o niskiej przepustowości). Biorąc pod uwagę powyższe, nie wydaje się zasadnym dalsze rozwijanie tego projektu.

XI.4. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Stworzenie połączenia kolejowego Jastrzębia Zdroju z innymi miastami konurbacji rybnickiej oraz Katowicami.*

Uzasadnienie: Ponad 90-tysięczne Jastrzębie Zdrój to obecnie największe polskie miasto nie posiadające pasażerskiego połączenia kolejowego. Jednocześnie jest to jeden z ważniejszych ośrodków konurbacji rybnickiej. Przez miasto przebiega lub przebiegało wiele linii kolejowych, należących zarówno do PKP jak i do przemysłu. Stwarza to możliwość podjęcia wielowariantowej analizy odtworzenia połączenia Jastrzębia Zdroju z innymi ośrodkami w Województwie Śląskim. Należy zbadać możliwość stworzenia połączenia nie tylko w relacjach jakie funkcjonowały do lat 90. na liniach PKP, ale także nowych, wykorzystujących tory kolei przemysłowych. Infrastruktura kolejowa będąca poza zarządem PKP potencjalnie otwiera ciekawe możliwości: linia górnicza w kierunku Rybnika przebiega w najbliższym sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i usługowej, m.in. przez Os. Bogoczowiec, Os. Zofiówka i Os. Tysiąclecia w Jastrzębiu, Boguszowice-Osiedle, Nowy Dwór i Chwałowice w Rybniku. Do takiego wariantu połączenia przychylnie nastawiony jest zarządca infrastruktury tej linii – Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o. o., która wystąpiła do samorządów lokalnych z inicjatywą uruchomienia takich przewozów. Na etapie formułowania Strategii trudno przesądzać o wyborze konkretnego przebiegu linii, dlatego należy pozostawić tę kwestię otwartą.

IX.5. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Budowa nowych przystanków kolejowych, rewitalizacja istniejących stacji wraz z infrastrukturą towarzyszącą do obsługi podróżnych, budowa parkingów P&R, B&R, K&R przy stacjach kolejowych.*

Uzasadnienie: kolejnym kluczowym zadaniem po rewitalizacji sieci kolejowej GOP, jest zintegrowanie jej z siecią osadniczą i innymi podsystemami transportu. Wymienione w tytule przedsięwzięcia zadania posłużą temu celowi oraz zwiększą komfort korzystania z transportu kolejowego. Ważne jest ustalenie uwagi na wspomniane działania, np. poprzez dedykowane programy wsparcia finansowego dla samorządów, zarządców infrastruktury kolejowej oraz organizatorów transportu.

IX.6. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Likwidacja wąskich gardel w kolejowym ruchu towarowym wraz z wyszczególnieniem odcinków wymagających najpilniejszej rewitalizacji*

Uzasadnienie: transport kolejowy nie będzie konkurencyjny w stosunku do drogowego, jeśli nie będzie szybki, a czas trwania procesu przewozowego będzie trudny do przewidzenia. Jednocześnie wąskie gardła zmniejszają dostępność transportową Województwa Śląskiego, przez co staje się ono nieatrakcyjnym terenem dla inwestycji przemysłowych oraz do budowy multimodalnych centrów logistycznych (co stoi w sprzeczności choćby z celem 2 w rozdziale 6). Wobec powyższego proponuje się zwrócenie szczególnej uwagi na „wąskie gardła śląskiej sieci kolejowej”. Działania zmierzające do zwiększenia przepustowości powinny być dobrane indywidualnie do każdego odcinka, ale mogą polegać na: rewitalizacji (przede wszystkim!), dobudowie drugiego toru, odtworzeniu zdolności technicznych stacji (obecnie często brakuje torów bocznych do wyprzedzania i krzyżowania pociągów), wyposażeniu linii w samoczynną blokadę liniową.

Według naszej wiedzy wąskie gardła występują przede wszystkim na:

1. Południowej i północnej obwodnicy towarowej GOP:

- a. Gliwice Łabędy – Zabrze Makoszowy – Katowice Muchowiec – Sosnowiec Dańdówka – Dorota – Łazy/Jaworzno Szczakowa (linie 140, 171 i łącznice) wraz z węzłem Katowice Muchowiec/Ligota (linie 655, 657 w kierunku Katowic Szopieniec Płn., Mysłowice, 652, 653, 706, 707 w kierunku Katowic Ligoty i Kostuchny oraz 142 Katowice Ligota – Kostuchna – Tychy)
- b. Gliwice Łabędy – Zabrze Biskupice – Bytom - Katowice Szopienice Północne – Mysłowice - Oświęcim (linie 168, 200, 711, 147, 132, 131, 161, 138)

Uzasadnienie: Wymienione ciągi stanowią odpowiednio południową i północną obwodnicę towarową GOP. Są także wykorzystywane do objazdów w czasie utrudnień w ruchu na pasażerskiej linii średnicowej. Wiele odcinków tych linii leży w korytarzach AGTC i TEN-T. Oba ciągi, poza nielicznymi szlakami, są bardzo zdewastowane technicznie: niewielkie prędkości drogowe i pozamykane tory czy rozjazdy na stacjach mocno ograniczają ich przepustowość. Jednocześnie po przeprowadzanych obecnie rewitalizacjach komplementarnych tras (np. linia 131 Kalety – Tarnowskie Góry – Bytom Karb, linie 160/186/133 Zawiercie – Łazy – Jaworzno Szczakowa) będą stanowić wąskie gardła w krajowych i międzynarodowych ciągach przewozowych. Wymienione linie są ważne z uwagi na separację ruchu towarowego od intensywnego ruchu aglomeracyjnego, regionalnego i dalekobieżnego na analogicznych ciągach pasażerskich.

Ponadto w rejonie węzła Katowice Muchowiec/Ligota na szeregu szlaków (np. Panewnik podg – Katowice Muchowiec, Katowice Muchowiec – Katowice Janów, Katowice Muchowiec – Stawiska podg, Katowice Muchowiec – Staszic podg, Katowice Muchowiec – Katowice Ochojec, Katowice Ligota – Panewnik podg prowadzony jest ruch tylko po jednym torze, co znacząco ogranicza przepustowość). W celu walki o lepszą pozycję konkurencyjną transportu kolejowego należy dążyć do rewitalizacji w/w linii i wyrównania różnic w przepustowości na ciągach, jakie przez nie przechodzą.

2. Linii 180: Dorota (podg) – Sosnowiec Jęzor – Mysłowice Brzezinka

Uzasadnienie: jest to fragment jednego z wariantów korytarza CE-65 (umowa AGTC). Na obszarze Województwa Śląskiego stanowi on kluczowy składnik ciągu (Zduńska Wola) – Chorzew Siemkowice – Częstochowa - Zawiercie – Oświęcim – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine. Na tym odcinku odbywa się też intensywny lokalny ruch towarowy związany z przewozem węgla. Zarazem jest to linia w całości jednotorowa, co stanowi wąskie gardło dla przewozów towarowych. Obniżenie przepustowości potęgują także niskie prędkości techniczne. Z uwagi na duży ruch towarowy konieczna jest rozbudowa tego odcinka do dwóch torów wraz z modernizacją układu stacji Sosnowiec Jęzor w celu dostosowania jej do aktualnych potrzeb ruchu towarowego.

3. Linii 199/153 na odcinku Rudziniec Gliwicki – Toszek Płn.

Uzasadnienie: jest to linia położona na kierunku „wschód – północ/zachód” leżąca w jednym z wariantów korytarza CE-65. Na odcinku Kędzierzyn Koźle – Rudziniec Gliwicki stanowi ona trzeci tor służący do odseparowania ruchu towarowego od pasażerskiego. Z uwagi na trwające kilka lat zamknięcia tego toru na szlakach Sławięcice – Rudziniec Gliwicki oraz Rudziniec Gliwicki – Toszek Płn. ruch pociągów towarowych nie może odbywać się płynnie. Prędkości drogowe na tej linii nie spełniają warunków zapisanych w umowie AGTC.

4. Wielu stacjach kolejowych w Województwie Śląskim z ograniczonej pojemności grup torów

Uzasadnienie: znaczną przeszkodą w płynnym przemieszczaniu się pociągów towarowych na obszarze Województwa Śląskiego jest niska pojemność stacji rozrządowych, manewrowych i przelotowych. Wiele torów bocznych, przyjazdowych i odjazdowych jest zamknięta z uwagi na zły stan techniczny. Na dużą część torów nie da się wjechać z powodu krańcowego zużycia rozjazdów. Choć wiele usterek wynika ze złego stanu podkładów, a więc jednostkowy koszt ich usunięcia jest relatywnie niewielki, to nie są one naprawiane. Nawarstwienia z wielu lat powodują, że w chwili obecnej pojemność jest za mała nawet na kilku kolejnych stacjach. Utrudnia to wyprzedzanie pociągów towarowych przez pasażerskie oraz powoduje powstawianie kolejek pociągów towarowych, oczekujących na przyjęcie do stacji docelowych. Największe problemy występują m.in. na następujących posterunkach: Rybnik, Rybnik Towarowy, Rybnik Gotartowice, Leszczyny, Sumina, Chałupki, Nędza, Bierawa, Rudziniec Gliwicki, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Nowy Bieruń, Bytom Bobrek, Bytom Karb, Gliwice Łabędy, Pyskowice, Toszek, Sosnowiec Jęzor, Żory, Pawłowice Śląskie.

5. Linii 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice

Uzasadnienie: jest to fragment wariantu korytarza CE 65 objętej umową AGTC. Na obszarze Województwa Śląskiego stanowi ona kluczowy składnik ciągu (Zduńska Wola) – Chorzew Siemkowice – Częstochowa - Zawiercie – Oświęcim – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine. Mimo to, na długości ponad 45 km jest to linia jednotorowa, posiadająca rzadko rozmieszczone posterunki umożliwiające krzyżowanie się pociągów (Biała Pajęczańska, Brzeźnica nad Wartą, Cykarzew, Rząsawa i Wyczerpy). Prędkości drogowe na tej linii nie spełniają warunków zapisanych w umowie AGTC.

6. Linii 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny

Uzasadnienie: pomimo, że linia ta należy do sieci TEN-T, w chwili obecnej na odcinku Gierałtówice – Knurów jest nieprzejezdna z uwagi uszkodzenia infrastruktury powstałe przez szkody górnicze. Ponadto na pozostałych są rażąco niskie prędkości drogowe rzędu 20-40 km/h. Taka sytuacja powoduje, że ruch towarowy musi być kierowany dłuższymi trasami okrężnymi, co wydatnie zmniejsza konkurencyjność transportu kolejowego. Ponadto wspomniana trasa jest komplementarna do rewitalizowanego właśnie odcinka Chałupki – Wodzisław – Rybnik (linia nr 158). Łącznie obie linie będą stanowić najkrótsze połączenie aglomeracji katowickiej z granicą z Czechami.

7. Liniach 173/140/151 na odcinku Rybnik – Kędzierzyn Koźle

Uzasadnienie: pomimo, iż na omawianym są to linie magistralne o znaczeniu państwowym w ostatnich latach wymieniono tylko tor nr 1 na odcinku Rybnik – Sumina oraz 2 kilometry toru nr 2 między Jejkowicami a Suminą. Tory na pozostałych odcinkach są już znacznie wyeksploatowane, co skutkuje licznymi ograniczeniami prędkości i znacznym spadkiem przepustowości. Są to główne ciągi wywozu węgla z rybnickich i jastrzębskich kopalń w kierunku zachodnim i północno-zachodnim. Wąskim gardłem często staje się odcinek Kuźnia Raciborska – Kędzierzyn Koźle. Ponadto pokrywająca się z omawianym odcinkiem linia nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki wchodzi w skład korytarza E 59 (umowa AGC).

X. UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.5 (TRANSPORT ROWEROWY)

X.1. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Stworzenie sieci wypożyczalni rowerów miejskich.*

Uzasadnienie: sukcesy takich projektów w Warszawie czy Wrocławiu pokazują, że dobrze zorganizowany system wypożyczalni miejskich cieszy się popularnością wśród mieszkańców miast. W szczególności dotyczy to młodszych pokoleń, które w ten sposób trwale zmieniają swoje nawyki transportowe. Ułatwi to zmniejszenie udziału komunikacji indywidualnej w ogólnej liczbie podróży.

XI. UWAGI DO PODROZDZIAŁU 7.7 (ORGANIZACJA TRANSPORTU)

XI.1. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Stworzenie stabilnej siatki połączeń transgranicznych w przewozach kolejowych.*

Uzasadnienie: mimo, że Województwo Śląskie posiada kilka przejść granicznych przystosowanych do ruchu pasażerskiego z południowymi sąsiadami (Zwardoń – Zilina ze Słowacją, Zebrzydowice – Petrovice u Karvine, Cieszyn – Cesky Tesin oraz Chałupki – Bohumin z Czechami), brakuje dostępnych dla każdego mieszkańca Województwa Śląskiego połączeń regionu z zagranicą. W ruchu transgranicznym ze Słowacją konieczna jest przesiadka w Zwardoniu, a godziny kursowania pociągów nie umożliwiają dogodnego dojazdu z centralnych i północnych obszarów województwa. Ponadto należy dodać, że połączenia te istnieją tylko i wyłącznie dzięki zaangażowaniu strony słowackiej i nie są w żaden sposób dofinansowane przez stronę polską (zarówno ze środków MTBiGM lub UMWŚ). Natomiast w ruchu transgranicznym z Czechami funkcjonują tylko i wyłącznie połączenia dalekobieżne (poc. pospieszne oraz EuroCity) finansowane przez MTBiGM. Pasażer połączeń regionalnych zmuszony jest przekroczyć granicę na piechotę (odległości między dworcami wynoszą: Zebrzydowice – Petrovice u Karvine: 7 km, Cieszyn – Czeski Cieszyn: 2 km, Chałupki – Bohumin: 5 km). Od rozkładu jazdy 2013/14 ruch będzie odbywał się przez tylko przejście w Zebrzydowicach, a przejście graniczne w Cieszynie i Chałupkach będzie nieużytkowane. Z uwagi na brak współfinansowania, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego nie ma żadnego wpływu na kształtowanie oferty w/w połączeń. Obsługa ruchu transgranicznego w pierwszym etapie może polegać na wydłużeniu istniejących połączeń z Katowic za stację graniczną, co w skali całości przewozów nie spowoduje znaczącego przyrostu kosztów. W dalszym etapie należy dążyć do stworzenia szkieletu połączeń w segmencie regionalnym, które będą dojeżdżać do ważniejszych ośrodków miejskich na Słowacji i Czechach. Pozwoli to zacieśnienie związków regionów podzielonych

granicą, w szczególności do zwiększenia dostępności komunikacyjnej Województwa Śląskiego dla południowych sąsiadów.

XI.2. Proponuje się dodanie nowego działania: *Demonopolizacja rynku przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej w Województwie Śląskim.*

Uzasadnienie: Od wielu lat można obserwować skutki monopolu w kolejowych przewozach wojewódzkich (dawniej regionalnych) w Województwie Śląskim. Notoryczny deficyt PR Katowice był leczony ciągłym ograniczaniem kosztów zmiennych (cięciem połączeń kolejowych), co wcale nie eliminowało przyczyn wysokich kosztów funkcjonowania zakładu. Na przestrzeni lat doprowadziło to do „zjadania własnego ogona”: w celu likwidacji deficytu zawieszano połączenia, co znowu generowało deficyt i prowadziło do punktu wyjścia. Ciesząca się monopolistyczną pozycją spółka nie była zainteresowana proefektywnościowymi działaniami zmierzającym do faktycznej optymalizacji kosztów, która poprawiłaby konkurencyjność zakładu i zahamowała proces likwidacji połączeń. Zmiana Przewozów Regionalnych na Koleje Śląskie, nie wyeliminowała tego problemu, mimo że było to głównym celem powstania tej spółki. Zasada ograniczenia deficytu pozostała dokładnie taka sama, a błędne koło likwidacji połączeń toczy się dalej. Wydaje się, że model bezpośredniego powierzania obsługi połączeń jednemu przewoźnikowi w warunkach Województwa Śląskiego uległ wyczerpaniu. Proponuje się więc zapisanie w Strategii docelowego modelu, w którym na rynku w warunkach konkurencji regulowanej (tzw. konkurencji o rynek) dopuszcza się funkcjonowanie wielu przewoźników. Należy przy tym uważać, aby nie tworzyć dużej bariery wejścia na rynek (np. połączenia powinny być pogrupowane w nieduże i spójne pakiety, a posiadany przez województwo tabor udostępniany zwycięzcy przetargu). Jednocześnie należy zagwarantować bezpieczną dla osób zatrudnionych (w szczególności związanych z obsługą ruchu i pociągów) zmianę pracodawcy. Trzeba podkreślić, że wdrożenie konkurencji regulowanej będzie działaniem wyprzedzającym, ponieważ najprawdopodobniej w 2019 roku w całej Unii Europejskiej przetargi na obsługę kolejowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej będą obowiązkowe. Zasadę tę narzuci najprawdopodobniej IV pakiet kolejowy (obecnie w trakcie procesu legislacyjnego).

XI.3. Proponuje się dodanie nowego przedsięwzięcia: *Wdrażanie priorytetów dla komunikacji zbiorowej w miastach.*

Uzasadnienie: minimalizacja strat czasu dla pojazdów komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach jest kluczem do poprawienia atrakcyjności transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej.

XII. UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.1 (UKŁAD PODMIOTOWY SYSTEMU WDRAŻANIA SRT)

XII.1. Proponuje się włączenie strony społecznej oraz środowisk naukowo-technicznych w proces wdrażania i monitorowania efektów SRT

Uzasadnienie: W opisanym układzie podmiotowym zabrakło wskazania roli lokalnych i regionalnych organizacji społecznych (np. stowarzyszeń mieszkańców, stowarzyszeń branżowych, stowarzyszeń reprezentujących interesy pasażerów) w procesie planowania, uzgadniania i realizacji przedsięwzięć transportowych. Przykładami dobrych praktyk w tym zakresie jest cyklicznie organizowane Forum Mobilności w Krakowie, czy odbywające się od niedawna spotkania na temat kolei regionalnej przy Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach. W praktyce organizacje społeczne mogą być włączone w proces analizowania postępów wdrażania strategii

i wydawania rekomendacji co do dalszego działania. W monitoring strategii warto włączyć też regionalne ośrodki naukowe i techniczne.

XIII. UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.3 (ZASADY REALIZACJI)

XIII.1. Należy zagwarantować realizację zasady zrównoważonego podziału środków między transport drogowy i kolejowy w stosunku 6:4.

Uzasadnienie: w całym tekście SRT brakuje najważniejszej zasady podziału środków finansowych wynikającej z zaleceń Komisji Europejskiej - podziału środków między transport drogowy a kolejowy w stosunku 6:4. Brak ujęcia tej zasady oraz monitorowania jej spełnienia na w późniejszych etapach wdrażania SRT może doprowadzić do utrwalenia się przewagi transportu drogowego nad kolejowym. Taka sytuacja stanowiłaby pogwałcenie wielu innych zasad zapisanych w SRT oraz innych dokumentach strategicznych i planistycznych. Obawy, że taki scenariusz ma szansę realizacji, są szczególnie uzasadnione w kontekście porównania planowanych w SRT kluczowych przedsięwzięć drogowych i kolejowych (patrz inne uwagi).

XIV. UWAGI DO ROZDZIAŁU 8.4 (ŹRÓDŁA FINANSOWANIA STRATEGII, PPKT. 1. ŚRODKI POCHODZĄCE Z BUDŻETU UNII EUROPEJSKIEJ)

XIV.1. Proponuje się zapisanie, że w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 - priorytet VI Transport*, należy obok projektów drogowych realizować także inwestycje kolejowe. Ponadto w Strategii należy zabezpieczyć zasadę, że środki w ramach RPO muszą być rozdzielane między transport kolejowy i drogowy w proporcji zgodnej z wytycznymi Unii Europejskiej, tj. w stosunku 40:60.

Uzasadnienie: obecny projekt *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020* w priorytecie *Transport* jest całkowicie niezgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz komplementarnością środków transportu. Pod hasłem *rozwój regionalnego transportu kolejowego* zapisano tylko niewielką kwotę na zakup taboru kolejowego, która stanowi tylko 7% środków przeznaczonych na transport w całym niniejszym projekcie. Ponadto jeśli porównać kwoty wydane na infrastrukturę drogową i kolejową to proporcje wynoszą odpowiednio 100% do 0%. Pogwałcenie zaleceń Komisji Europejskiej w kwestii przeznaczenia 40% środków na kolej mogą skutkować zakwestionowaniem *RPOWSL na lata 2014-2020* przez Unię Europejską.

XV. UWAGI DO ROZDZIAŁU 9 (MONITORING I EWALUACJA)

XV.1. Należy ustalić stały okres wykonywania sprawozdań z realizacji strategii.

Uzasadnienie: aktualnie zapisano, że sprawozdania będą opierać się na prowadzonych nie częściej niż co dwa lata badaniach. Takie sformułowanie terminu nie obliuguje samorządu do systematycznego monitoringu efektów wprowadzania strategii. Sporządzanie sprawozdań może odbywać się z różną częstotliwością, co może uniemożliwić porównywanie wyników. Ponadto zbyt rzadkie przeprowadzenie badań może nie doprowadzić do przeoczenia trendów, a przez to uniemożliwi odpowiednio szybką reakcję negatywnie zmiany.

XV.2. Proponuje się dołączenie do wskaźników monitoringu strategii kilku bardziej miarodajnych.

Uzasadnienie: Dla czytelności propozycje wraz z ich uzasadnieniem ujęto w tabelę, będącą załącznikiem do formularza uwag.

Lp.	Cel strategiczny	Nazwa wskaźnika rezultatu	Jednostka	Źródło danych	Uzasadnienie
1	Otwartość i spójność	Prędkości drogowe na liniach kolejowych po których kursują pociągi pasażerskie	Km/h	PKP PLK	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do ruchu pasażerskiego
2		Prędkości drogowe na wszystkich liniach kolejowych	Km/h	PKP PLK	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do każdego rodzaju ruchu
3		Przepustowość linii kolejowych do ruchu pasażerskiego	Liczba pociągów / okres czasu	PKP PLK – zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym	Miarodajny wskaźnik pozwalający monitorować zmianę stanu jakości infrastruktury kolejowej przeznaczonej do ruchu pasażerskiego
4	Otwartość i spójność Efektywna mobilność	Czas osiągnięcia transportem zbiorowym <ul style="list-style-type: none"> • Stolicy województwa z każdej gminy • Stolicy subregionu z każdej gminy 	Minuty	Opracowanie własne	Miarodajny wskaźnik dostępności regionu komunikacją zbiorową i jego spójności
5		Liczba połączeń komunikacją kolejową z każdej gminy posiadającej przystanek kolejowy w przeciętny dzień roboczy: <ul style="list-style-type: none"> • Do stolicy województwa • Do stolicy subregionu 	Liczba połączeń	Opracowanie własne	Miarodajny wskaźnik dostępności regionu komunikacją zbiorową i jego spójności