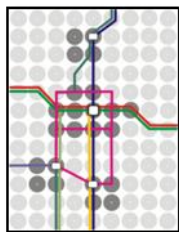


Zarząd Województwa Śląskiego



**Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu
Województwa Śląskiego**

Katowice, kwiecień 2012 r.

SPIS TREŚCI:

I. WSTĘP	3
II. ZASADY OPRACOWANIA I REALIZACJI STRATEGII	5
III. SYNTEZA Z DIAGNOZY SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	7
1. Uwarunkowania zewnętrzne	7
2. Tendencje wpływające na rozwój transportu w regionie	19
3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy	21
4. Uwarunkowania wewnętrzne.....	22
4.1 Stan infrastruktury	22
4.2 Rynek przewozów	31
4.3 Zarządzanie transportem.....	34
4.4 Bezpieczeństwo w transporcie	35
4.5 Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko	36
IV. ANALIZA SWOT.....	37
V. WIZJA	42
VI. POLA STRATEGICZNE I CELE STRATEGICZNE.....	43
VII. PRACE PLANOWANE DO ZREALIZOWANIA	48

Materiał uzupełniający do Założeń:

- 1. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**
- 2. ANALIZA ZGODNOŚCI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI**

I. WSTĘP

Celem opracowania Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest stworzenie efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Opracowanie jako dokument branżowy będzie stanowiło podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju i rozbudowy systemu transportu w województwie śląskim. Zapisy Strategii powinny być spójne i realizować cele generalne zdefiniowane w Strategii Rozwoju Województwa, Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa oraz staną się podstawą do priorytetyzacji decyzji dotyczących dofinansowania inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego oraz środków własnych Województwa Śląskiego.

Na system transportu należy patrzeć przez pryzmat m.in. komunikacji: autobusowej, tramwajowej, kolejowej, lotniczej. Dostępność i jakość infrastruktury transportu decyduje więc o sprawności funkcjonowania organizmów miejskich (aglomeracji) oraz regionu jako całości. Wysoka jakość funkcjonowania systemu transportowego jest podstawowym wyznacznikiem poziomu życia mieszkańców, ma także znaczący wpływ na zmniejszenie obciążenia środowiska. Mając na uwadze powyższe, system transportu w województwie śląskim musi ulec zasadniczym przemianom jakościowym i ilościowym, uwzględniając liczne uwarunkowania europejskie i krajowe.

Dokument Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego korespondować będzie z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, szczególnie z kierunkiem działań C.1.2: Rozbudowa i integracja systemu transportowego, w ramach którego wskazuje się m.in. na:

- konieczność podniesienia jakości usług świadczonych przez transport publiczny, w tym wspieranie tworzenia infrastruktury służącej powiązaniu poszczególnych gałęzi transportu, poprzez rozbudowę m.in. centrów przesiadkowych i miejsc postojowych dla samochodów („park and ride”);
- budowę, rozbudowę i modernizację elementów infrastruktury transportowej,
- implementację narzędzi inteligentnego transportu, w tym systemów monitorowania i sterowania ruchem;
- integrację systemu komunikacji pasażerskiej.

Wskazane działania przyczyniają się tym samym do poprawy stanu bezpieczeństwa podróżowania i transportu oraz umożliwią szybkie przemieszczanie się mieszkańców na obszarze województwa. Sprawny system transportu przyczyni się również do:

- zwiększenia atrakcyjności turystycznej województwa poprzez poprawę dostępności jego oferty;
- zwiększenia dostępności usług wyższego rzędu zlokalizowanych na obszarach aglomeracji miejskich;
- podniesienia atrakcyjności gospodarczej wyrażonej dużą mobilnością społeczności regionalnej.

Dla zapewnienia zgodności dokumentu z projektem krajowej Strategii Rozwoju Transportu oraz z przyjętą przez Radę Ministrów Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,

Strategia Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego, będzie wyznaczała cele i działania w perspektywie roku 2030.

Założenia stanowią punkt wyjścia do opracowania dokumentu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, którego układ logiczny przedstawia poniższy schemat.

Schemat 1. Logika budowy strategii.

LOGIKA BUDOWY STRATEGII



Źródło: Opracowanie własne.

Dokument Strategii będzie miał charakter długookresowy, uwzględniający warunki funkcjonowania i prognozy rozwoju dla różnych gałęzi transportu i komunikacji publicznej do roku 2030-tego.

Obok przedstawienia docelowej struktury strategii, najistotniejszym elementem założeń jest zdefiniowanie tzw. ustaleń strategicznych obejmujących wizję, pola strategiczne oraz cele strategiczne i kierunki działań istotne dla rozwoju systemu transportu województwa śląskiego i nakreślonej wizji.

Zapisy poniższego dokumentu stanowiącego założenia do Strategii Rozwoju Systemu Transportu w Województwie Śląskim są wynikiem prac analitycznych przeprowadzonych przez Zespół Redakcji i Syntezy, prac warsztatowych z udziałem Komitetu Sterującego oraz Zespołu Zadaniowego oraz zrealizowania ekspertyz w pięciu obszarach tematycznych: transport: drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny oraz sektor TSL.

II. ZASADY OPRACOWANIA I REALIZACJI STRATEGII

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

Zasady, o których mowa podzielić można na trzy grupy:

Zasady horyzontalne:

1. **Zasada partnerstwa**, oznaczająca, że wprowadzane zapisy będą przedmiotem szerokich konsultacji społecznych z przedstawicielami środowisk samorządowych, branżowych, przewoźników itp.; Ponadto zasada ta propaguje partnerstwo w zakresie realizacji poszczególnych zapisów (m.in. poprzez wykorzystanie możliwości oferowanych przez partnerstwo publiczno- prywatne);
2. **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – projektowane rozwiązania, zarówno na etapie opracowania Strategii, jak i wdrożenia jej zapisów w życie, będą oceniane pod kątem wpływu na jakość systemu transportowego województwa, mierzonego stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez ten system;
3. **Zasada kompleksowości** - wypracowane rozwiązania powinny zapewnić konkurencyjność całości systemu transportowego województwa śląskiego zarówno w zakresie sieci infrastruktury transportowej jak i organizacji i zarządzania systemem transportu oraz komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego i odpowiadającego potrzebom mieszkańców sposobu przemieszczania;
4. **Zasada intermodalności** - system transportowy w województwie śląskim powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, z jednoczesnym zapewnieniem możliwości korzystania z alternatywnych (wykorzystujących różne gałęzie transportu) wariantów w przewozie towarów i pasażerów;
5. **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać wieloletnie priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania systemu transportowego województwa. U podstaw tej zasady leży konieczność długoletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu;
6. **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata po okresie obowiązywania niniejszej Strategii będą stanowiły kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów;
7. **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego województwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej;
8. **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących taką działalność oraz ich równego traktowania przez władze jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie;
9. **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego;

Zasady opracowywania Strategii:

10. **Zasada spójności/zgodności** - oznacza, że cele i kierunki działania wyznaczone w Strategii Rozwoju Systemu Transportu będą spójne z innymi działaniami, politykami i priorytetami województwa śląskiego. Ponadto spójność winna być zapewniona także pomiędzy województwem śląskim a regionami ościennymi, a także z działaniami i celami polityki szczebla krajowego i europejskiego;
11. **Zasada koordynacji planów rozwoju infrastruktury** - założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu winny być skoordynowane z planami instytucji odpowiadających za stan i rozwój poszczególnych elementów systemu transportowego (tj. podmiotami odpowiadającymi za linie kolejowe – PKP PLK; za drogi krajowe – GDDKiA, itp.);

Zasady wdrażania Strategii:

12. **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców regionu, uwzględniając ograniczoność środków finansowych na realizację inwestycji;
13. **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego;
14. **Zasada dodatkowości** – oznacz, że środki finansowe na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi środkami, a różnorodne dotacje (np. unijne, czy samorządowe) będą uzupełnieniem tych środków (współfinansowanie);
15. **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego regionu poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej jak również prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii;
16. **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty;
17. **Zasada zapobiegania** – zasada odnosząca się do środowiska naturalnego, polegająca na takim prowadzeniu wszelkich działań, które pozwoli na zapobieganie negatywnym skutkom zanieczyszczenia środowiska u samego źródła i niedopuszczanie do jego powstawania.
18. **Zasada „zanieczyszczający płaci”** – zasada odnosząca się do środowiska naturalnego, przejawiająca się tym, że koszty naprawy wszelkich szkód ekologicznych są ponoszone przez tych, którzy je spowodowali.

III. SYNTEZA Z DIAGNOZY SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

1. Uwarunkowania zewnętrzne

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Województwo śląskie położone jest w południowej części kraju przy granicy z Czechami i Słowacją. Graniczy z województwami: łódzkim, świętokrzyskim, małopolskim i opolskim. W promieniu 600 km od Katowic znajduje się sześć europejskich stolic: Berlin, Bratysława, Budapeszt, Praga, Warszawa i Wiedeń. Jest to jedno z najmniejszych województw w Polsce, a jego powierzchnia wynosi 12 333 km² i stanowi 3,9 % powierzchni kraju. Mniejszymi województwami w kraju są tylko województwa świętokrzyskie oraz opolskie. Teren województwa obejmuje swoim zasięgiem wschodnią część historycznych ziem Górnego Śląska i część zachodniej Małopolski, w tym Zagłębie Dąbrowskie, Zagłębie Krakowskie, Ziemię Żywiecką, znaczną częścią Jury Krakowsko-Częstochowskiej.

W województwie można wydzielić cztery subregiony (obszary polityki rozwoju):

- północny (obejmujący podregion częstochowski) – 3 050 km²;
- zachodni (obejmujący podregion rybnicki) – 1 353 km²;
- środkowy (obejmujący podregiony: bytomski, sosnowiecki, gliwicki, katowicki i tyski) – 5 577 km²;
- południowy (obejmujący podregion bielski) – 2 354 km².

Teren województwa podzielony jest na 167 gmin (w tym 49 miejskich, 96 wiejskich i 22 miejsko-wiejskie) zgrupowanych w 36 powiatach (w tym 17 ziemskich i 19 grodzkich). Stolicą województwa są Katowice.

Mapa 1. Podział administracyjny województwa śląskiego.

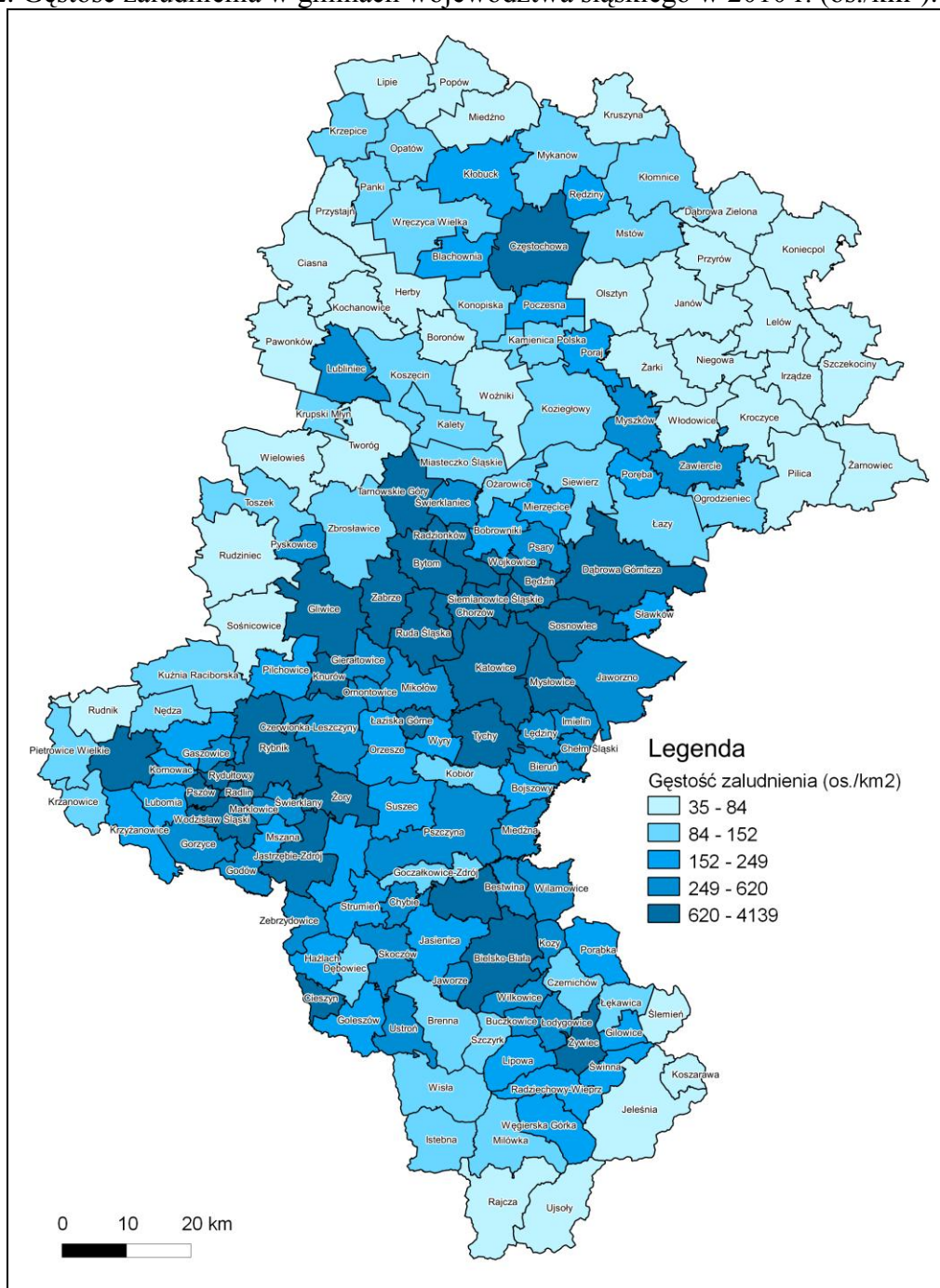


Źródło: opracowanie własne.

Województwo zamieszkuje 4 635,9 tys. ludności. Po województwie mazowieckim jest to najludniejszy region Polski. Obszar ten charakteryzuje się najwyższym w Polsce wskaźnikiem gęstości zaludnienia – na 1km² przypada 376 osób (dla kraju wskaźnik ten wynosi 122 os./km²) oraz najwyższym wskaźnikiem urbanizacji - 78% ludności regionu zamieszkuje w miastach (w kraju jest to 60,9%). Głównymi elementami systemu osadniczego województwa śląskiego są, zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, aglomeracje miejskie: górnośląska (o znaczeniu europejskim) oraz bielska, częstochowska i rybnicka (o znaczeniu krajowym).

W podziale na subregiony zauważa się wyraźnie dominujący obszar środkowy z największą liczbą ludności – 2 812,6 tys. Na pozostałych obszarach liczba ludności jest kilkakrotnie niższa (północny 529,0 tys., zachodni 637,5 tys. i południowy 656,8 tys.). Subregion środkowy charakteryzuje się także największą gęstością zaludnienia, co spowodowane jest wysokim wskaźnikiem urbanizacji tego terenu.

Mapa 2. Gęstość zaludnienia w gminach województwa śląskiego w 2010 r. (os./km²).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Tendencje demograficzne wskazują na spadek liczby ludności województwa. W latach 2000-2010 liczba ludności spadła o 2,6% (dla kraju spadek ten wyniósł zaledwie 0,14%). Jest to efektem prawie zerowego przyrostu naturalnego (w liczbach bezwzględnych w roku 2010 w regionie przybyło 95 osób), jak i ujemnego salda migracji wewnętrznych i zagranicznych

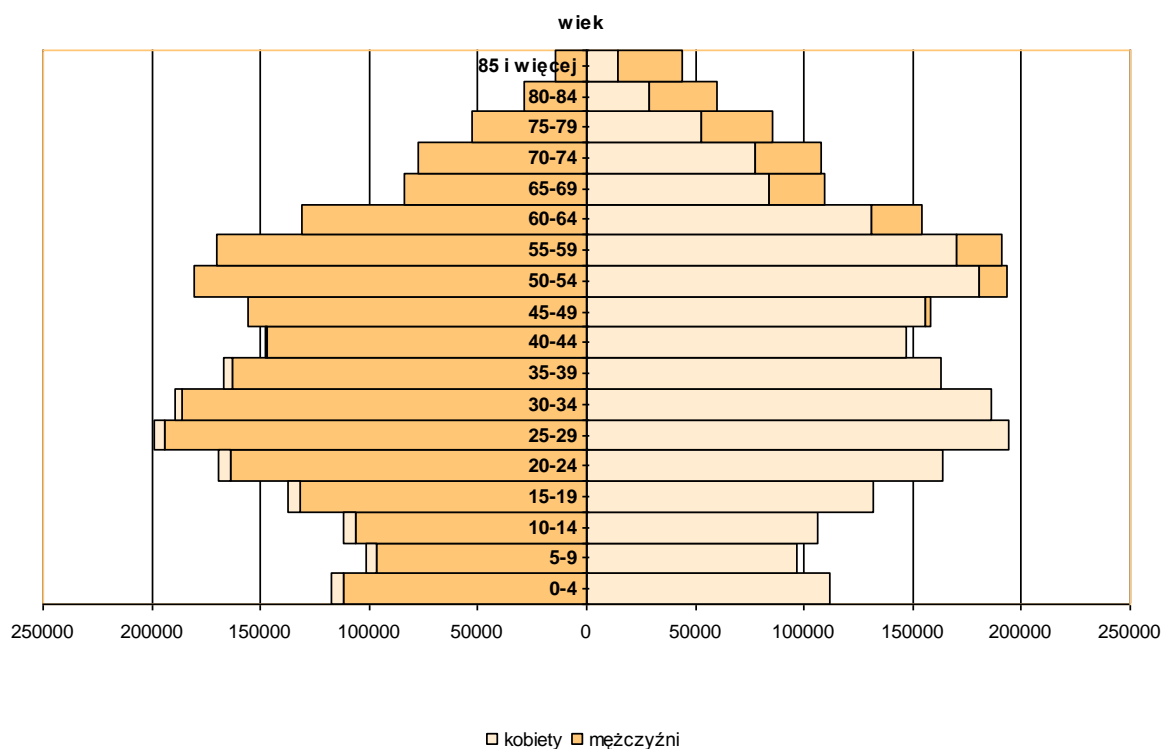
na pobyt stały (saldo migracji zagranicznych – 1744 os., saldo migracji międzywojewódzkich – 3194 os.). Mierniki te na 1000 osób wynoszą odpowiednio 0,0‰ oraz -1,1‰ (dla Polski odpowiednio 0,9‰ i -0,1‰). Dodatnie saldo przyrostu naturalnego występuje w subregionach zachodnim i południowym, ujemne w subregionach północnym i centralnym. W 14 powiatach w regionie przyrost ten jest wyższy od średniej krajowej.

W prognozie ludności do roku 2035 opracowanej przez Główny Urząd Statystyczny można zauważyć, że malejąca tendencja liczby ludności w województwie zostanie zachowana. Pozytywne prognozy są kierowane wyłącznie do województwa mazowieckiego. W województwie śląskim prognozowany jest najwyższy spadek wynoszący ok. 482 tys. w latach 2015-2035.

W województwie zachowana jest także ogólnokrajowa tendencja starzenia się społeczeństwa. W 2010 r. region ten charakteryzował się niskim udziałem ludności poniżej 17 roku życia w ogóle mieszkańców (17,2%, tymczasem w Polsce 18,7%), a większy od średniej krajowej udział osób w wieku produkcyjnym (65,2% wobec 64,4%) oraz poprodukcyjnym (17,7% wobec 16,9%). Największy udział ludności w wieku poprodukcyjnym w ogóle ludności występuje w subregionie północnym, a najmniejszy w zachodnim. Ten sam wskaźnik tylko dla ludności w wieku przedprodukcyjnym największą wartość osiąga w subregionie południowym, a najmniejszą w środkowym.

Struktura wiekowa ludności województwa jest zbliżona do struktury kraju. W liczbie ludności w wieku do 40 lat dominują mężczyźni, natomiast wśród osób w wieku powyżej 45 lat dominują znacząco kobiety. Średnio na 100 mężczyzn w regionie przypada 107 kobiet. Jest to przede wszystkim związane z krótszym średnim trwaniem życia mężczyzn. Prognozowane dalsze trwanie życia dla kobiet w regionie wynosi 79,7 lat a dla mężczyzn 71,6 lat (dla porównania dla Polski te wskaźniki wynoszą odpowiednio 80,6 i 72,1).

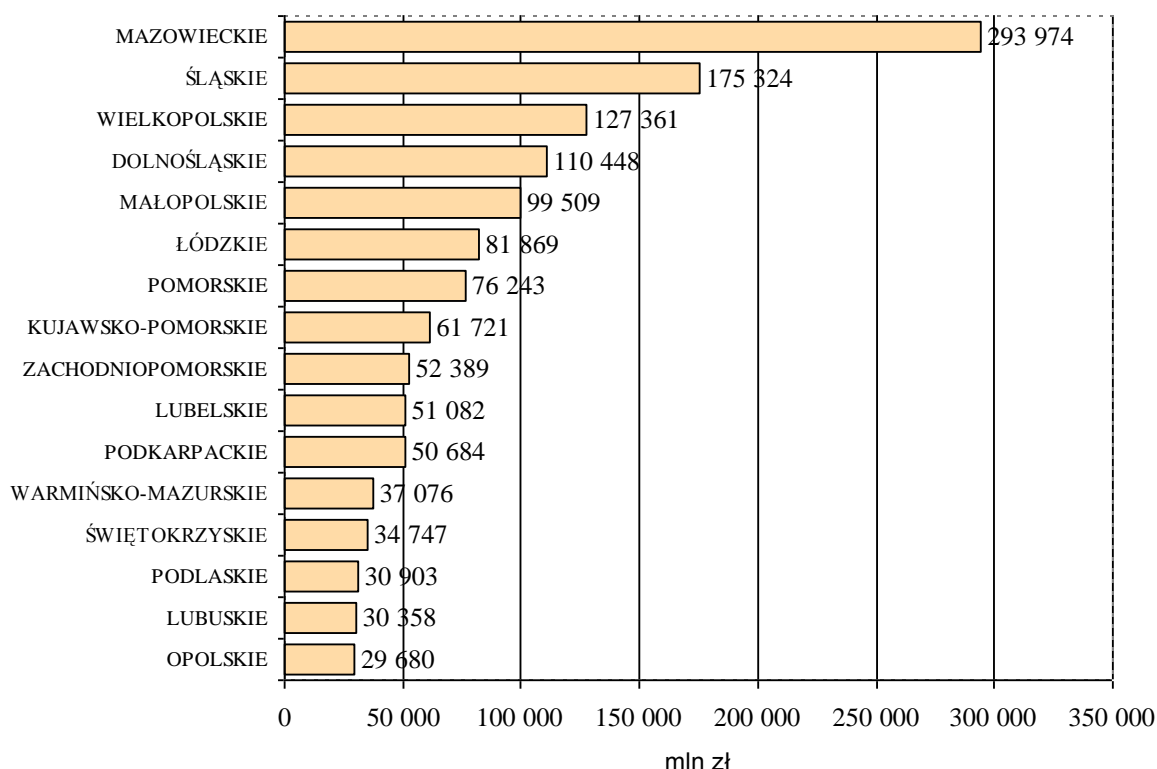
Rys. 1. Piramida wieku i płci ludności województwa śląskiego w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Na przestrzeni lat 2000-2009 zauważa się wyraźną tendencję wzrostową w wartości wytworzonego PKB oraz wartości dodanej brutto w województwie śląskim. Wartość PKB wzrosła w tych latach o 75,1% i wyniosła w 2009 r. 175,3 mld zł (przy czym tempo wzrostu było w regionie niższe niż w kraju – dla kraju wzrost w analogicznym okresie wyniósł 80,5%). Województwo śląskie mieści się w grupie najsilniejszych gospodarczo regionów Polski, w 2009 r. region plasował się na drugim miejscu w Polsce pod względem wielkości wytworzonego PKB – w regionie wytwarza się 13,1% PKB kraju.

Rys. 2. Produkt Krajowy Brutto w województwach w 2009 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2009 r. wartość PKB w przeliczeniu na 1 mieszkańca regionu kształtowała się na poziomie 37 761 zł. Wartość ta była wyższa od średniej krajowej o 7,2% i była trzecią wartością w Polsce pod tym względem po województwach mazowieckim i dolnośląskim. Najwyższy wskaźnik zanotowano w subregionie środkowym (ok. 41,3 tys./os.), zachodnim (32,1 tys./os.) i południowym (35 tys./os.) a najniższy w subregionie północnym (29,1 tys./os.).

Poziom PKB per capita dla województwa w 2008 r. stanowił około 61% poziomu unijnego. Województwo śląskie było w roku 2008 jednym z sześciu województw w kraju, których wskaźnik PKB per capita wynosił ponad 50% PKB per capita dla całej UE. Jedynym województwem w kraju, dla którego wskaźnik ten mieścił się powyżej 75% wskaźnika dla całej UE było województwo mazowieckie.¹

W latach 2000-2009 w województwie wartość dodana brutto wzrosła o 75% i wyniosła 155 786 mln zł (w kraju wartość ta wzrosła o 80%). W przeliczeniu na 1 pracownika wartość ta wynosi 93 050 zł i jest o 9,6% wyższa od średniej krajowej. Pod względem wartości dodanej wyraźnie dominuje subregion środkowy (103 557 mln). Najslabiej pod tym względem wypada subregion północny (13 686 mln). Wartość dodana brutto w pozostałych dwóch subregionach wynosi odpowiednio 20 343 mln (subregion północny) i 18 203 mln (subregion zachodni).

¹ Źródło: Eurostat regional yearbook 2011, str. 95, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011

W strukturze wytworzonej w regionie wartości dodanej brutto największy udział miały usługi – 57,8% oraz przemysł i budownictwo – 41,2%.

Tab. 1. Struktura wartości dodanej brutto wg rodzaju działalności w województwie śląskim i w Polsce w latach 2000 i 2009

Rodzaje działalności	2000		2009		Tendencja	
	woj. śląskie	Polska	woj. śląskie	Polska	woj. śląskie	Polska
Rolnictwo	2,0%	5,0%	1,0%	3,6%	(-)	(-)
Przemysł (w tym budownictwo)	37,8%	30,4%	41,2%	32,4%	(+)	(+)
Usługi	60,2%	64,7%	57,8%	64,0%	(-)	(-)

Źródło: „Regiony Polski 2010”, Bank Danych Lokalnych GUS.

Łączna wartość środków trwałych brutto w województwie śląskim w 2009 r. wyniosła 288,9 mld zł i wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 7,5%. Wartość tak stanowiła 12% ogółu aktywów ewidencjonowanych w kraju, co stawiało województwo śląskie na drugim miejscu pod tym względem (po województwie mazowieckim). Łączna wartość nakładów inwestycyjnych na środki trwałe w województwie śląskim w 2009 r. wyniosła 34,2 mld zł i wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 4,3%. Wartość tak stanowiła 12,4% wartości nakładów w kraju, co stawiało województwo śląskie również na drugim miejscu pod tym względem (po województwie mazowieckim).

W ostatnich latach widoczne są wyraźne zmiany zachodzące zarówno w strukturze jak i roli poszczególnych sektorów w gospodarce regionu. W przypadku analizy sektorów gospodarki należy zwrócić szczególną uwagę na sukcesywny wzrost znaczenia sektora prywatnego. W 2010 r. zarejestrowanych było w województwie 451 635 podmiotów gospodarki narodowej (11,6% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju), z czego 96,3% stanowiły firmy reprezentujące sektor prywatny. W porównaniu do 2000 r. liczba ta wzrosła o ponad 66 tys. Najwięcej podmiotów gospodarki narodowej funkcjonuje w subregionie środkowym (61,97% ogółu podmiotów w regionie), a najmniej w subregionach północnym (11,17%) i zachodnim (10,75%). Wśród podmiotów prywatnych dominują, podobnie jak w strukturze całego kraju, osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz spółki handlowe. W odniesieniu do kraju można wskazać, że firmy założone w regionie posiadają większą stabilność działania. Wskaźnik nowo zarejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności jest wprawdzie niższy niż średnia krajowa, ale również niższa jest wartość wskaźnika podmiotów wykreślonych z rejestru REGON w przeliczeniu na 10 tys. ludności.

Wśród funkcjonujących w 2010 r. przedsiębiorstw przemysłowych - 20,32% stosowało innowacje, co dało trzecie miejsce w kraju po województwach podkarpackim (23,33%) i dolnośląskim (20,93%). Siódmą pozycję zajmowało województwo wśród przedsiębiorstw innowacyjnych działających w sektorze usług (12,42% ogółu przedsiębiorstw).

W 2009 r. województwo śląskie było drugim co do wielkości po województwie mazowieckim ośrodkiem badawczym w kraju, w skład którego wchodziły 234 jednostki badawczo-rozwojowe, w tym 175 jednostek działających w sektorze przedsiębiorstw. W analizowanym czasie w regionie funkcjonowało 13,2% jednostek badawczo-rozwojowych istniejących w Polsce. Nakłady inwestycyjne na działalność B+R w 2010 r. wyniosły ok. 848,8 mln zł (8,1% sumy wydatków w kraju), z czego największa część została poniesiona w sektorze przedsiębiorstw i w szkolnictwie wyższym. W sektorze przedsiębiorstw wydatki te ponoszone są głównie w przemyśle. W kraju więcej wydatków na działalność rozwojową ponoszą tylko

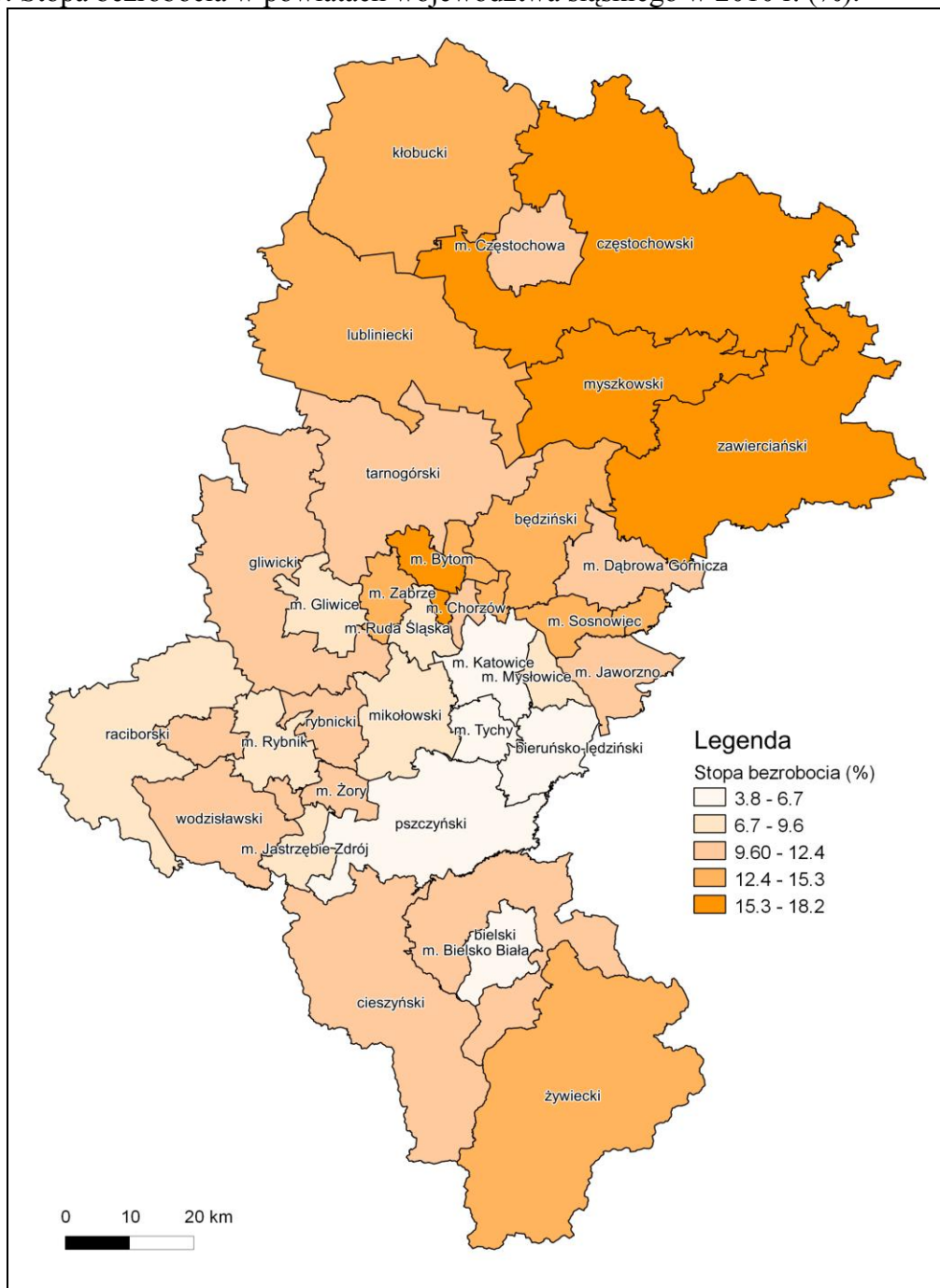
podmioty zlokalizowane w województwie mazowieckim.²

Ściśle związane z rozwojem gospodarczym regionu są tendencje zachodzące na rynku pracy. W 2010 r. odnotowano w województwie 2 049 tys. osób aktywnych zawodowo (11,6% ogółu aktywnych zawodowo w Polsce). Wskaźnik aktywności zawodowej wyniósł dla regionu 52,9% (najniższa wartość wśród województw Polski za wyjątkiem Zachodniopomorskiego). Przyczyną bierności zawodowej są w przede wszystkim: emerytura (50% ogółu biernych zawodowo) oraz nauka i uzupełnienie kwalifikacji (20%). Niski poziom aktywności zawodowej przełożył się na najniższy w kraju współczynnik zatrudnienia – 48,1%. Głównym pracodawcą w regionie podobnie jak i kraju jest sektor usług. Mimo tak niskiego poziomu zatrudnienia województwo śląskie posiada jedną z najniższych stóp bezrobocia w kraju – 9,1%.

Najniższe bezrobocie zauważa się w powiatach rozmieszczonych w centralnej części województwa. Najwyższy odsetek bezrobotnych charakteryzuje powiaty subregionu częstochowskiego oraz część bielskiego.

² Bank Danych Lokalnych GUS.

Mapa 3. Stopa bezrobocia w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (%).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wynagrodzenie średnie brutto w województwie śląskim w 2010 r. wyniosło 3 528,10 zł i było wyższe od średniej krajowej o 2,7%. Wyższe wynagrodzenia zanotowano jedynie w województwie mazowieckim. Przeciętne miesięczne przychody w gospodarstwach domowych w województwie wynosiły 1 458,92 zł/osobę, a rozchody 1 463,46 zł/osobę, w tym na transport wydawano średnio 88,09 zł/osobę (mniej od średniej krajowej wynoszącej 94,78 zł/osobę).

W tym samym okresie zanotowano w województwie najniższą w całym kraju wartość dochodów ogółem w powiatach przypadających na 1 osobę (773,28 zł/osobę) oraz dochodów województwa przypadających na 1 osobę (288,67 zł/osobę). Pod względem wysokości

dochodów gmin miejskich oraz miast na prawach powiatu przypadających na 1 osobę województwo śląskie plasowało się na czwartym miejscu po regionach mazowieckim, dolnośląskim, pomorskim i małopolskim (3 279,04 zł/osobę).

Analizując sytuację regionu na tle kraju należy zwrócić także uwagę na kwestie związane z edukacją, ochroną zdrowia oraz turystyką.

Województwo śląskie jest jednym z największych w kraju ośrodków naukowych i akademickich. W 2010 r. na terenie województwa znajdowało się 45 szkół wyższych, co stanowi 9,93% uczelni w skali kraju. W województwie studiuje prawie 10% ogółu studentów w kraju. Jest to pod względem ilości studentów trzeci ośrodek w kraju (po województwach mazowieckim i małopolskim). W 2010 r. w województwie do uczelni publicznych uczęszczało 121 594 studentów (79 628 - studia stacjonarne, 41 966 - studia niestacjonarne), a do niepublicznych 59 752 studentów (6 373 - studia stacjonarne, 53 379 - studia niestacjonarne).

Województwo śląskie posiada dobrze rozbudowaną sieć placówek leczenia otwartego, w tym ratownictwa medycznego. W 2010 r. region dysponował 159 zespołami wyjazdowymi ratownictwa medycznego (10,8% ogółu jednostek w kraju, druga pozycja w kraju po województwie mazowieckim). W województwie ma siedzibę jedna stała baza operacyjna lotniczego pogotowia ratunkowego (Gliwice) oraz 3 lądowiska sanitarne ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (Bielsko-Biała, Racibórz, Sosnowiec). Ponadto w województwie zlokalizowanych jest 9 szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz 7 izb przyjęć.

Trwające dziesiątki lat zakłócenia równowagi ekologicznej wpłynęły na zdrowie mieszkańców regionu, którzy płacą za to ceną skróconego okresu życia i zwiększoną w stosunku do innych regionów kraju zachorowalnością. Najczęstszymi przyczynami zgonów w Polsce były w 2009 r. choroby układu krążenia (45%) oraz nowotwory (26%). W województwie śląskim wskaźnik zgonów z powodu chorób układu krążenia jest nieco wyższy od średniej krajowej (466,4 przypadków na 100 tys. osób) i wynosi 468,7 zgonów na 100 tys. ludności. W regionie odnotowuje się także większy niż w innych regionach Polski stopień zachorowalności na choroby zawodowe, a wśród dzieci choroby związane z emisją z hut metali nieżelaznych oraz emisją z transportu w tym ołowiu do atmosfery.³

Region dzięki swojemu atrakcyjnemu położeniu (m.in. Beskid Śląski, Beskid Mały, Beskid Żywiecki, Jura Krakowsko-Częstochowska), wielu zabytkom związanym z kulturą przemysłową rozmieszczonym na całym terenie województwa, a także organizacji licznych imprez o charakterze ponadregionalnym i międzynarodowym posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć infrastruktury turystycznej. W 2010 r. w regionie funkcjonowało 511 obiektów zbiorowego zakwaterowania oferujących prawie 41 tys. miejsc noclegowych. Najbardziej rozwiniętą bazą dysponuje subregion południowy – 51,5% regionalnej bazy noclegowej i 52,9% miejsc noclegowych dostępnych w regionie. W badanym okresie z noclegów skorzystało prawie 1 770 tys. osób w tym prawie 253 tys. turystów zagranicznych.

³ Źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Śląskie 2020, Katowice, kwiecień 2009

Uwarunkowania środowiskowe

Województwo śląskie jest regionem o zróżnicowanej rzeźbie terenu. Występują tutaj zarówno tereny góryste obejmujące Beskid Zachodni czy Pogórze Śląskie, jak wyżynne i nizinne - Wyżyna Krakowsko-Częstochowska, Wyżyna Śląska, Kotlina Oświęcimsko-Raciborska, Nizinę Śląską. Obszar województwa położony jest w dorzeczu górnego biegu trzech największych polskich rzek: Wisły, Odry i Warty. Głównymi bogactwami naturalnymi terenu warunkującymi rozwój gospodarczy regionu są: węgiel kamienny, złoża cynku i ołowiu, rudy molibdenowo-wolframowo-miedziowe, rudy żelaza, sól kamienna, pokłady metanu, gazu ziemnego, złoża margli, wapieni oraz kruszywa naturalnego, złoża wód leczniczych, mineralnych i termalnych. Wydobywanie i przetwórstwo tych surowców doprowadziło do powstania największego w kraju okręgu przemysłowego oraz ułożenia województwa w gronie liderów w tworzeniu krajowego bilansu paliwowo-energetycznego. W wyniku rozwoju przemysłu oraz znacznej urbanizacji terenu doszło do negatywnych zmian w środowisku naturalnym. Do najważniejszych zmian degradujących powierzchnię województwa należą:

1. „zajmowanie terenów o naturalnej rzeźbie na potrzeby osadnictwa, infrastruktury i przemysłu,
2. przekształcanie powierzchni ziemi wskutek podziemnej i powierzchniowej eksploatacji zasobów naturalnych,
3. zajmowanie powierzchni pod składowanie odpadów komunalnych i przemysłowych,
4. zanieczyszczenie gleby emisjami przemysłowymi,
5. przekształcanie i erozja gleby na terenach użytkowanych rolniczo i leśnych”⁴.

Województwo śląskie przoduje w kraju w zakresie emisji do atmosfery zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych. W regionie emituje się ok. 20,1% krajowych zanieczyszczeń pyłowych oraz 41% emisji zanieczyszczeń gazowych (bez uwzględnienia CO₂). Najwięcej zanieczyszczeń powietrza opada w subregionie środkowym i zachodnim, stosunkowo mało przypada na subregion północny i południowy. Wśród zanieczyszczeń gazowych zdecydowanie dominuje CO₂ stanowiący 98,4% ogółu zanieczyszczeń gazowych. Wśród zanieczyszczeń pyłowych dominują zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw – 62,3% ogółu zanieczyszczeń pyłowych.

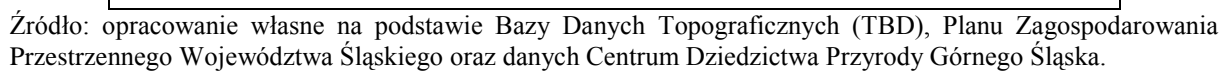
Powierzchnia lasów w województwie śląskim o kilka punktów procentowych przekracza średnią krajową. Do najsilniej zalesionych powiatów należą: tarnogórski, lubliniecki, żywiecki. Największe kompleksy leśne ciągną się wzdłuż Małej Panwi, w Beskidach oraz na północno-zachód od Rybnika.

Na obszarze województwa śląskiego można zaobserwować wiele unikalnych wartości przyrodniczych, z których część objęta jest różnymi formami ochrony przyrody. Zajmują one 22,1% obszaru województwa. Składa się na to: 64 rezerваты przyrody, 8 parków krajobrazowych, 15 obszarów chronionego krajobrazu, 33 obszary Natura 2000, 5 stanowisk dokumentacyjnych, 60 użytków ekologicznych, 18 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz część otuliny Babiogórskiego Parku Narodowego o powierzchni 397 ha. Największy odsetek terenów chronionych znajdował się w subregionie południowym (40,1%) a najniższy w subregionie środkowym (14,6%)⁵.

⁴ Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Śląskie 2020, Katowice, kwiecień 2009

⁵ „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Śląskie 2020”

Mapa 4 Obszary chronione w województwie śląskim.



2. Tendencje wpływające na rozwój transportu w regionie

TENDENCJE ZIDENTYFIKOWANE W ANALIZIE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
<p>Demograficzne:</p> <p>spadek liczby ludności</p> <p>starzenie się społeczeństwa</p> <p>koncentracja ludności w aglomeracjach</p>	<p>Spadek liczby ludności województwa może prowadzić do spadku natężenia ruchu na drogach zwłaszcza na terenie subregionów północnego i środkowego, gdzie z roku na rok liczba ludności sukcesywnie maleje.</p> <p>Starzenie się społeczeństwa może przyczynić się do rozwoju transportu publicznego – dostosowanie taboru do osób starszych i niepełnosprawnych przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym.</p> <p>Problemy z płynną komunikacją mogą się nasilić w miejscach o największej gęstości zaludnienia oraz najwyższym poziomie urbanizacji (subregionie środkowym).</p>
<p>Gospodarcze:</p> <p>wysoka wartość PKB</p> <p>wysoka wartość dodanej brutto</p> <p>niskie tempo przyrostu PKB</p> <p>wysoki udział usług w tworzeniu PKB</p> <p>duży udział przedsiębiorstw innowacyjnych</p> <p>znaczna koncentracja działań B+R</p> <p>silny ośrodek produkcyjny</p>	<p>Zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym. Stąd też wynika wysoka wartość PKB i wartości dodanej brutto. Województwo staje się centrum nowoczesnych technologii, co sprzyja w przyszłości rozwojowi transportu szczególnie lotniczego (turystyka biznesowa), dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Życie gospodarcze pod tym względem koncentruje się głównie w subregionie środkowym. Ponadto usytuowanie regionu na przecięciu szlaków transeuropejskich wpływa na wzmożenie ruchu towarowego.</p> <p>Specyfika regionu, operująca się głównie na przemyśle wpływa znacząco na rodzaj wykorzystywanego transportu. W związku z produkcją przemysłową na drogach pojawiają się liczne samochody ciężarowe, które wymagają odpowiednich warunków technicznych dróg.</p>
<p>Społeczne:</p> <p>niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców</p> <p>niski poziom wskaźnika zatrudnienia</p> <p>niska stopa bezrobocia</p> <p>przeciętny poziom wynagrodzeń</p> <p>niskie dochody samorządów</p> <p>duża liczba studentów</p>	<p>Niski poziom aktywności może wskazywać na niską mobilność ludności zamieszkałej w województwie śląskim. Niska stopa bezrobocia w stosunku do innych województw z kolei wskazuje na małą liczbę tych osób, które nie pracują ze względu na brak pracy na rynku (szczególnie w subregionie środkowym) co wpływa na wzmożenie ruchu na drogach oraz w komunikacji publicznej przez codzienne dojazdy do pracy.</p> <p>W województwie średnie wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie nieco wyższym od średniej krajowej. Wysokie zarobki ludności mogą powodować przesiadanie się na własne środki transportu. Z kolei niskie dochody samorządów lokalnych przypadające na 1 osobę mogą ograniczyć możliwości dofinansowania transportu publicznego oraz poprawę jakości lokalnej infrastruktury transportowej.</p> <p>Województwo śląskie jest istotnym ośrodkiem akademickim</p>

<p>dobra dostępność do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia, w tym rozwinięty system ratownictwa medycznego</p>	<p>w kraju. Studenci podejmujący naukę w regionie pochodzą zarówno z terenu województwa śląskiego jak i z całej Polski. Ilość studentów wpływa na wzmożenie ruchu na drogach zwłaszcza w ramach komunikacji publicznej (zjawisko sezonowości natężenia ruchu pasażerskiego).</p> <p>Istotnym elementem polityki transportu jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu.</p>
<p>Przestrzenne:</p> <p>suburbanizacja</p> <p>defragmentacja przestrzeni</p> <p>użytkowanie gruntów</p>	<p>Efekt rozlewania się miast i rozwój zabudowy podmiejskiej oraz zmiana modelu życia implikują koniecznością rozwoju i przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej. Może to wpływać na wzrost natężenia ruchu na szlakach komunikacyjnych.</p> <p>Postępująca i nadmierna defragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.</p> <p>Duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych utrudnia lokalizację nowej infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym.</p>
<p>Środowiskowe:</p> <p>zróżnicowane ukształtowanie terenu</p> <p>występowanie osuwisk</p> <p>warunki klimatyczne</p> <p>zagrożenie powodziowe</p> <p>ochrona przyrody</p>	<p>Zróżnicowane ukształtowanie terenu województwa, szczególnie w południowo-wschodniej jego części, ogranicza możliwości przeprowadzenia nowych szlaków transportowych, a także utrudnia komunikację w miesiącach zimowych. Ponadto na terenach pogórnich występuje znaczna antropogeniczna degradacja powierzchni wymagająca m.in. zastosowania droższych technologii budowy infrastruktury.</p> <p>Realizacja inwestycji na terenach występowania tych ruchów masowych (Beskidy) może prowadzić do katastrofy budowlanej zarówno w trakcie budowy jak i samej eksploatacji inwestycji.</p> <p>Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów.</p> <p>Istnieje ryzyko degradacji infrastruktury komunikacyjnej położonej w dolinach rzecznych, w szczególności położonej na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Wiele unikalnych form ochrony przyrody i duża powierzchnia lasów stanowi barierę dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych.</p>

3. Dostępność transportowa na tle kraju i Europy

Nie jest możliwa wiarygodna diagnoza sieci transportowych województwa śląskiego bez ujęcia rozwoju tych sieci w szerszym kontekście – jako elementu krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawowym elementem usytuowania systemu transportu województwa śląskiego w europejskim systemie transportowym jest jego położenie w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T. O ile funkcjonowanie korytarzy paneuropejskich ma już wymiar historyczny, to sieć TEN-T jest szkieletem, o który opiera się obecna polityka transportowa Unii Europejskiej.

Paneuropejskie korytarze transportowe

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

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

Korytarz III – relacja: (Madryt – Paryż - Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów – (Azja) ,

Korytarz VI – relacja: (Helsinki) Sztokholm - Gdańsk – Katowice – Żylna - (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa – Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stworzona w celu zapewnienia spójności kontynentu europejskiego. Na realizacji tej sieci opiera się polityka transportowa UE. Celem TEN-T jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej (UE). Ma ona przyczynić się do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej i stanowi podstawową dla UE multimodalną sieć połączeń transportowych, które muszą spełniać określone kryteria. Zostały one zapisane w decyzji 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju sieci TEN-T. Wytyczne tworzą ogólne ramy odniesienia dla wdrażania sieci i określają projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania. Zakresem wytycznych są objęte następujące rodzaje transportu: sieci transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, autostrady morskie, porty morskie, porty wodne śródlądowe, porty lotnicze oraz inne punkty wzajemnych połączeń między sieciami modalnymi, jak również systemy zarządzania ruchem i nawigacje⁶.

⁶ Informacja Ministerstwa Infrastruktury nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), 2009.

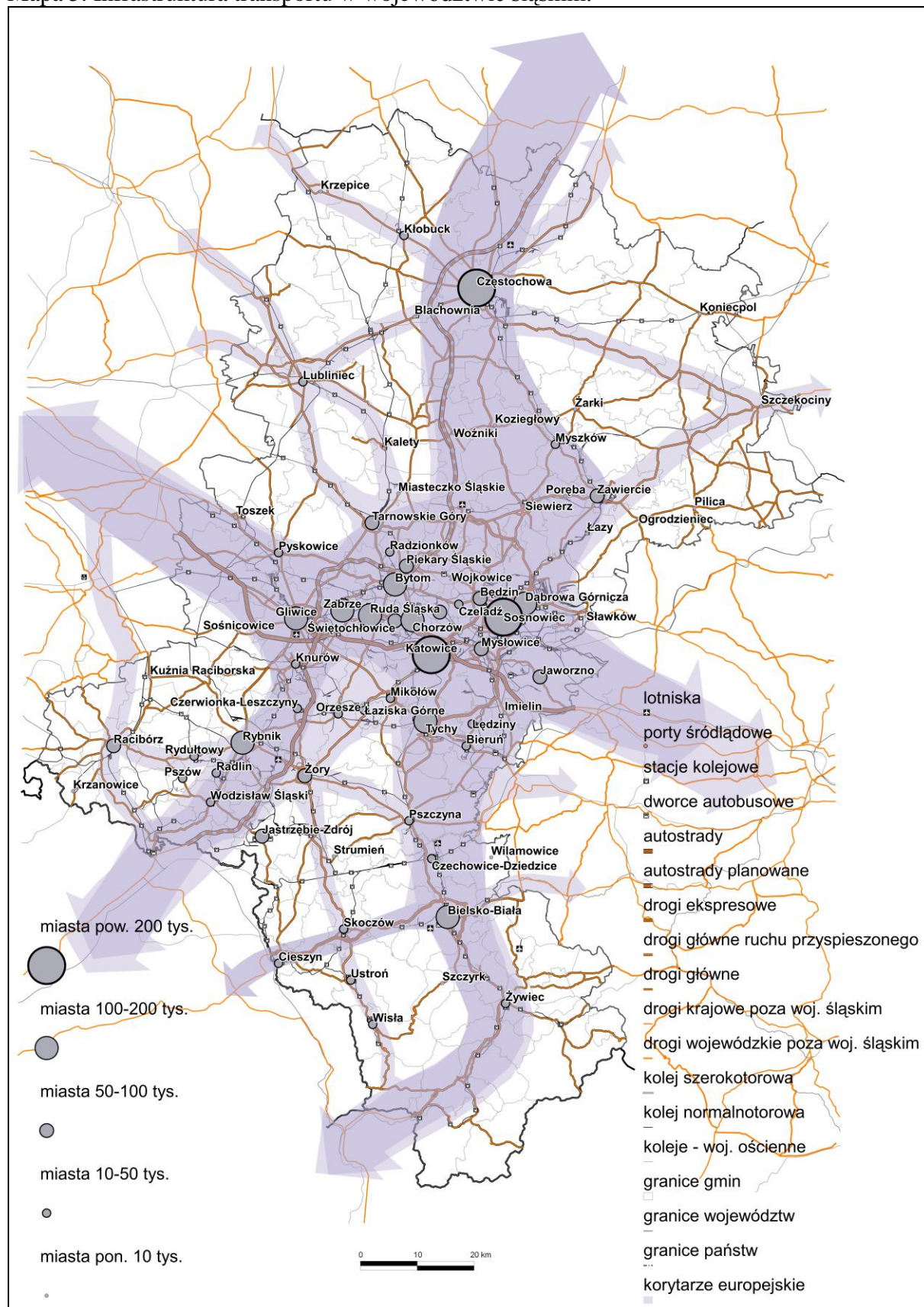
4. Uwarunkowania wewnętrzne

Poniżej przedstawiono wnioski i rekomendacje będące efektem analizy systemu transportu województwa śląskiego. Pełna diagnoza znajduje się w załączniku do niniejszego opracowania.

4.1 Stan infrastruktury

Województwo śląskie jest regionem wyróżniającym się na tle kraju pod względem rozwoju infrastruktury transportowej. Budowa i modernizacja sieci transportowej regionu powinna być projektowana z myślą o stworzeniu zintegrowanego systemu transportu uwzględniającego zrównoważony rozwój regionu oraz poprawę bezpieczeństwa. Stworzony system powinien w szczególności uwzględniać potrzeby w zakresie rozwoju systemów intermodalnych. Na wszystkich szczeblach planowania rozwoju infrastruktury należy dążyć do wdrażania innowacyjnych myśli i rozwiązań. Nie można dopuścić do tego, żeby zaniedbania w inwestycjach i słabości planistyczne spowodowały, że walory systemu transportu w województwie mogą nie być w pełni wykorzystane. Trzeba także dążyć do ograniczenia zatorów komunikacyjnych i wąskich gardeł w sieciach transportowych oraz do uzupełnienia brakujących odcinków i poprawy dostępności obszarów peryferyjnych. Zwiększy to przepustowość poszczególnych odcinków sieci i węzłów, a przez to doprowadzi do zwiększenia szybkości podróżowania i zmniejszenia kosztów operacyjnych działalności transportowej.

Mapa 5. Infrastruktura transportu w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

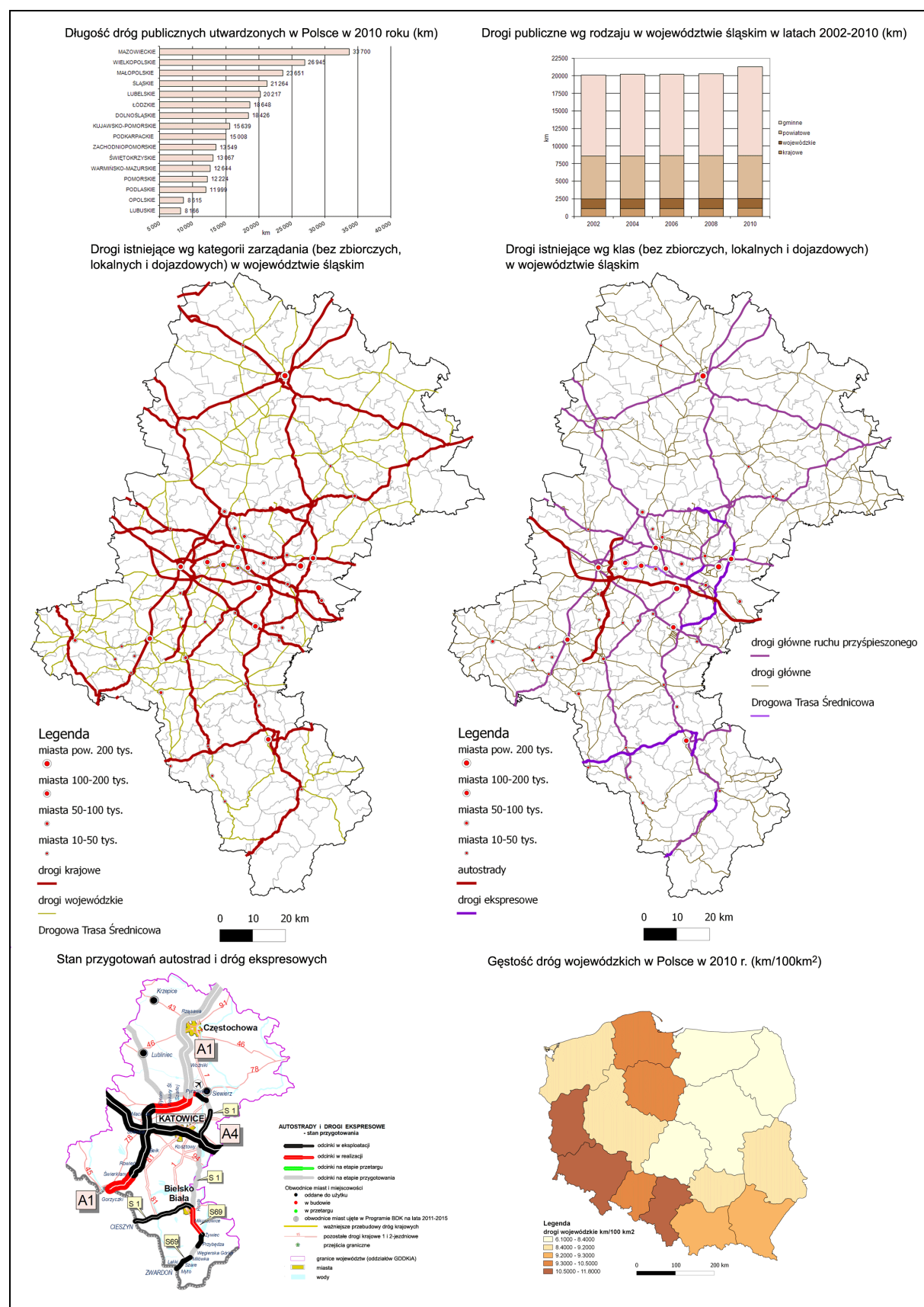
Infrastruktura drogowa

Województwo śląskie charakteryzuje się największą gęstością dróg w Polsce, w tym również największym odsetkiem autostrad i dróg ekspresowych. Korzystne jest również rozmieszczenie infrastruktury drogowej w regionie w tym dróg międzynarodowych jakimi są autostrady A1 i A4 (północ – południe i wschód – zachód). Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki regionalne oraz Aglomeracja Górnośląska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych.

Do podstawowych obszarów problemowych związanych z infrastrukturą drogową należą coraz częściej pojawiające się wąskie gardła, powodujące zatory w ruchu. Ponadto zły stan techniczny wielu dróg i jego niedostosowanie do obciążeń powodują obniżanie się komfortu, szybkości i bezpieczeństwa podróży. Problem ten pogłębia wprowadzenie opłat za przejazd drogami krajowymi i związana z tym degradacja infrastruktury lokalnej.

Szczególnych działań wymaga poprawa stanu dróg oraz ich przystosowanie do obecnych i przyszłych obciążeń. Należy stale dążyć do poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami życia gospodarczego kraju i UE oraz wewnątrz regionu, jak również inwestować w infrastrukturę uzupełniającą tzn. budowę dróg między węzłami autostrad, budowę obwodnic czy udrożnienie połączeń między ośrodkami metropolitalnymi. Trzeba jednak pamiętać, że przyrost infrastruktury drogowej ma małe szanse nadążyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego województwa.

Rys. 3. Infrastruktura drogowa.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, Bazy Danych Topograficznych (TBD), oraz danych GDDKiA.

Infrastruktura szynowa

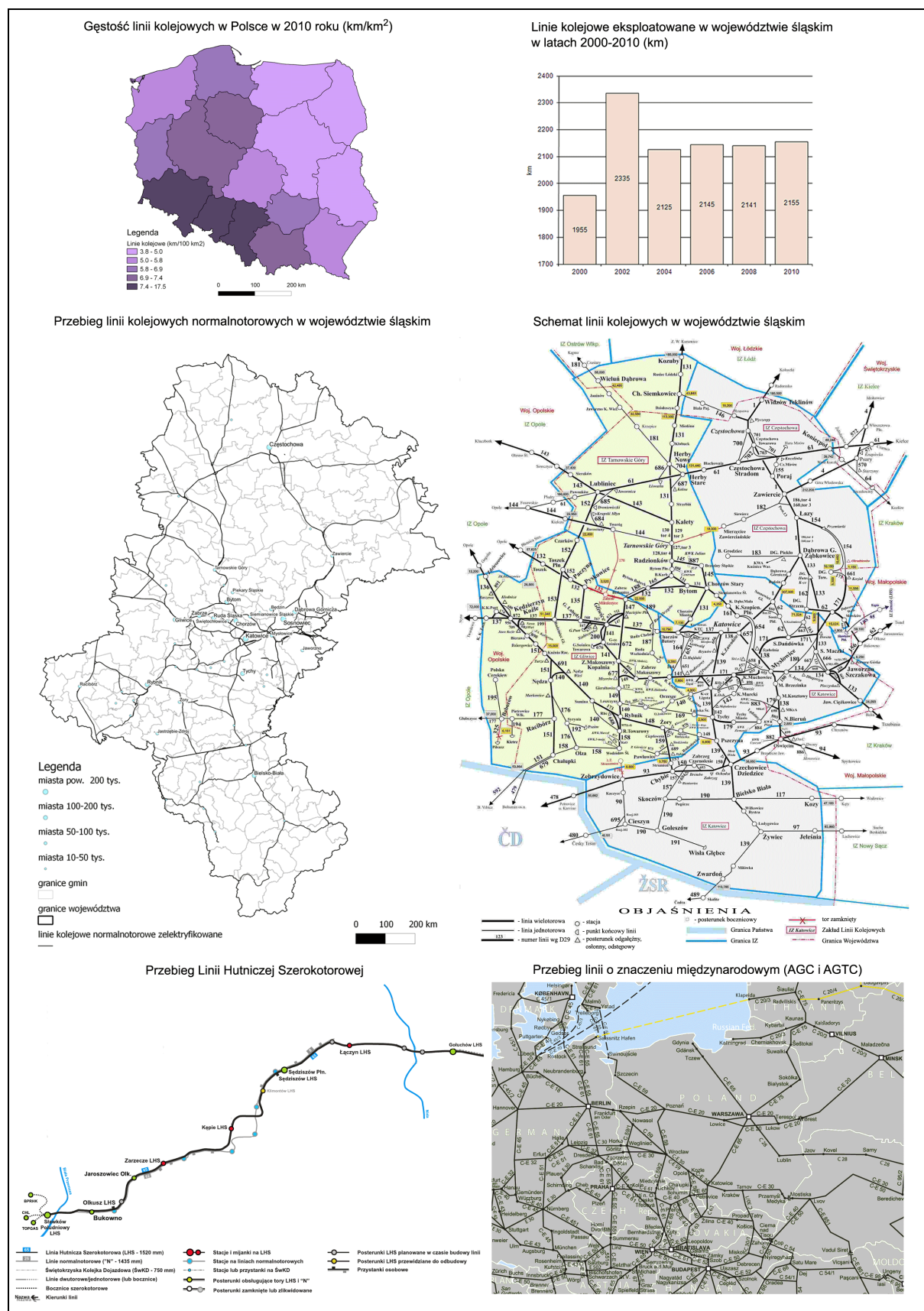
Infrastruktura kolejowa województwa charakteryzuje się największą w kraju gęstością równomiernie rozłożonej sieci kolejowej, porównywalną z regionami europejskimi. Na dostępność komunikacyjną duży wpływ ma istnienie połączenia kolejowego o podwyższonych parametrach szybkości łączącego Katowice z Warszawą oraz liczne dobrze zlokalizowane węzły drogowe i kolejowe poprawiające komunikację zwłaszcza na poziomie województwa. Dostępność do rynków wschodnich zwiększa istnienie linii szerokotorowej mającej swoją stację końcową w Sławkowie.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej województwa śląskiego jest bardzo zły, w szczególności w obszarach eksploatacji górniczej. Zdegradowana sieć kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym w małym stopniu jest remontowana i modernizowana. Na znacznej części sieci prędkości maksymalne zostały zmniejszone i w szeregu ważnych relacji czas przejazdu uległ poważnemu wydłużeniu. Zaległości w remontach infrastruktury liniowej powodują wydłużanie się czasu i komfortu przejazdów. Ponadto planowane inwestycje ze względu na opory społeczne, skomplikowane procedury czy braki w finansowaniu coraz bardziej wydłużają się w czasie, co potęguje zaległości w zakresie rozwoju transportu w stosunku do krajów rozwiniętych. Występuje duże zagrożenie zamykaniem linii z przyczyn technicznych przez co sieć kolejowa staje się mniej dostępna dla pasażerów. Fakt ten dodatkowo potęguje ograniczona integracja z innymi środkami transportu. Sukcesywnie zamykane są też kolejne dworce kolejowe i kasy dworcowe. Ze względu na permanentny brak wystarczających środków finansowych, wiele obiektów jest w bardzo złym stanie i wymaga niezwłocznych i kompleksowych prac modernizacyjnych w celu radykalnej poprawy ich estetyki i stanu technicznego. Jedynie bardzo niewielka część dworców kolejowych jest przystosowana do obsługi pasażerów o ograniczonych możliwościach ruchowych. Ponadto pasażerowie zwracają uwagę na niewystarczający poziom bezpieczeństwa osobistego na dworcach i przystankach.

W zakresie infrastruktury kolejowej podstawową kwestią jest jej modernizacja oraz adaptacja do potrzeb przewozowych, zarówno obecnych jak i przyszłych. Należy dążyć do eliminacji wąskich gardeł oraz stałej poprawy jakości usług kolejowych (czas przejazdu, komfortu). Zdecydowanej poprawy wymaga zły stan dworców i przystanków kolejowych, który obecnie w istotnym stopniu wpływa na wizerunek transportu kolejowego w Polsce. Pewnym rozwiązaniem byłoby przejęcie przez samorządy gminne budynków dworcowych i terenów przyległych do wybranych stacji kolejowych celem organizacji w ich sąsiedztwie lokalnych centrów usługowo-komunikacyjnych, co pozwoliłoby na wzrost intermodalności sieci kolejowej województwa.

Długość sieci tramwajowej w województwie stanowi istotny odsetek długości tej sieci w Polsce. Zdecydowana większość odcinków jest wydzielona z jezdni, co jest niewątpliwym atutem i przewagą tego środka komunikacji publicznej nad autobusami. Dzięki takiemu rozwiązaniu tramwaje przyczyniają się do zmniejszenia kongestii w miastach. Działań inwestycyjnych wymaga jednak dalsza rewitalizacja torów, która umożliwiłaby podniesienie prędkości eksploatacyjnej tego transportu oraz wprowadzenie inteligentnych rozwiązań na skrzyżowaniach, które z kolei umożliwiłyby płynny przejazd tramwajów po całej trasie.

Rys. 4 Infrastruktura szynowa.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS, Bazy Danych Topograficznych (TBD), oraz danych PKP LHS S.A i <http://www.unece.org>.

Infrastruktura transportu lotniczego

Następuje systematyczny rozwój MPL „Katowice”, który poprzez inwestycje w infrastrukturę lotniskową podnosi swój standard i zwiększa przepustowość. Niewątpliwą zaletą lotniska w Pyrzowicach jest jego zlokalizowanie w centrum województwa dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z ośrodkami regionalnymi. Ponadto lotnisko posiada możliwości rozbudowy oraz charakteryzuje się sprzyjającymi warunkami klimatycznymi. Dużym mankamentem jest natomiast brak połączenia kolejowego z miastami Aglomeracji Górnośląskiej. Kwestia niedoinwestowania dotyczy przede wszystkim mniejszych lotnisk lokalnych, i to zarówno w zakresie infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, jak i szybkiego skomunikowania z ośrodkami regionalnymi. Trzeba mieć także na uwadze, że brak odpowiednich systemów i pomocy nawigacyjnych na lotniskach i lądowiskach, ogranicza ich przepustowość i elastyczność.

Aby sprostać coraz wyższej konkurencji na rynku lotniczym należy dążyć do tego, aby MPL był obiektem nowoczesnym, spełniającym najwyższe standardy w zakresie obsługi pasażerów oraz przewozu towarów. Zdecydowanej poprawy wymaga także skomunikowanie portu z otoczeniem transportem publicznym (autobusowym i kolejowym). Dopelnieniem MPL powinna stać się zwiększająca swoje znaczenie przewozowe sieć lotnisk lokalnych. Wymaga to jednak nakładów finansowych w infrastrukturę lotniskową, jak i infrastrukturę towarzyszącą, zwiększającą ich dostępność komunikacyjną. W zakresie lotnisk lokalnych oprócz infrastruktury lotniskowej, należy dążyć do budowy i modernizacji wszelkiej infrastruktury dojazdowej oraz infrastruktury zapewniającej sprawne funkcjonowanie samego lotniska. Zarówno w przypadku MPL jak i w przypadku lotnisk lokalnych ważne jest też zabezpieczenie gruntów, które powinny zostać objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Infrastruktura wodna śródlądowa

W województwie śląskim funkcjonuje najnowocześniejszy śródlądowy port wodny w kraju oraz Kanał Gliwicki, będący początkiem Odrzańskiej Drogi Wodnej. Powoduje to, że region może potencjalnie mieć dostęp do międzynarodowej komunikacji wodnej. Możliwości te jednak są niewykorzystane ze względu na wysoki stopień zdekapitalizowania istniejącej infrastruktury wodnej oraz ograniczenia w przepustowości śluz. Brak jest także efektywnego i niezawodnego powiązania z europejską siecią dróg wodnych. Powoduje to, że transport ten bez dodatkowych inwestycji, także poza obszarem województwa śląskiego, nie ma możliwości rozwoju i zwiększenia swojego znaczenia w transporcie ładunków.

Działania, które mogłyby przyczynić się do rozwoju tej gałęzi transportu, to podpisanie przez Polskę Umowy o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN), modernizacja istniejącej drogi wodnej, a także budowa połączenia Odra-Dunaj i Odra-Wisła. Ważne jest także podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu wodnego w transporcie intermodalnym.

Infrastruktura logistyczna i intermodalna

Istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych nowoczesnych

centrów logistycznych. W wielu przypadkach centrami logistycznymi nazywane są u nas obiekty będące w rzeczywistości jedynie nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych), lub są to jedynie branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne.

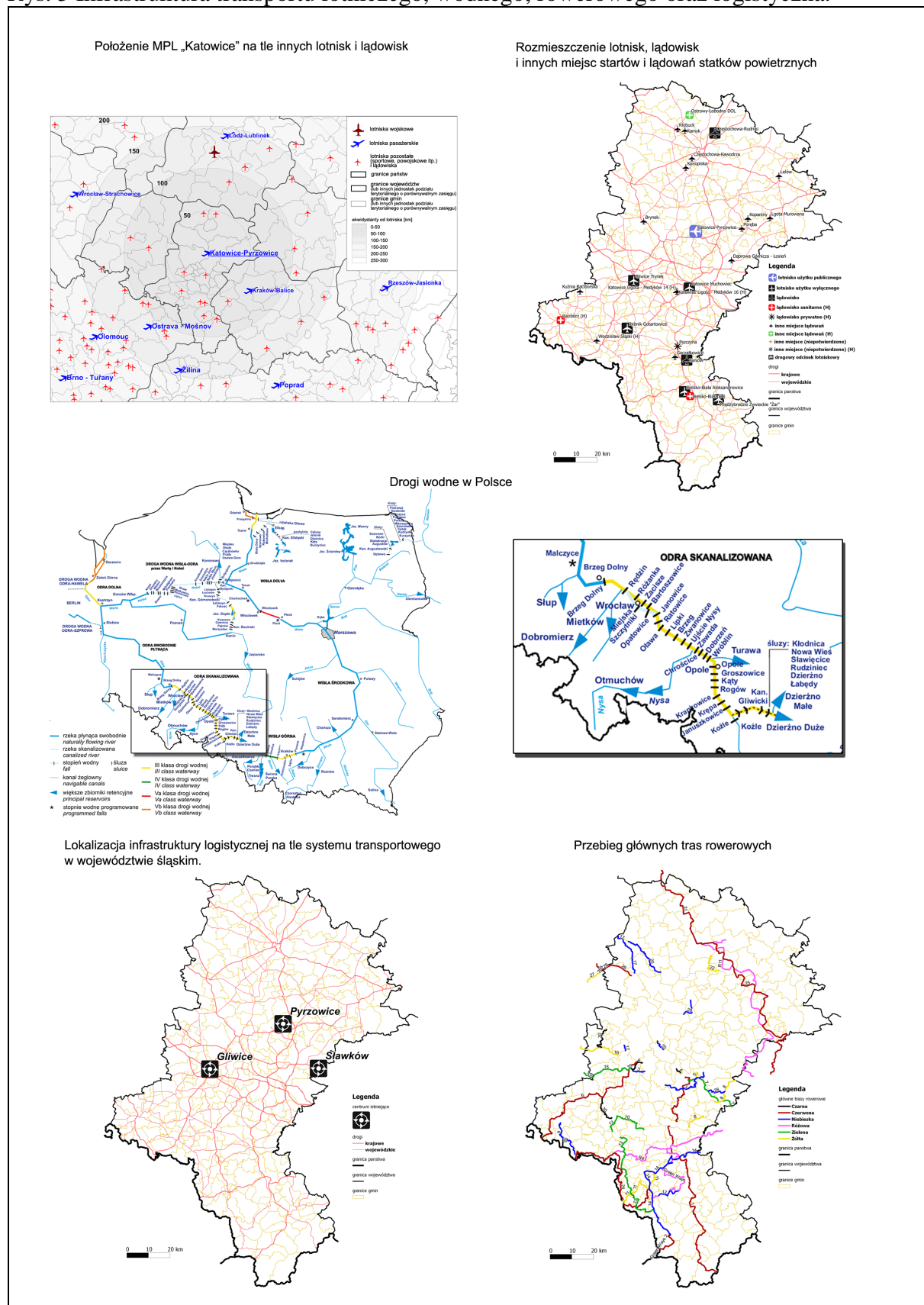
Niezależnie od powyższego poprawienie dostępności centrów logistycznych powinno być jednym z wyznaczników przyszłego rozwoju sieci transportowej, w związku z czym należy dążyć do realizacji ważnych przedsięwzięć zwiększających intermodalność m.in. do budowy połączenia kolejowego do Pyrzowic, do poprawy dostępności drogowej terminali w Sławkowie. Dobre skomunikowanie tych punktów z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych dla transportu intermodalnego, które wyposażone zostaną w nowoczesne i sprawnie działające urządzenia przeładunkowe.

Infrastruktura transportu rowerowego

Największym problemem jest brak spójności tras wykonywanych przez gminy lub grupy gmin. Funkcjonują one w oderwaniu od otoczenia, niekiedy są połączone z otoczeniem tylko formalnie - trzeciorzędnymi łącznikami. Skutkiem tego wiele szlaków urywa się na granicach gmin, które są bardziej zainteresowane rozwojem tras rowerowych od swoich sąsiadów. Problemem jest też przystępowanie do wykonywania przypadkowych tras rowerowych bez szerszej koncepcji rozbudowy sieci tras rowerowych w gminie, a także stosowanie lokalnych systemów oznakowań, zmieniających się na granicy gmin.

Wydaje się zasadnym dążenie do uwzględnienia rozwoju infrastruktury systemu rowerowego (tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego) w procesie planowania ciągów komunikacyjnych. Natomiast jedynym sposobem usunięcia problemów związanych z oznakowaniem jest przyjęcie przez wszystkich jednolitych standardów oznakowania. Ważne byłoby również stworzenie mechanizmów zachęcających gminy do współpracy przy przygotowywaniu tras rowerowych.

Rys. 5 Infrastruktura transportu lotniczego, wodnego, rowerowego oraz logistyczna.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC i serwisu <http://dlapilota.pl/>, na podstawie oprac. GUS pn. „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009”, oraz informacji Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych (uzyskanej za pośrednictwem Śląskiej Inicjatywy Rowerowej).

4.2 Rynek przewozów

Globalizacja i rosnąca wymiana handlowa skutkują zwiększeniem mobilności ludzi i ładunków. Wzrasta przepływ osób i towarów zarówno w skali regionalnej, krajowej jak i międzynarodowej. Wymusza to wzmocnienie potencjału przewozowego oraz implikację nowoczesnych rozwiązań transportowych i komunikacyjnych, tak aby sprostać rosnącym wymaganiom współczesnej gospodarki. Wyzwania stojące przed województwem w zakresie rozwoju systemu transportu powinny być realizowane równolegle w ramach wszystkich gałęzi. Rynek przewozów musi być traktowany jako system wzajemnie powiązanych ze sobą elementów. Planowanie jednego z nich musi być bezpośrednio związane z funkcjonowaniem pozostałych, zarówno z tej samej jak i z innych gałęzi transportu. Tylko skoordynowane działania nakierowane na poprawę funkcjonowania całego systemu pozwolą na jego rozwój i dostosowanie do potrzeb mieszkańców regionu.

W województwie śląskim występuje największe w kraju natężenie ruchu na drogach publicznych. Wynika to z położenia regionu na międzynarodowych szlakach TEN-T i na obszarze przygranicznym oraz dużej liczby zarejestrowanych samochodów. Szczególnie duże nasycenie samochodami osobowymi zauważalne jest na drogach wojewódzkich. W przypadku ruchu na drogach krajowych duże znaczenie mają także samochody ciężarowe i dostawcze. Efektem tych uwarunkowań jest wysoki przewóz ładunków oraz związana z tym duża liczba firm sektora TSL. Aby wpłynąć na zmniejszenie kongestii na drogach należy dążyć do maksymalnego rozwoju systemów intermodalnych. Odciążenie dróg powinno stać się jednym z priorytetów rozwoju systemu transportowego. Dalszy wzrost natężenia ruchu na drogach będzie prowadził do zmniejszenia dostępności komunikacyjnej całego regionu.

Województwo śląskie charakteryzuje się najwyższą wartością przewozów ładunków transportem samochodowym wewnątrz regionu oraz do innych województw. Dużym tempem wzrostu odznacza się także wielkość importu ładunków z zagranicy. Fakt ten powoduje, że na przestrzeni lat zauważa się negatywną tendencję w kształtowaniu się bilansu przewozów. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie transportu drogowego należy dążyć do jego przeniesienia na inne gałęzie transportu.

W regionie występuje największa łączna długość linii komunikacyjnych oraz największy odsetek mieszkańców miast obsługiwanych przez komunikację publiczną. Można też zauważyć zwiększenie szybkości i bezpieczeństwa transportu oraz zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska. Niestety zauważalna jest także tendencja spadku ilości pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Spośród analizowanych aglomeracji jedynie w Rybniku można zauważyć wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Bardzo istotnym elementem rozwoju powinny być starania o unowocześnianie i dostosowywanie do potrzeb odbiorców oferty transportu publicznego. Chodzi zarówno o jakość i ilość taboru, jak i jego dostosowanie do natężenia ruchu. W swojej polityce operatorzy publiczni powinni szczególnie zwrócić uwagę na dostosowanie warunków przewozów do osób niepełnosprawnych. Obecnie niecałe 50% autobusów jest dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (w okręgu rybnickim najmniej). W przypadku tramwajów tylko kilka w regionie umożliwia swobodne poruszanie się osobom z problemami ruchowymi. Jest to szczególnie ważne, jeśli wskazać się na fakt, że ok. 23% osób poruszających się transportem publicznym to emeryci powyżej 70 roku życia. Ponadto inwestycji wymaga również jakość taboru – średnia wieku autobusów i tramwajów jest bardzo wysoka, co wiąże się zarówno z jakością przejazdów jak i ich bezpieczeństwem.

Dalszych prac koordynacyjnych i wdrożeniowych wymaga także integracja rozkładów jazdy i wprowadzenie wspólnych biletów dla różnych gałęzi transportu.

Tworzenie zintegrowanego transportu publicznego na terenach aglomeracyjnych z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego wydaje się koniecznością. Przykładem integracji systemowej są istniejące i planowane Karty Usług Publicznych, które powodują nie tylko usprawnienie poruszania się mieszkańców w ramach aglomeracji i ułatwiają korzystanie z usług publicznych, ale także są pomocne w bieżącym badaniu kierunków i potoków ruchu pasażerów, celem dostosowania oferty do potrzeb odbiorców.

W województwie występuje duże obciążenie torów kolejowych, spowodowane przede wszystkim bardzo dużym ruchem towarowym. Po załamaniu jakie miało miejsce w 2009 r., można zauważyć pozytywną tendencję w zakresie wielkości przewiezionych ładunków zarówno w imporcie jak i eksporcie. Przewozy te oparte są jednak w głównej mierze o węgiel kamienny, a w dalszej kolejności o koks, węgiel brunatny i metale. Pozytywnym zjawiskiem jest wzrost znaczenia kolei LHS i Euroterminalu w Sławkowie. Jednak poprzez LHS ładunki w przeważającej ilości są importowane, a eksportowany jest głównie węgiel kamienny.

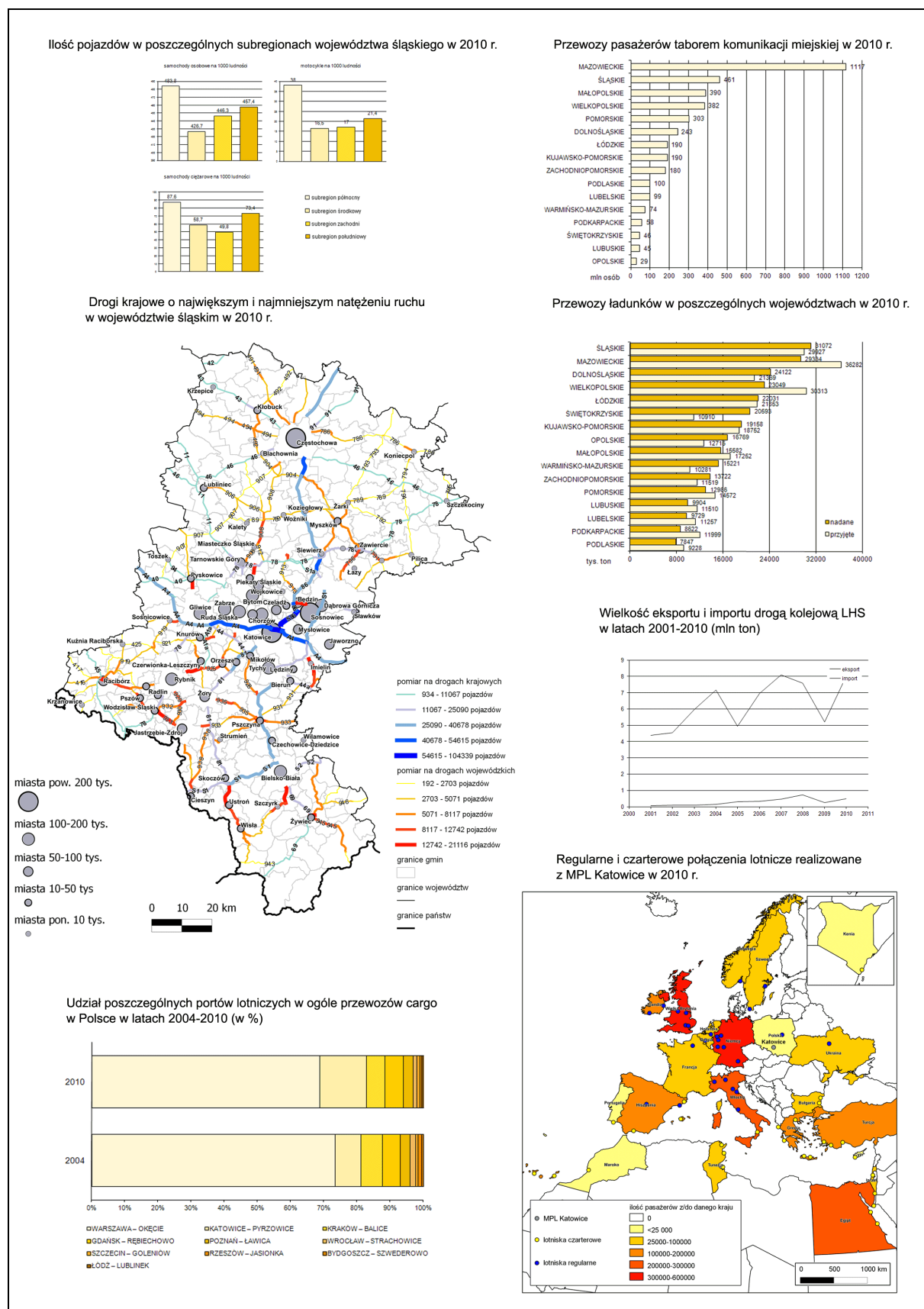
W 2010 r. zauważa się znaczące załamanie w ilości przewiezionych pasażerów na trasach regionalnych. Ma to związek z pogorszeniem się jakości oferty, brakiem integracji z innymi rodzajami transportu oraz negatywnym wizerunkiem przewozów kolejowych wśród społeczeństwa. W związku z powyższym konieczne jest dążenie do podnoszenia jakości oferty oraz podejmowanie działań promujących ten rodzaj transportu. Likwidacja kolejnych połączeń nie może być sposobem na poprawę rentowności przewoźników. Istotne jest także utrzymanie linii, tam gdzie duży odsetek sprzedanych biletów stanowią taryfy okresowe.

Bardzo pozytywnym zjawiskiem jest zwiększające się znaczenie portu lotniczego MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Zarówno w zakresie transportu pasażerów jak i obrotu cargo wzrasta jego udział w obrocie krajowym. Niezbędne są jednak działania w kierunku rozwoju rynku przewozów na liniach regularnych. Konieczne jest także dostosowanie i integracja infrastruktury komplementarnej, tak aby sprostać wzrastającemu natężeniu ruchu lotniczego i zapewnić efektywne połączenie ważnych ośrodków województwa z portem, w tym budowa połączenia kolejowego. Niewykorzystane są też możliwości transportowe małych lotnisk, związane z ewentualnym popytem na ich usługi. Ich lokalizacja sprawia, że przy odpowiednich inwestycjach oraz promocji mogą stać się miejscami o nasilonym ruchu, szczególnie biznesowym.

Znaczenie żeglugi śródlądowej jest niewielkie - w 2009 r. zaledwie 0,4% ładunków było transportowanych tą drogą i wartość ta z roku na rok jest coraz mniejsza. Obecnie drogą wodną przewozi się głównie węgiel do Elektrociepłowni Wrocław. Bez realizacji wymaganych inwestycji w drogi wodne Port w Gliwicach dalej będzie miał charakter lokalny i obsługiwał głównie masowy przewóz ładunków na trasie do Opola lub Wrocławia.

Analizując sektor TSL należy wskazać, że mimo dużej liczby firm transportowych, w regionie zlokalizowanych jest mało dużych przedsiębiorstw o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym. Firmy zlokalizowane w województwie śląskim charakteryzują się dużą wartością majątku, ale niskimi nakładami inwestycyjnymi. Stąd konieczność prowadzenia takich działań, które pozwoliłyby na rozwój tych przedsiębiorstw oraz wzmocniły ich innowacyjność. Tylko w taki sposób mogą konkurować na szerszych rynkach w dobie globalizacji oraz wszechobecnej cyfryzacji.

Rys. 6 Rynek przewozów.



4.3 Zarządzanie transportem

System zarządzania infrastrukturą i ruchem w transporcie jest wynikiem wieloletniej ewolucji, która doprowadziła do jego obecnego kształtu. Ma on zarówno swoje wady jak i zalety. Zasadniczą wadą w zakresie zarządzania wydaje się traktowanie transportu jako systemu składającego się z niezależnych, luźno ze sobą powiązanych podsystemów. Ze względu na wieloletnie opóźnienia obecnie dopiero zaczyna się postrzegać transport jako kompleksowy i zintegrowany system, będący zbiorem sprzężonych ze sobą elementów. Do rozwoju takiego systemu konieczne wydaje się skoordynowanie działań na poziomie regionalnym między wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w zarządzanie transportem. Tylko kompleksowe i ponadgałęziowe podejście do rozwoju transportu, traktowanego jako transport intermodalny, może pozwolić na dalszy jego efektywny rozwój. Ponadto obecnie problemem jest słabość systemu planowania na wszystkich szczeblach. Przejawia się to w szczególności brakiem polityk transportowych oraz strategii rozwoju transportu. Konieczne jest więc jak najszybsze wypracowanie takiej wizji rozwoju, aby pozwoliły one na zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu oraz doprowadziły do ich integracji, zarówno między gałęziami jak i między jednostkami administracyjnymi, tworząc spójny system komunikacyjny w województwie. Musi być on rozpatrywany w szerszym kontekście jako część systemu krajowego i europejskiego.

W zakresie miejskiego transportu publicznego zaletą jest wykorzystana możliwość tworzenia związków gmin i miast w celu realizacji wspólnych przewozów. Dzięki integracji transportowej gmin mieszkańcy mają dostęp do oferty obejmującej rozległy obszar, ponadto zwiększają się możliwości funkcjonowania wspólnego biletu. Z drugiej strony brak porozumień między organizatorami transportu prowadzi do sytuacji, że na danym terenie obowiązuje kilka, nie zintegrowanych ze sobą taryf. Analizując miejski transport publiczny należy także zwrócić uwagę na zachodzące pozytywne zmiany w filozofii działania komunikacji publicznej. Organizatorzy transportu publicznego zaczynają dostrzegać znaczenie badań rynku, zlecając coraz więcej badań rynku i natężenia ruchu. Dzięki temu są w stanie na bieżąco dostosowywać częstotliwość i ilość przewozów publicznych do zapotrzebowania płynącego od odbiorców. Jednak ciągle zbyt mało intensywne są działania promocyjne, niskie jest też tempo wdrażania nowych rozwiązań organizacyjnych jak np. elektroniczna informacja przystankowa.

W transporcie drogowym należy zwrócić uwagę na znaczne rozproszenie kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą i ruchem. Problemem dla wielu miast na prawach powiatu jest konieczność zarządzania wszystkimi drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi przebiegającymi przez ich obszar. Wiąże się to z wysokimi kosztami, które często muszą być pokrywane ze środków własnych tych jednostek. Problemem zarządzania transportem w województwie jest brak kompleksowego podejścia do organizacji ruchu. Zwiększające się jego natężenie wymusza wprowadzanie nowych rozwiązań, w tym inteligentnych systemów transportu, które obejmowałyby nie tylko jedną kategorię dróg, ale łączyły wszystkie w jeden zsynchronizowany system.

W transporcie kolejowym pasażerskim należy zwrócić uwagę na skomplikowaną i mało elastyczną strukturę zarządzania tą gałęzią transportu. Dotyczy to zarówno głównego zarządcy linii kolejowych jak i przewoźników realizujących przewozy pasażerskie. Utrudnia to współpracę i elastyczne współdziałanie tej jednostki, szczególnie z jednostkami samorządu terytorialnego oraz z podmiotami zainteresowanymi współpracą. Brakuje także porozumień między przewoźnikami, które umożliwiłyby podróżnym swobodne poruszanie się tym

środkiem transportu. Zdecydowanej poprawy wymaga także podejście przewoźników do pasażerów, ponieważ dotychczasowe działania przewoźników doprowadziły do utrwalenia się bardzo złego wizerunku przewozów kolejowych w społeczeństwie. Na błędy w funkcjonowaniu przewozów wskazuje również to, że obecnie jedynym sposobem przeciwdziałania zmniejszającemu się zainteresowaniu przejazdami koleją jest zamykanie kolejnych połączeń. W niedalekiej przyszłości może doprowadzić to do całkowitego zmarginalizowania pasażerskich przewozów kolejowych w województwie śląskim. Pozytywnym zjawiskiem jest pojawienie się kolejnego przewoźnika na rynku regionalnych przewozów kolejowych, potrzebny jest jednak czas zanim spółka ta będzie w stanie realizować przewozy na terenie całego województwa.

W zakresie transportu lotniczego na uwagę zasługuje dynamiczny rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, zarządzanego przez powołane w tym celu Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Zarządca ten powinien jednak dalej podejmować niezbędne działania w zakresie rozwoju rynku przewozów na liniach regularnych, ponieważ oferta z MPL „Katowice” jest mało różnorodna i przejawia objawy stagnacji. Jeżeli chodzi o sieć lotnisk lokalnych to ich rozwój będzie możliwy dzięki odpowiedniemu zarządzaniu i współpracy. Ze względu na zapewnienie komplementarności usług oferowanych przez poszczególne lotniska lokalne dotychczasowy model zarządzania, w którym każde lotnisko zarządzane jest oddzielnie wydaje się prawidłowy. Uzupełnieniem tego systemu, pozwalającym na kooperację między należącymi do sieci obiektami, może być powołanie stowarzyszenia/rady zrzeszającego lotniska lokalne, które będzie stanowiło forum regularnego dialogu i wymiany doświadczeń pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami.

W zakresie transportu wodnego wydaje się, że struktura zarządzania przy obecnym poziomie jego rozwoju jest dość czytelna i efektywna. Dzieje się tak, ponieważ obecnie ta gałąź transportu ma marginalne znaczenie. Jednak przy założeniu, że jedyną szansą rozwoju transportu wodnego jest ujęcie go jako integralnego elementu transportu intermodalnego, w przyszłości konieczne będą zmiany w strukturze zarządzania, powodujące traktowanie tej gałęzi jako elementu systemu. Zwiększy to efektywność i elastyczność zarówno samego transportu wodnego jak i całego systemu transportowego województwa.

4.4 Bezpieczeństwo w transporcie

Województwo śląskie charakteryzuje się bardzo dużą liczbą wypadków. Fakt ten należy jednak powiązać z wyjątkowo dużą liczbą ludności zamieszkującej ten teren oraz dużą liczbą samochodów (zwłaszcza w subregionie środkowym). Ponadto w przypadku zarówno dróg publicznych jak i sieci kolejowej region charakteryzuje się wyjątkowo dużym zagęszczeniem tej infrastruktury. Wszystko to powoduje, że liczbę wypadków należy rozpatrywać nie tyle w wartościach bezwzględnych, ale przede wszystkim względnych. Pod tym względem województwo śląskie charakteryzuje się jednymi z najniższych wskaźników w kraju.

Mimo polepszania się statystyk należy jednak zwrócić uwagę, że w odniesieniu do innych krajów Unii Europejskiej nadal te wskaźniki są bardzo wysokie. Należy więc dążyć do zwiększenia ilości inwestycji mających na celu wprowadzanie bezpiecznych rozwiązań na drogach (infrastrukturalnych i organizacyjnych) oraz zintensyfikować działania zmierzające do ograniczenia udziału w komunikacji osobom nietrzeźwym. Szeroko pojęta prewencja, będąca udziałem wszystkich organów i jednostek zaangażowanych w tworzenie systemu

transportowego, może przyczynić się do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na życie i zdrowie ludzkie.

4.5 Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko

Do czynników będących efektem rozwoju transportu a wpływających na środowisko należą:

- degradacja powierzchni terenu - zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez degradację pokryw glebowej, jak i rozczłonkowanie rzeźby terenu;
- degradacja wód - degradacja wód jest wynikiem zarówno budowy inwestycji, kiedy często dochodzi do zaburzenia naturalnych stosunków wodnych, jak również eksploatacji środków transportu, które przyczyniają się do zanieczyszczenia wód;
- duże natężenie hałasu - przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje na głównych ciągach komunikacyjnych jest szczególnie uciążliwe dla ludności zamieszkującej obszary w ich sąsiedztwie;
- zanieczyszczenie powietrza - wynikiem działalności przewozowej, w szczególności transportu samochodowego jest duże zanieczyszczenie powietrza. Zanieczyszczenia rozprzestrzeniają się w dużych stężeniach na niskich wysokościach w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi;
- degradacja fauny i flory - budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania i bytowania siedlisk i gatunków oraz wzrostu śmiertelności fauny.

IV. ANALIZA SWOT

W tabelach przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane w ramach poszczególnych systemów. Kolorem oznaczono te czynniki, które mają szczególne znaczenie w ujęciu horyzontalnym tzn. wpływają na inne gałęzie transportu. Zestawienie czynników przedstawione poniżej zostało opracowane na podstawie wyników ankiety przeprowadzonej m.in. wśród przedstawicieli zarządców infrastruktury, operatorów transportu regionalnego, ponadregionalnego i towarowego oraz przedstawicieli samorządów lokalnych.

Transport drogowy

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Gęsta i równomiernie rozłożona sieć dróg, w tym dróg dwujezdniowych (powodująca wysoką płynność ruchu)	W1	Duże natężenie ruchu (duża liczba samochodów) oraz brak obwodnic miast i aglomeracji
S2	Lokalizacja dużych węzłów komunikacyjnych w obrębie regionu (w tym np. węzeł autostradowy Sośnica)	W2	Brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową oraz zintegrowanego systemu ruchu
S3	Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych ze stolicą województwa (Agglomeracją Górnośląską)	W3	Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń
S4	Dogodny przebieg autostrad	W4	Brak polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów
S5	Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych województwa z ważnymi ośrodkami ościennych województw i regionów przygranicznych	W5	Zły stan dróg
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (wysoka dostępność komunikacyjna regionu)	T1	Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji
O2	Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich	T2	Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty
O3	Sprecyzowane plany rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych	T3	Słabość systemu planowania przestrzennego na wszystkich szczeblach
O4	Centralne umiejscowienie portu lotniczego w województwie	T4	Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość
O5	Dyrektywy i wytyczne UE (presja na wprowadzenie inteligentnych systemów transportu i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg)	T5	Wzrost liczby samochodów
O6	Rozwój regionu – wzrost zapotrzebowania na różne środki		

	transportu		
--	------------	--	--

Transport kolejowy

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Gęsta i równomiernie rozłożona sieć	W1	Zły stan techniczny infrastruktury kolejowej powodujący m.in. niską prędkość eksploatacyjną (długi czas przejazdu) , wąskie gardła w sieci
S2	Istnienie linii kolejowej o podwyższonych parametrach prędkości (CMK)	W2	Brak zintegrowania między koleją a innymi środkami transportu
S3	Bezpieczeństwo przewozów	W3	Zły stan techniczny taboru
S4	Duża liczba węzłów kolejowych	W4	Rozproszony system zarządzania i relacji w organizacji transportu
S5	Efektywność energetyczna przewozu towarów masowych	W5	Likwidacja dworców i przystanków kolejowych
S6	Mniejsza uciążliwość dla środowiska – linie zelektryfikowane	W6	Zły wizerunek w stosunku do innych środków transportu
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Realizacja polityki UE (presja na wzrost znaczenia transportu szynowego w tym budowa szybkich kolei)	T1	Presja związków zawodowych hamująca przeobrażenia na kolei
O2	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich	T2	Brak wizji rozwoju linii regionalnych przez podmioty samorządowe
O3	Położenie na szlakach transportowych transgranicznych oraz dogodna lokalizacja stacji kolejowych	T3	Niekorzystna polityka transportowa państwa wobec kolei
O4	Wzrost konkurencji na rynku poprzez pojawienie się nowych przewoźników (np. Koleje Śląskie)	T4	Lobbing transportu drogowego
O5	Zmiany w prawie umożliwiające regionalizację (np. przejęcie przez samorządy własności do dworców)	T5	Wzrost siły innych gałęzi transportu
O6	Wzrost kongestii konkurencyjnych gałęzi transportu	T6	Słabość polityki planowania na wszystkich szczeblach zarządzania

Transport wodny śródlądowy

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Zlokalizowanie początku odrzańskiej drogi wodnej	W1	Niska jakościowo, przestarzała flota oraz zdekapitalizowana infrastruktura
S2	Niski koszt jednostkowy przewozu	W2	Brak efektywnego powiązania z europejską siecią dróg wodnych
S3	Funkcjonowanie portu w Gliwicach	W3	Niska przepustowość i szybkość transportu wodnego
S4	Niskie koszty zewnętrzne żeglugi	W4	Sezonowość transportu

	śródlądowej		
		W5	Trudność w utrzymaniu drożności kanałów (zamulanie kanałów)
		W6	Niska dostępność transportu
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Presja UE na wzrost znaczenia wodnego transportu śródlądowego	T1	Marginalizacja znaczenia transportu wodnego w polityce krajowej
O2	Możliwość potencjalnego rozwoju dróg wodnych (modernizacja szlaku na Odrze, utrzymanie Kanału Gliwickiego)	T2	Problemy techniczne, ekonomiczne i gospodarcze związane z rozwojem transportu śródlądowego
O3	Uwzględnienie w dok. strategicznych woj. śląskiego bud. Kan. Odra-Dunaj	T3	Warunki meteorologiczne i hydrologiczne
O4	Popyt efektywny i potencjalny na przewozy towarów w woj. śląskim (tonokilometr)	T4	Niewydolny system zarządzania gospodarką wodną
O5	Nacisk województwa małopolskiego (RZGW) na budowę Kan. Śl.	T5	Substytucja ze strony transportu drogowego
O6	Synergia transportowej i hydrologicznej funkcji dróg wodnych		

Transport lotniczy

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Funkcjonowanie w regionie portu lotniczego o statusie międzynarodowym (MPL Katowice w Pyrzowicach)	W1	Brak szybkiego skomunikowania środkami komunikacji publicznej MPL Katowice z ośrodkami regionalnymi, w tym transportem kolejowym
S2	Dogodna lokalizacja MPL ze względu na warunki klimatyczne oraz istniejące rezerwy terenu	W2	Marginalne znaczenie lotnisk lokalnych
S3	Wielofunkcyjność MPL (ruch pasażerski i cargo)	W3	Mała liczba przewoźników regularnych w MPL
S4	Powiązanie MPL transportem drogowym	W4	Niedoinwestowanie lotnisk lokalnych
S5	Funkcjonowanie i równomierne rozmieszczenie sieci lotnisk lokalnych	W5	Brak szybkiego skomunikowania małych lotnisk z ośrodkami regionalnymi
		W6	Duża monopolizacja przewozów
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Podjęmowane inwestycje w zakresie podniesienia jakości infrastruktury lotniskowej (obsługa pasażerów, cargo, systemy nawigacyjne) w tym duże zaangażowanie samorządu w rozwój GTL	T1	Konkurencja ze strony innych międzynarodowych portów lotniczych (krajowych i zagranicznych)
O2	Potencjał gospodarczy i demograficzny rynku, zróżnicowanie popytu	T2	Brak skoordynowanej polityki państwa wspierającej rozwój portów regionalnych i transportu

			multimodalnego
O3	Rozwój rynku cargo	T3	Konflikty społeczne i środowiskowe
O4	Wzrost popularności przelotów zarówno turystycznych jak i biznesowych	T4	Wzrost cen paliw – brak alternatywnego napędu
O5	Wsparcie ze strony województwa w celu zwiększenia dostępności portu	T5	Warunki zagospodarowania przestrzennego ograniczające rozwój

Transport intermodalny

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Duża liczba centrów przeładunkowych i logistycznych	W1	Niedostosowanie infrastruktury transportowej do lokalizacji centrów
S2	Funkcjonowanie intermodalnych terminali przeładunkowych (Sławków, MPL Katowice w Pyrzowicach i port w Gliwicach)	W2	Wydłużenie czasu przewozu z uwagi na przeładunki
S3	Duży popyt w regionie na transport ładunków (zwłaszcza sypkich)	W3	Ograniczona „intermodalność” lub jej brak
S4	Znaczna liczba firm sektora TSL	W4	Niedostateczne skomunikowanie, w tym przede wszystkim drogowe, terminalu w Sławkowie
S5	Kompleksowa obsługa klienta	W5	Wysokie koszty powstania nowych terminali przeładunkowych
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Potencjał gospodarczy województwa, w tym związany z funkcjonowaniem stref ekonomicznych	T1	Brak rozwiązań systemowych w zakresie transportu intermodalnego (nieskuteczne wdrażanie „Tiry na tory”)
O2	Położenie transgraniczne, na przecięciu korytarzy transportowych	T2	Kryzys ekonomiczny
O3	Istnienie różnych gałęzi transportu na terenie województwa	T3	Zły stan infrastruktury towarzyszącej terminalom przeładunkowym
O4	Najlepsza w Polsce sieć drogowa stwarzająca możliwość rozwoju	T4	Brak zrównoważenia różnych środków transportu w kontekście transportu kombinowanego
O5	Wsparcie ze strony UE	T5	Rosnące koszty funkcjonowania transportu
O6	Odpowiednia polityka transportowa		

Transport publiczny

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
S1	Gęsta sieć linii komunikacji publicznej w Aglomeracji Górnośląskiej	W1	Niedostosowana do potrzeb liczba połączeń między ośrodkami regionalnymi oraz powiatami

S2	Funkcjonowanie i organizacja transportu publicznego w formie związków komunikacyjnych - rozdzielenie funkcji organizatora i operatora	W2	Niska jakość taboru w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych
S3	Dostępność transportu publicznego	W3	Brak integracji między środkami transportu
S4	Zróżnicowanie środków transportu w Aglomeracji Górnośląskiej	W4	Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego
S5	Łatwość rozbudowania infrastruktury punktowej	W5	Niedostatki w integracji między poszczególnymi przewoźnikami i organizacjami transportowymi
S6	Konkurencyjność cenowa w stosunku do transportu drogowego	W6	Mała aktywność samorządu województwa
SZANSE		ZAGROŻENIA	
O1	Możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji w tym ze środków funduszy europejskich	T1	Niedostatek integracji na poziomie polityk transportowych wszystkich szczebli
O2	Realizowane projekty np. Śląska Karta Usług Publicznych, Dynamiczna Informacja Przystankowa	T2	Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej
O3	Kongestia drogowa i polityka transportowa w miastach	T3	Tendencja spadkowa w zakresie popytu – tendencje demograficzne oraz zmiana preferencji ludności
O4	Rosnące koszty transportu indywidualnego	T4	Niespełnienie wzrastających oczekiwań pasażerów w stosunku do transportu publicznego
O5	Realizacja wytycznych UE w zakresie polityk miejskich	T5	Wzrost kosztów w transporcie zbiorowym (wynikające z regulacji), ograniczenia budżetowe

V. WIZJA

System transportowy w województwie śląskim w roku 2030 będzie:

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

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

Wizja rozwoju systemu transportu w województwie śląskim

**Województwo śląskie regionem
o dobrze zorganizowanym systemie transportu,
sprawnie i efektywnie zarządzanym
oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym**

Cechy systemu transportu w 2030 roku:

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

VI. POLA STRATEGICZNE I CELE STRATEGICZNE

1. POLA STRATEGICZNE

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

W toku prac nad Strategią określono cztery pola

- Infrastruktura;
- Bezpieczeństwo;
- Integracja;
- Innowacje.

Infrastruktura jest polem, w którym podejmowane są aktywności ukierunkowane na rozwój bądź utrzymywanie określonego stanu obiektów i pojazdów wchodzących w skład regionalnego systemu transportowego. W szczególności dotyczy to będzie: dróg, torowisk, kanałów, tuneli, mostów, wiaduktów, lotnisk, parkingów, portów, dworców i centrów przesiadkowych i logistycznych oraz taboru samochodowego, szynowego, lotniczego oraz wodnego. Podejmowane działania w tym polu stanowią rdzeń tworzenia regionalnego systemu transportowego.

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

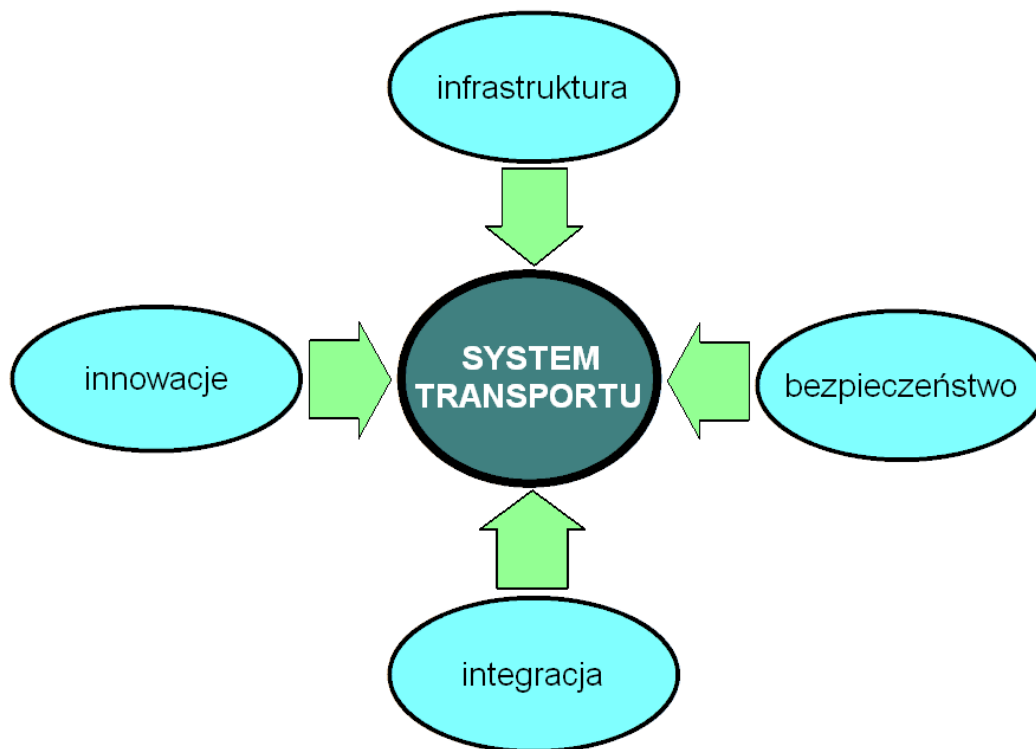
Trzecim wskazanym polem jest integracja umożliwiająca zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa i jego kompatybilności z systemami krajowym i europejskim. Aktywności pozostające w zakresie pola integracji obejmują działania planistyczne, organizacyjne i inwestycyjne zmierzające w kierunku zapewnienia wewnętrznej i zewnętrznej spójności i komplementarności połączeń drogowych, szynowych, wodnych i lotniczych.

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

Wszystkie wymienione pola przenikają się wzajemnie. Realizacja inwestycji transportowych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu i w środkach transportu, poprawy wewnętrznej i zewnętrznej spójności i komplementarności systemu oraz będzie umożliwiała zastosowanie nowoczesnych, innowacyjnych technologii. Potraktowanie bezpieczeństwa jako priorytetu poprzez przyjęcie określonych rozwiązań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych oraz planistycznych, wpłynie pozytywnie na jakość infrastruktury, przyczyni się do poprawienia integracji oraz będzie motorem wprowadzania innowacji. Dążenie do

integracji wymusi stosowanie innowacyjnych rozwiązań, a w konsekwencji wpłynie na jakość infrastruktury i zwiększy bezpieczeństwo zarówno przejazdu jak i środowiska społecznego i

Rys. 7. Pola strategiczne.



Źródło: opracowanie własne.

naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne. Zastosowane innowacje wzmocnią wysoką jakość infrastruktury, zwiększą bezpieczeństwo oraz ułatwią zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa i jego kompatybilności z systemami zewnętrznymi.

2. CELE STRATEGICZNE

W ramach prac warsztatowych wyznaczono trzy cele strategiczne, których realizacja będzie obejmowała wszystkie gałęzie transportu analizowane i opisywane w założeniach do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Układ celów prezentowany jest poniżej.

1. WYSOKA JAKOŚĆ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

2. INTEGRACJA PODSYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

3. SPRAWNY SYSTEM ZARZĄDZANIA, PRZEWOZÓW ORAZ ORGANIZACJI TRANSPORTU

1. WYSOKA JAKOŚĆ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Warunkiem koniecznym dla stworzenia efektywnego systemu transportowego będącego istotnym elementem krajowej i międzynarodowej sieci transportowej jest dysponowanie infrastrukturą transportową wysokiej jakości. W województwie śląskim istnieje gęsta i różnorodna sieć szlaków komunikacyjnych, którą stanowią drogi lądowe (jezdniowe i szynowe), lotnicze oraz wodne. Problem stanowi kwestia jakości infrastruktury tworzącej i wypełniającej tę sieć, w tym dostosowanie do bieżących i planowanych obciążeń oraz jakość infrastruktury punktowej. W celu tym zawierać się będą działania zmierzające do modernizacji i rozbudowy istniejących oraz tworzenia od podstaw brakujących ogniw regionalnego systemu transportowego, zapewniające spójność i efektywność systemu oraz eliminujące wąskie gardła. Działania ukierunkowane są na poprawienie komfortu, bezpieczeństwa oraz szybkości przejazdu zarówno w przypadku transportu osobowego jak i towarowego. Technologie użytkowane w celu wzmocnienia infrastruktury mają zapewniać wzrost bezpieczeństwa środków transportowych i otoczenia szlaków komunikacyjnych. Ważną kwestią jest podjęcie działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa osób użytkujących szlaki komunikacyjne. Równocześnie należy mieć na względzie aspekty środowiskowe w działaniach inwestycyjnych związanych z rozwojem szlaków komunikacyjnych. Naczelną zasadą przyświecającą realizacji projektów infrastrukturalnych jest zasada zrównoważonego rozwoju. Aktywności podejmowane w ramach tego celu dotyczyć będą 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). Działania podejmowane na rzecz rozwoju przepustowości szlaków komunikacyjnych będą realizowane w ramach wszystkich rodzajów transportu, dzięki czemu proces udrażniania ulegnie nasileniu oraz poprawią się zarówno połączenia krajowe i międzynarodowe jak i skomunikowanie istotnych punktów w ramach regionu. Wszelkie planowane działania, szczególnie na terenach

miejskich, będą uzupełniane o elementy infrastruktury rowerowej. Infrastruktura ta będzie uwzględniana w procesie planowania ciągów komunikacyjnych.

2. INTEGRACJA PODSYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

W państwach wysoko rozwiniętych szczególną wagę przywiązuje się do zagadnienia zwiększenia integracji w dziedzinie transportu. Są to kwestie szczególnie eksponowane w polityce europejskiej, ponieważ optymalne wykorzystywanie różnorodnych środków transportu podczas przewozu osób bądź towarów umożliwia sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, zmniejszenie kongestii oraz złagodzenie presji na środowisko. Podstawowym zadaniem Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest wytyczenie kierunków działań w celu zintegrowania podsystemów transportu zlokalizowanych w województwie śląskim. Podsystemy, w skład których wchodzi: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny powinny stanowić spójny system komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych. Istotną rolę odgrywać będzie rozwój narzędzi służących wzmacnianiu integracji i spójności regionalnego systemu transportu. Implementacja tych rozwiązań w województwie śląskim powinna dotyczyć zarówno transportu osobowego jak i towarowego. Ważną funkcję pełni również powiązanie wspomnianych podsystemów na terenach zurbanizowanych, w szczególności w ramach aglomeracji: Górnośląskiej, Częstochowskiej, Rybnickiej i Bielsko-Bialskiej wraz z ich obszarami funkcjonalnymi. Spójna sieć komunikacyjna województwa śląskiego obejmuje swoim zasięgiem transport indywidualny i zbiorowy. Ten ostatni tworzy szkielet połączeń regionalnych w zakresie transportu osób. Działania podejmowane na rzecz jego rozwoju polegają w szczególności na budowie, rozbudowie oraz modernizacji węzłów komunikacyjnych umożliwiających wymiennosc środków transportu. Znaczącym działaniem na rzecz realizacji systemu zintegrowanego jest także wspieranie integracji transportu publicznego, w tym tworzenie udogodnień dla pasażera w zakresie wymiennosci środków transportu.

3. SPRAWNY SYSTEM ZARZĄDZANIA, PRZEWOZÓW ORAZ ORGANIZACJI TRANSPORTU

Kolejnym nieodzownym warunkiem dla stworzenia efektywnego systemu transportu województwa śląskiego jest usprawnienie systemu zarządzania, przewozów oraz organizacji transportu. Koniecznym jest podjęcie działań na rzecz wzmocnienia roli i metodyki planowania oraz poprawy organizacji sieci połączeń w regionie, jak również koordynacji działań różnych podmiotów zaangażowanych w ten proces. Niezbędnym krokiem w tym kierunku jest wskazanie źródeł finansowania, a co a tym idzie zapewnienie stabilności finansowej umożliwiającej realizację bieżących zadań przewozowych przy równoczesnym wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów oraz zarządzania regionalnym systemem komunikacyjnym. W ramach organizacji systemu przewozów niezbędne jest również zastosowanie Inteligentnych Systemów Transportowych na szlakach komunikacyjnych województwa śląskiego, które oprócz zwiększenia efektywności i szybkości przewozów, przyczynią się do wzrostu bezpieczeństwa zarówno w środkach transportu jak i w otoczeniu. Ponadto ze względu na zwiększającą się liczbę pojazdów

mechanicznych na drogach województwa ważną rolę odgrywa promocja transportu zbiorowego. W szczególności dotyczy to terenów miejskich. W tym celu należy wspierać działania, przede wszystkim na rzecz wzrostu zaufania do tego rodzaju środków transportu poprzez zapewnienie optymalnego i czytelnego rozkładu jazdy, punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa w środkach transportu.

3. POLA STRATEGICZNE A CELE STRATEGICZNE

W oparciu o określone ostatecznie w wyniku konsultacji cele strategiczne i zidentyfikowane pola, w toku dalszych prac wyznaczone zostaną kierunki działań oraz zdefiniowane zostaną przedsięwzięcia i projekty istotne dla województwa śląskiego.

Rys. 8. Pola strategiczne a cele strategiczne.

POLA	CELE		
	Wysoka jakość infrastruktury transportowej	Integracja podsystemów transportowych	Sprawy system zarządzania oraz organizacji transportu
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt
Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt
Integracja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt
Innowacje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Kierunek ▪ Przedsięwzięcie ▪ Projekt

Źródło: opracowanie własne.

VII. PRACE PLANOWANE DO ZREALIZOWANIA

Poniżej przedstawiono ramowy harmonogram prac związany z opracowaniem Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Przeprowadzenie badań, ekspertyz i diagnozy w obszarze sieci i organizacji transportu.	Sierpień 2011 - Grudzień 2012
Opracowanie projektu Strategii.	Grudzień 2012 - Marzec 2013
Opracowanie Prognozy oddziaływanie na środowisko.	Wrzesień 2012 – Marzec 2013
Opiniowanie i konsultacje społeczne projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.	Kwiecień - Czerwiec 2013
Przyjęcie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przez Sejmik Województwa Śląskiego.	Czerwiec 2013/Lipiec 2013