



Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice



Zespół autorski:

mgr inż. Łukasz Franek

mgr inż. Paulina Struska

mgr inż. Mateusz Szpórnóg

mgr inż. Bartłomiej Wiertel

mgr inż. Adam Wiśniowski

mgr inż. Jan Friedberg

mgr inż. Grzegorz Łapuszek

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Oddział w Krakowie

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków

VIA VISTULA Franek i Sapoń Spółka Jawna

ul. Armii Krajowej 89/55, 30-150 Kraków

International Management Services Sp. z o.o.

ul. Felicjanek 4/10, 31-104 Kraków

Kontakt:

krakow@sitk.org.pl

biuro@viavistula.pl

+48 69 69 69 664

Zamawiający:



Miasto Katowice

Wydział Transportu Urzędu Miasta Katowice

ul. Warszawska 4

40-006 Katowice



SPIS TREŚCI

1.	Podsumowanie charakterystyki stanu istniejącego	4
1.1.	Informacje ogólne.....	4
1.2.	Najważniejsze atuty i wyzwania	8
1.3.	Problemy funkcjonalne w obsłudze komunikacyjnej miasta Katowice	10
1.4.	Założenia i wyniki analizy wariantów	11
2.	Spójność z celami strategicznymi.....	17
2.1.	Metoda opracowania planu wynikająca z wymogów prawa polskiego i dorobku Unii Europejskiej	17
2.2.	Polityka Unii Europejskiej.....	19
2.3.	Polityka Polski na szczeblu rządowym.....	25
2.4.	Dokumenty województwa śląskiego	28
2.5.	Dokumenty miasta Katowice i subregionu centralnego województwa	32
3.	Wizja, cele i kierunki rozwoju.....	37
3.1.	Wizja	37
3.2.	Cele rozwojowe i przypisane im zadania rozwojowe	38
4.	Wykaz przedsięwzięć w zakresie transportu indywidualnego i zbiorowego oraz integracji i zarządzania transportem, uwzględniających realizację celów strategicznych i kierunków działań określonych w Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030”	40
5.	Harmonogram realizacji Planu	50
6.	System ewaluacji i monitoringu Planu	66

1. Podsumowanie charakterystyki stanu istniejącego

1.1. Informacje ogólne

Katowice są miastem na prawach powiatu, położonym w południowej Polsce, w województwie śląskim. Miasto jest siedzibą władz województwa śląskiego i jednym z głównych ośrodków miejskich konurbacji górnośląskiej. Miasto Katowice zajmuje obszar o powierzchni 164,7 km², wg stanu na koniec 2014 roku zamieszkiwane było przez 301 834 osób¹. Katowice wraz z 13 miastami na prawach powiatu (Bytomiem, Chorzowem, Dąbrową Górniczą, Gliwicami, Jaworzniem, Mysłowicami, Piekarami Śląskimi, Sosnowcem, Świętochłowicami, Tychami i Zabrzem) tworzą tzw. aglomerację górnośląską stanowiącą prawie dwumilionowe, unikatowe w przestrzeni polskiej i europejskiej skupisko ludności. Aglomeracja górnośląska zaliczana jest do najbardziej uprzemysłowionych i zurbanizowanych obszarów Europy Środkowej.

Miasto charakteryzuje się wysoką dostępnością w układzie regionalnym, subregionalnym i metropolitalnym. Województwo śląskie charakteryzuje się na tle całego kraju najwyższą gęstością infrastruktury drogowej i kolejowej. Dostępność drogowa Katowic jest bardzo wysoka z punktu widzenia obszarów funkcjonalnych aglomeracji oraz lokalnych ośrodków rozwoju – głównie ze względu na występowanie w jej granicach administracyjnych dróg wysokich klas technicznych (autostrada A4, Drogowa Trasa Średnicowa etc.). Układ drogowo-uliczny tworzy 541,124 km (wg danych MZUiM 532,738) dróg publicznych o nawierzchni twardej. Ponad połowę stanowią drogi gminne, których jest 56,14 % ogólnej długości sieci drogowej w mieście. Tylko 2,66% jest zarządzanych przez administrację rządową, dominującym zarządcą jest administracja samorządowa.

Tabela 1.1. Klasyfikacja dróg publicznych powiatowych i gminnych w Katowicach

Kat. drogi	Klasa drogi	Całkowita liczba dróg	Drogi ślepe	% dróg ślepych
1	2	3	4	5
Powiatowe	G	3	-	-
	Z	87	-	-
	L	81	1	-
Gminne	L	241	51	21,2
	D	618	345	55,8
Razem:		1030 (36)	397	38,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie uchwały Rady Miasta Nr. XL/925/13 z dnia 11.09.2013.

W zarządzie Prezydenta Miasta na terenie Katowic pozostają:

- DW902 – droga znajdująca się w całości na obszarze woj. śląskiego. Przebiega równoleżnikowo i niemal równoległe względem autostrady A4 (na północ od niej). Łączy miasta GOP: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice, stanowiąc zachodnią część DTŚ.
- DK79 – droga przebiegająca z centralnej przez południowo-wschodnią do południowej części kraju. Jeden z trzech traktów komunikacyjnych łączących Katowice i Kraków. Przez większość trasy podąża za biegiem Wisły.
- DK81 – droga z Katowic od węzła Giszowiec (DK86) do Harbutowic koło Skoczowa. Trasa prawie w całości dwujezdniowa czteropasowa. Od 2011r. na drodze wprowadzone zostały opłaty w systemie viaTOLL za przejazd autobusów i pojazdów ciężarowych.

¹Bank Danych Lokalnych GUS.



- DK86 – droga stanowiąca połączenie Katowic i miast Zagłębia Dąbrowskiego z Łodzią i Częstochową oraz z Cieszynem. Droga ma swój początek w Podwarpiu, następnie biegnie przez Będzin i Sosnowiec, aż do Katowic, gdzie krzyżuje się z DTŚ, A4 oraz DK81. Koniec trasy zlokalizowany jest w Tychach.

W zarządzie GDDKiA pozostają:

- A4 – autostrada prowadząca z zachodu na wschód przez południową Polskę. Stanowi odcinek drogi międzynarodowej E40. Na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębica, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę w Korczowej. W okolicy Bolesławca (węzeł Krzyżowa) łączy się z A18, w węźle *Wrocław Południe* krzyżuje się z A8. Ponadto istotne węzły A4 to:
 - ✓ Gliwice Sośnica (węzeł z A1),
 - ✓ Katowice Murckowska (węzeł z DK86).
- S86 – droga zbudowana w latach 1978-1986 jako odcinek DK86 o długości 6,8 km łączący Katowice (węzeł Roździeńskiego) i Sosnowiec. Jest to główny kanał komunikacyjny łączący Zagłębie Dąbrowskie i Konurbację Górnośląską. W Katowicach jest częścią al. Walentego Roździeńskiego. 13 października 2015r. droga ta została dopisana do listy dróg ekspresowych zmianą rozporządzenia.

Katowice charakteryzują się także dobrym skomunikowaniem w kolejowym układzie regionalnym. Operatorem realizującym przewozy użyteczności publicznej wewnątrz województwa śląskiego są Koleje Śląskie Sp. z o.o. Uzupełnieniem oferty pasażerskiego transportu kolejowego są przewozy realizowane przez: Intercity oraz Przewozy Regionalne. Miasto Katowice położone jest na przebiegu 8 linii kolejowych. Na obszarze miasta funkcjonuje również 8 stacji i przystanków kolejowych. Układ kolejowy oraz oferta przewozowa zapewnia dostępność transportową Katowic w układzie regionalnym, szczególnie poprzez dogodne warunki podróży w relacjach do pozostałych aglomeracji województwa śląskiego.

Tabela 1.2. Dostępność Katowic w relacjach między -aglomeracyjnych w ofercie Kolei Śląskich

Relacja	Czas przejazdu [min]	Liczba kursów w dniu roboczym [tam]
Katowice – Częstochowa	90	22
Katowice – Bielsko-Biała	75	22
Katowice – Rybnik	62	16

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy Kolei Śląskich (stan na 28.07.2015).

Ze względu na znaczne potoki pasażerskie, w szczególności generowane przez obligatoryjne potrzeby transportowe mieszkańców subregionu i metropolii, istotną rolę w systemie transportowym odgrywa transport miejski. Oferta przewozowa organizatorów transportu zbiorowego obsługujących linie komunikacyjne przechodzące przez teren miasta Katowice zapewnia wysoką dostępność do niego. Podstawową rolę w zakresie transportu miejskiego odgrywa KZK GOP, który jest związkiem międzygminnym skupiającym 28 gmin, w tym także Katowice. Linie komunikacyjne organizowane przez KZK GOP obsługują gminy wchodzące w skład związku, ale także niebędące jego uczestnikami. Sieć linii komunikacyjnych KZK GOP zapewnia bezpośrednie połączenia 24 gminom subregionu centralnego z Katowicami.



Rysunek 1-1 Bezpośrednie połączenia Katowic z gminami subregionu centralnego, realizowane przez system przewozowy ZKZ GOP
Źródło: opracowanie własne.

Sieć tramwajowa na terenie miasta składa się z odcinków torowych tworzących dwa główne ciągi komunikacyjne:

- północ-południe – łączący dzielnicę Brynów z dzielnicą Wełnowiec,
- wschód-zachód – łączący dzielnicę Szopienice z dzielnicą Załęże.

W większości sieć jest oparta o odcinki dwutorowe, jedynie część torowiska na północy, tj. od dzielnicy Koszutka do dzielnicy Wełnowiec oraz w Szopienicach do granicy miasta z Mysłowicami to odcinki jednotorowe. Układ sieci, z uwagi na wyposażenie w urządzenia prowadzenia ruchu, nie jest elastyczny w przypadku zmian tras oraz sytuacji awaryjnych – ograniczona liczba zwoznic, przepustowości torów szlakowych oraz pętli tramwajowych.

Na sieci transportu tramwajowego znajduje się 111 stanowisk przystankowych. W przypadku transportu autobusowego większość przystanków jest dwukierunkowa, a ich łączna liczba wynosi 522. łącznie na terenie miasta Katowice wyróżnić można 633 przystanki transportu zbiorowego (poza dworcami i przystankami kolejowymi)².

Ofertę transportu publicznego uzupełniają liczne przewozy komercyjne, z których większość ogranicza się do obsługi maksymalnie kilku wybranych lokalizacji z ograniczoną częstotliwością kursów (głównie połączenia z Rybnikiem, Wodzisławiem Śląskim, Żorami, Cieszynem, Wisłą, Skoczowem).

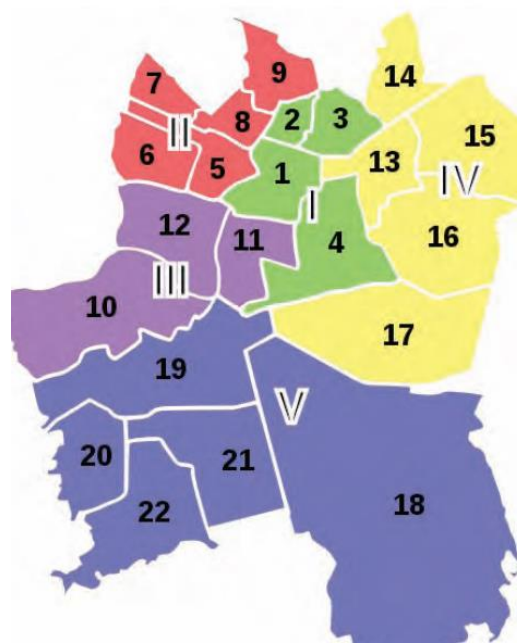
O wysokiej dostępności transportowej miasta Katowice świadczy także bliskość portu lotniczego oraz infrastruktury kolejowej szerokotorowej. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice

² Uchwała nr XLI/964/13 Rady Miasta Katowice z dnia 30 października 2013r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych i dworca, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Katowice oraz ustalenia warunków i zasad korzystania z obiektów.

fizycznie położony jest w gminie Ożarowice. Skomunikowanie miasta Katowice z lotniskiem odbywa się przy pomocy układu drogowego oraz transportu publicznego – autobusowego (w tym linii komercyjnej obsługiwanej przez PKM Katowice). Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice obsługuje linie pasażerskie regularne, zapewniające skomunikowanie Katowic z większością krajów Europy.

Struktura funkcjonalno–przestrzenna miasta pozwala zidentyfikować dominujące funkcje w poszczególnych zespołach dzielnic³:

- w obszarze dzielnic śródmiejskich: specjalistyczne usługi wyższego rzędu uzupełnione o mieszkalnictwo (wynik nagromadzenia na tym obszarze jednostek i instytucji usługowych oraz administracyjnych o znaczeniu ponadmiejskim),
- w obszarze dzielnic północnych: mieszkalnictwo oraz usługi z uzupełniającą funkcją przemysłową,
- w obszarze dzielnic zachodnich: mieszkalnictwo oraz usługi z uzupełniającą funkcją przemysłową,
- w obszarze dzielnic południowych: funkcja rekreacyjna oraz mieszkalnictwo i rolnictwo z towarzyszącymi usługami,
- w obszarze dzielnic wschodnich: przemysł i mieszkalnictwo z uzupełniającą funkcją usługową i rekreacyjną.



Rysunek 1-2 Zespoły dzielnic i dzielnice Katowic
Źródło: Raport o stanie miasta Katowice 2013, Katowice 2014, s. 39.

- I. Zespół dzielnic śródmiejskich
 1. Śródmieście,
 2. Koszutka,
 3. Bogucice,
 4. Os. Paderewskiego – Muchowiec.
- II. Zespół dzielnic północnych
 5. Załęże,
 6. Os. Witosa,
 7. Os. Tysiąclecia,
 8. Dąb,

³Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Katowice na lata 2014 – 2015, UM Katowice, Katowice 2014, s. 24.



9. Wełnowiec-Józefowiec,
- III. Zespół dzielnic zachodnich,
 10. Ligota-Panewniki,
 11. Brynów-Os.Zgrzebnioka,
 12. Załęska Hałda-Brynów,
- IV. Zespół dzielnic wschodnich
 13. Zawodzie,
 14. Dąbrówka Mała,
 15. Szopienice-Burowiec,
 16. Janów-Nikiszowiec,
 17. Giszowiec,
- V. Zespół dzielnic południowych
 18. Murcki,
 19. Piotrowice-Ochojec,
 20. Zarzecze,
 21. Kostuchna,
 22. Podlesie.

Prognozowane zmiany liczby ludności i jej struktury wiekowej (ze względu na grupy ekonomiczne) są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego oraz systemu transportowego miasta. Pierwsza ze zidentyfikowanych tendencji to depopulacja miasta. Drugim niekorzystnym zidentyfikowanym i postępującym procesem demograficznym jest starzenie się społeczeństwa. Problem ten przejawia się w spadku liczby mieszkańców w wieku przed- i produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Prognozowane zmiany struktury ludności będą wpływały nie tylko na gospodarkę miasta, ale także na zmiany zachowań komunikacyjnych i preferencji transportowych mieszkańców.

Spadek liczby mieszkańców będzie wpływał na ograniczenie popytu na usługi transportu zbiorowego oferowane przez organizatora transportu. Efektem spadającej liczby potencjalnych i rzeczywistych pasażerów jest ograniczenie przychodów ze sprzedaży biletów i wzrost deficytu w systemie finansowania transportu publicznego, który musi zostać uzupełniony z budżetu gminy. Rosnąca liczba osób starszych będzie wpływać na konieczność bardziej intensywnych dostosowań systemu transportowego dla wygody osób o ograniczonej sprawności, w szczególności: stosowania taboru niskopodłogowego, zapowiedzi głosowych w środkach transportu oraz przejrzystej informacji pasażerskiej w zakresie taryfy i rozkładu jazdy.

Miasto Katowice z punktu widzenia rynku pracy wyróżnia się na tle podregionu i województwa niską stopą bezrobocia rejestrowanego, wysoką aktywnością zawodową mieszkańców oraz bardzo wysokim przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniem brutto. Elementy te jakkolwiek korzystne z punktu widzenia społeczności miejskiej stawiają przed systemem transportowym bardzo trudne wyzwanie zapewnienia zrównoważonej mobilności miejskiej. Aktywni zawodowo mieszkańcy Katowic oraz konurbacji górnośląskiej pracujący w Katowicach zgłaszają popyt na realizację podróży obowiązkowych. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że wzrost zamożności mieszkańców spowodowany relatywnie wysokimi zarobkami przekłada się na zakup własnego samochodu i rezygnację z usług transportu publicznego.

1.2. Najważniejsze atuty i wyzwania

Analiza uwarunkowań transportowych miasta prowadzi do szeregu wniosków:

- Autostrada A-4 stanowi główny element układu drogowego Katowic. W toku wieloletniego procesu eksploatacyjnego pojawiły się niekorzystne zjawiska. Do takich niewątpliwie należy zaliczyć rozszerzenie funkcji ruchowych autostrady na obsługę potoków regionalnych, metropolitalnych i wewnątrzmijskich. Obsługa ta wymaga jezdni serwisowych (zbiorczych), które w granicach miasta są na odcinkach o niewystarczającej długości.



- Cechą sieci drogowo-ulicznej miasta jest to, że poza trzema drogami prowadzącymi w dużym stopniu ruch o charakterze przelotowym (autostrada A4, DTŚ, DK 86/S86), występuje widoczny brak dróg klasy głównej, z parametrami właściwymi dla tej klasy w szczególności na kierunku północ-południe, po zachodniej stronie centrum miasta.
- W ogólności analiza obecnie istniejącej klasyfikacji dróg na obszarze miasta Katowice prowadzi do wniosku, że eksploatowanych jest wiele ulic określonej klasy, których parametry techniczne nie spełniają wymagań technicznych danej klasy technicznej drogi, m.in. ulice: Mikołowska, Kościuszki, Korfantego, ciąg Oblatów – Katowicka, Armii Krajowej, ciąg Panewnicka – Piotrowicka – Ligocka, Pszczyńska, Kolejowa, 73 Pułku Piechoty, Jankego. Rozwiązaniem jest w miarę możliwości – modernizacja istniejących ciągów lub prowadzenie nowych dróg. Katowice podobnie jak inne duże miasta w Polsce borykają się z problemem przeciążenia układu parkingowego. Największe problemy występują na obszarze centralnym miasta, a szczególnie w strefie śródmiejskiej, w której zresztą usytuowana jest największa liczba miejsc parkingowych, co świadczy o wysokim stopniu użytkowania samochodów w dojazdach do tej części miasta.
- Katowice, podobnie jak wiele innych miast w Polsce, charakteryzuje w ostatnich dwóch dekadach wzrost motoryzacji indywidualnej, choć dynamika tego wzrostu jest mniejsza niż w poprzednich dekadach, a wskaźniki poziomu motoryzacji zbliżają się do nasycenia⁴. Relatywnie drożny i wydolny główny układ drogowy nie zniechęca mieszkańców do korzystania z transportu samochodowego. Skutkuje to jednak nasilaniem się zjawiska kongestii drogowej w ulicach ruchu normalnego, szczególnie w porach szczytów komunikacyjnych oraz w sytuacji wystąpienia niespodziewanych zdarzeń drogowych. Potęguje to także zatłoczenie w parkowaniu. Działania mające na celu poprawę oferty i promocję transportu zbiorowego przy jednoczesnym zniechęcaniu mieszkańców do korzystania z własnych środków transportu nie mogą być incydentalne. W przypadku ograniczania możliwości dojazdu samochodem konieczna jest rekompensata polegająca na stworzeniu atrakcyjnej alternatywy.

Do dnia dzisiejszego nie pojawiły się wystarczające przesłanki do zbudowania zintegrowanego, sprawnego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolitalnym, w którym system publicznego transportu zbiorowego Katowic stanowić powinien jego centralną część.

Integracja systemu transportu zbiorowego realizowana jest w zasadzie tylko w ramach KZK GOP – wspólna taryfa na obszarze 28 gmin wchodzących w skład KZK GOP oraz 10 gmin wchodzących w skład Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach. Pomimo dużego obszaru obowiązywania wspólnej taryfy niedostateczna jest liczba punktów przesiadkowych a kompleksowy system dynamicznej informacji pasażerskiej ułatwiający planowanie i realizację podróży znajduje się we wstępnej fazie wdrożenia. Integracja na linii: transport zbiorowy – transport

⁴ Wg Banku Danych Lokalnych GUS (www.stat.gov.pl/BDL) wskaźnik motoryzacji w Katowicach kształtuje się następująco:

dane	Ogółem w latach: [osób / szt.]					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Powiat m.Katowice - liczba samochodów osobowych	148 816	152 943	159 680	165 815	173 811	180 879
Powiat m. Katowice - liczba ludności, mk	308 548	311 421	309 304	307 233	304 362	301 834
Wskaźnik motoryzacji, so/1000mk	482	491	516	540	571	599
Przyrost wskaźnika rok do roku, %		2%	5%	5%	6%	5%

Przez poziom nasycenia rozumie się liczbę samochodów równą liczbie praw jazdy, co wg danych GUS ma miejsce w Katowicach. Jednak bazy danych o samochodach obarczone są poważnymi błędami, szacowanymi nawet na zawyżenie o 30%. Wg badań ruchu, zrealizowanych w ramach Etapu II liczba osób z prawem jazdy w Katowicach wynosi około 170 tys., co oznaczałoby przekroczenie wskaźnika, natomiast liczba samochodów wg tego badania wynosi około 94 tys., czyli wskaźnik motoryzacji wyniósłby 330 sam/1000 mieszkańców. Zakładając, że BDL podaje dane zawyżone o 30%, zaś w badaniach w Katowicach w 2015 roku zinventaryzowano tylko 80% faktycznie posiadanych pojazdów, wskaźnik realny wyniósłby 400 sam. osob./1000 mieszk. Jest to wartość, powyżej której przyrosty będą poniżej wskazanych z ostatniego okresu 5% rocznie.



indywidualny oraz parkingi typu Park&Ride są dopiero na etapie planowania i projektowania inwestycji. Integracja z publicznym transportem kolejowym realizowanym przez Koleje Śląskie ogranicza się jedynie do jednego wspólnego biletu: *Bilet Śląski*.

1.3. Problemy funkcjonalne w obsłudze komunikacyjnej miasta Katowice

Ocenę obecnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportowego Katowic oparto na badaniach terenowych w zakresie podaży i popytu na transport w mieście, a także na analizach związków przyczynowo – skutkowych między tymi czynnikami: na ile podaż wpływa lub może wpływać na popyt i na ile te zależności nie stoją na przeszkodzie w rozwoju miasta, opartym na zasadach zrównoważonego rozwoju.

Analizy ruchowe prowadzą do następujących ocen:

- Jeśli przez dostępność rozumie się możliwość dotarcia do centrum w godziwych warunkach i rozsądnym czasie, to fakt wyraźnego przeciążenia systemu w ruchu drogowym i parkowaniu samochodów wskazuje na brak zrównoważenia systemu.
- Równocześnie widać, że obciążenia sieci transportu zbiorowego, zwłaszcza sieci tramwajowej, nie są duże, co wynika z ogólnie niskiego jak na polskie warunki udziału tej formy transportu w ruchu nie-pieszym (35%, wobec 50% w większości dużych miast polskich).
- W przypadku Katowic ważne jest zbadanie roli centrum miasta, jako ośrodka metropolitalnego w systemie transportowym. Ogólna tendencja w polityce transportowej jest taka, że centrum tego rodzaju powinno mieć dobrą dostępność, ale z uwzględnieniem uwarunkowań zrównoważonego rozwoju, co oznacza, że należy dążyć do segregacji ruchu w jego strukturze źródeł i celów, z preferencją do uwolnienia centrum od ruchu tranzytowego wobec miasta i jego centrum oraz racjonalnego podziału ruchu do/z centrum na środki transportu z preferencją dla zbiorowych form transportu. Spowoduje to, że większa liczba interesariuszy będzie mogła dotrzeć w ten obszar w dogodnych warunkach.
- Centrum Katowic jest podstawowym generatorem ruchu w mieście, stąd dostępność tego obszaru przesądza o sprawności funkcjonowania systemu transportowego miasta. Stopień zatłoczenia ruchem drogowym, mierzony poziomem swobody ruchu, wskazuje na liczne wąskie gardła, często powiązane z wspomnianym położeniem centrum w sieci, ale także niewydolnymi węzłami sieci.
- Położenie centrum Katowic w „oczku” układu głównych tras komunikacyjnych, w tym dróg samochodowych i kolejowych, powoduje poważne utrudnienia terenowe w poprowadzeniu nowych i usprawnieniu istniejących tras infrastruktury miasta. Zmiana tego stanu rzeczy nie jest możliwa, ale także i właściwa z punktu widzenia funkcjonowania zrównoważonego systemu transportowego, ponieważ nawet poprawa możliwości penetracji ścisłego centrum z zewnątrz wywoła zwiększenie parcia na parkowanie.
- Powyższe stwierdzenia wskazują, że w ramach dostępnych możliwości trudno poprawić dostęp centrum tylko poprzez działania inwestycyjne. Jest to możliwe przez jednoczesne zmiany w polityce transportowej, w tym parkingowej, dla zmniejszenia popytu na ruch drogowy, a wsparcie rozwoju transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego. Ważnym instrumentem w tym zakresie jest także sterowanie i zarządzanie ruchem w obszarze centralnym miasta, integrującym wszystkie pod-systemy, z przyjęciem priorytetów wynikających z zasad zrównoważonego transportu.

Jako najważniejsze zarejestrowane zjawiska ruchowe należy wymienić:

- Niskie prędkości handlowe na trasach autobusowych w relacjach południe – centrum miasta, a w konsekwencji południe – północ (tych ostatnich nie zidentyfikowano wiele, ale prawdopodobnie właśnie z powodu czasu podróży powyżej nawet 50 minut).
- Zatłoczenie w układzie drogowym, szczególnie na trasach wylotowych na południe (DK 81 i DK86) oraz na północny wschód (S86); także DTŚ (DK 79) wykazuje niski poziom swobody ruchu jak na drogę niedawno otwartą, stąd należy założyć, że po jej ew. przedłużeniu na wschód poziom swobody może spaść.



- Zatłoczenie ulic w ścisłym centrum wywołane jest nie tylko popytem na przemieszczanie, co popytem na parkowanie. Wynika to z faktu permanentnego stanu braku wolnych miejsc parkingowych (nie prowadzono badań, lecz obserwacje organoleptyczne prowadzą do takiego wniosku) i wymuszanego w ten sposób ruchu wzbudzonego osób, poszukujących wolnych miejsc parkingowych⁵. Jedną z metod opanowania tego stanu rzeczy jest podniesienie opłat za parkowanie – obecnie w Katowicach opłaty są zdecydowanie niższe od opłat w porównywalnych miastach, i stanowią ok. 2/3 maksymalnych stawek dopuszczalnych przepisami.

Te zjawiska są wynikiem polityki transportowej z dominacją transportu samochodowego. Jako problemy/wyzwania do rozwiązania w pierwszym rzędzie należy wymienić przede wszystkim działania z zakresu organizacji ruchu i parkowania, w tym głównie:

- remarszrutyzacja linii autobusowych z kierunku osiedli południowych dla uzyskania skrócenia czasów przejazdu;
- zmiany w organizacji ruchu z nadaniem priorytetów dla autobusów i tramwaju,
- zmiany w polityce parkingowej, zmierzające do zbilansowania popytu i podaży miejsc.

Należy zauważyć, że badania modelowe i warianty rozwojowe dotyczą tylko obszaru Katowic, natomiast istotny wpływ na jakość obsługi obszaru posiada ruch zewnętrzny, na kształtowanie którego same Katowice posiadają jedynie ograniczony wpływ. Konieczne jest podejmowanie wspólnych, skoordynowanych działań w obszarze metropolitalnym i aglomeracyjnym.

W swoim zakresie miasto Katowice prowadzi intensywną politykę rozwojową – przebudowano wszystkie torowiska tramwajowe, kończy się wymianę taboru tramwajowego i autobusowego, centrum przeznaczono dla pieszych i rowerów, planowane jest zrealizowanie węzłów przesiadkowych i innych form integracji transportu, systemy ITS, ścieżki rowerowe, likwidację wąskich gardeł na sieci drogowej i wyprowadzenie ruchu na zewnątrz zwartej zabudowy. Mieszkańcy aglomeracji często dojeżdżają do Katowic w swoich sprawach, ale nie otrzymują atrakcyjnej oferty w transporcie zbiorowym, więc wybierają samochód, co potęguje problemy zatłoczenia w ruchu i parkowaniu. System transportu aglomeracyjnego jest na nie najlepszym poziomie – brak integracji biletowej, mała częstotliwość, rzadka sieć połączeń, brak integracji funkcjonalnej np. rozkładów jazdy, niski standard taboru itp.

1.4. Założenia i wyniki analizy wariantów

Aby Plan spełniał wymogi i zasady, wynikające z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. nr 84 poz. 712 ze zm.) oraz wytycznych dotyczących ubiegania się o środki wsparcia Unii Europejskiej (tzw. Rozporządzenie ogólne nr 1303/2009 o zasadach gospodarowania środkami pomocowymi Unii Europejskiej oraz tzw. Niebieska Księga JASPERS, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, 2015) niezbędne jest dostosowanie zapisów dokumentów strategicznych do tych zasad.

Wspomniane wymogi sprowadzają się do tego, że każdy z poziomów planowania strategicznego (ogólna strategia rozwoju, strategia sektorowa, program wdrażania i operacyjny oraz plan realizacji) muszą posługiwać się tymi samymi sformułowaniami w układzie:

cele – zadania – instrumenty wdrażania – mierniki rezultatów.

Dla skonstruowania Planu przyjęto za roboczy układ cel strategiczny, nawiązujący do wspomnianych zasad Unii Europejskiej, jako:

dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu z wiodącą rolą transportu zbiorowego w mieście i aglomeracji.

⁵ Badanie w wielu krajach pokazuje, że jeżeli stopień wypełnienia miejsc parkingowych przewyższa 80 – 85% to nawet połowa ruchu w ulicach z parkowaniem wzbudzona jest przez poszukujących wolnych miejsc.



Aby projekty rozwojowe mogły być uznane za instrumenty wdrażania celów strategicznych, powinny zapewnić osiągnięcie rezultatów, jakie są oczekiwane dla celów strategicznych. Dlatego metoda tworzenia i oceny poszczególnych rozwiązań w ramach planowanego rozwoju systemu transportowego polega na symulowaniu funkcjonowania systemu w warunkach, jakie powstaną dzięki realizacji zakładanych przedsięwzięć. Porównanie wyników analiz pozwala na wyciągnięcie wniosków, co do kierunków zmian, spełniających wymagania celów strategicznych.

W obecnych warunkach miasta Katowice, wobec zrealizowania zasadniczych elementów systemu transportowego miasta priorytetem staje się jego doskonalenie dla osiągnięcia maksymalnych efektów, oczekiwanych w ramach strategii. Tworzenie i porównywanie wariantów sprowadza się praktycznie do tego, w jakim kierunku ewoluują wskaźniki rezultatów i inne elementy służące porównaniu wariantów, jako wynik badanych wariantów rozwojowych. Na to zwraca uwagę Rozporządzenie ogólne 1303/2013.

Analizie poddano szereg wariantów, które po wstępnej selekcji ograniczono do trzech:

1. **Wariant zerowy – W0**, czyli stan istniejący z roku 2015, służący do porównań skali zmian do teoretycznej sytuacji zaniechania wszelkich działań.
2. **Wariant referencyjny – WR**, który obejmuje przedsięwzięcia będące w realizacji, lub przesądzone do realizacji, posiadające niezbędną dokumentację i zapewnione środki).
3. **Wariant inwestycyjny – W1**, który nakierowany jest na rozwój transportu zbiorowego wraz z elementami integrującymi podsystemu: drogowy, transportu zbiorowego oraz organizacji ruchu.
4. **Wariant inwestycyjny – W2**, który nakierowany jest na rozwój transportu indywidualnego (oprócz inwestycji z wariantu WR zawiera dodatkowe inwestycje w infrastrukturę transportu ind.).

Szczegółowy opis zakresu działań w ramach poszczególnych wariantów (WR, W1 i W2) znajduje się w rozdziałach 4 i 5 w etapie VIII.

Porównania wariantów dokonano dwiema metodami: (a) pod względem parametrów funkcjonalnych i środowiskowych, uwzględniając wielkość i strukturę popytu na transport oraz zdolność sieci transportowej do jego zaspokojenia, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, oraz (b) metodą analizy wielokryterialnej, uwzględniając zarówno parametry funkcjonalne i środowiskowe, jak ekonomiczne i społeczne.

Porównanie parametrów funkcjonalnych prowadzi do następujących wniosków:

- Z punktu widzenia kryteriów zrównoważonego rozwoju Plan nie powoduje pogorszenia obecnej, nie zrównoważonej sytuacji. Przy czym W1 daje w popycie na transport zbiorowy wyniki lepsze niż w wariantach W0 (stan istniejący) oraz referencyjnym WR – w stosunku do WR wzrost liczby pasażerów o 1-2% w 2020r., natomiast w W2 liczba ta pozostaje na podobnym poziomie. Liczba pasażerów w transporcie indywidualnym rośnie dla obu wariantów inwestycyjnych z tym że w W2 wartość ta jest dwukrotnie wyższa niż w W1 (ok. 2% wzrost w 2020r.).

Oznacza to, że niekorzystne zmiany powstają w okresie obecnej perspektywy, późniejsze przedsięwzięcia nie zmieniają sytuacji z WR. Niezrównoważona sytuacja dotyczy głównie obsługi podróży zewnętrznych (ruch źródłowy, docelowy i tranzytowy).

- Jeżeli chodzi o podział zadań przewozowych to następuje spadek udziału ruchu transportem zbiorowym pomiędzy rokiem 2015 szczyt poranny (37,6%) przez 2020 (referencyjny, 35,9%) do wariantów inwestycyjnych w roku 2035 (W1 30,9%, W2 30,2%). Ten spadek nie jest duży, ale konsekwentny i dotyczy głównie podróży zewnętrznych. Reasumując zatem najgorsze wyniki daje wariant W2, zaś W1 tylko nieco gorsze w porównaniu z WR.



- Nowe przedsięwzięcia tramwajowe wpływają na wzrost pracy przewozowej tym środkiem transportu w wariantcie zorientowanym na rozwój transportu zbiorowego W1 – wzrost pasażerokilometrów o ok. 50%, zaś w pasażero-godzinach o ok. 15%.
- Katowice są położone w centralnej części konurbacji, stąd znaczny jest wpływ otoczenia na obciążenie ruchowe systemu transportowego. Podział ruchu na wewnętrzny i zewnętrzny w obszarze miasta waha się w granicach od stanu obecnego do horyzontu Planu 2035:
 - Dla transportu zbiorowego:
 - Ruch wewnętrzny 71% - 67% (niewielki spadek z czasem)
 - Ruch docelowy 10% - 11%
 - Ruch źródłowy 17% – 19%
 - Ruch tranzytowy wynosi 3%.
 - Dla transportu indywidualnego kształtują się następująco:
 - Ruch wewnętrzny spada z 29% do 19-20%
 - Ruch docelowy 20% - 21%
 - Ruch źródłowy 26% – 27%
 - Ruch tranzytowy 25% - 33%.
 - Dla udziału transportu zbiorowego w sumie podróży:
 - Udział w ruchu wewnętrznym rośnie, najwięcej w wariantcie W1 (2035) z 57 do 59%,
 - Udział w ruchu docelowym spada z 21% do 17%,
 - Udział w ruchu źródłowym spada z 26% do 21%,
 - Udział w ruchu tranzytowym spada z 5% do 3%.
- Z tych danych wynika, że nie tylko działania w ramach Planu mają wpływ na zmiany strukturalne ruchu w obszarze Katowic, natomiast ma istotne znaczenie rozwój regionu otaczającego miasto, co objawia się wzrostem ruchu zewnętrznego (w tym głównie prawdopodobnie dojazdy do pracy i usług), co wynika zapewne ze zmniejszania się liczby mieszkańców miasta i wzrostem aktywności gospodarczej w mieście.
- Centrum miasta⁶ jest zagrożone przeciążeniem ruchem miejskim i aglomeracyjnym (położenie w sąsiedztwie dróg wysokich klas technicznych, centrum węzła kolejowego i autobusowego). Po zbadaniu struktury ruchu pod kątem jego generatorów uzyskano następujące dane (analogicznie do poprzednich, ruch popołudniowej godziny szczytu):
 - Dla transportu zbiorowego:
 - Ruch wewnętrzny miasta stanowi 75% do 78%
 - Ruch docelowy 8-9%
 - Ruch źródłowy 14% – 16%
 - Dla transportu indywidualnego kształtują się następująco:
 - Ruch wewnętrzny miasta stanowi 34% - 48%
 - Ruch docelowy 20% - 27%
 - Ruch źródłowy 32% – 39%
- Zidentyfikowane obciążenie ruchem samochodowym centrum miasta wskazuje, że obszar ten nie jest istotnie obciążony ruchem tranzytowym w skali miasta (udział w transporcie

⁶ Przez centrum rozumiany jest obszar za obrębem ulic: Aleja Roździeńskiego – Graniczna – Autostrada A4 – Mikołowska – Grundmanna (bez tych ulic)



drogowym 0,2% do 0%), zaś obciążenie tranzytem międzydzielnicowym nieco wzrasta, lecz także na niewielkim poziomie (o około 2%).

- Działania organizacyjne w ramach polityki parkingowej w wariantcie W1, zmniejszają atrakcję centrum (w ujęciu liczby absorbowanych podróży) o 1-2% w stosunku do W0. Oznacza to pozytywną zmianę dla miasta w odniesieniu do zdiagnozowanych problemów parkingowych centrum.

Tabela 1.3 Atrakcja centrum (potencjał podróży absorbowanych w szczycie porannym).

	atrakcja centrum	różnica	różnica %
W0-2015	2597	-	-
W0-2020	2453	-	-
W0-2025	2304	-	-
W0-2035	2111	-	-
W1-2020	2418	-35	-1%
W1-2025	2255	-49	-2%
W1-2035	2075	-36	-2%

- W ramach budowy i modernizacji punktowej (Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych) zakłada się wprowadzenie systemu P&R integrującego podsystem transportu indywidualnego i zbiorowego oraz udogodnienia przesiadek w ramach podsystemu transportu zbiorowego. Analizy w ramach modelu ruchu nie mogły uwzględniać wpływu planowanej remarszrutyzacji linii transportu zbiorowego na funkcjonowanie tego podsystemu w mieście. Taka zmiana w przyszłości przyniesie zwiększone korzyści (udział w podziale zadań przewozowych) transportu zbiorowego oraz jeszcze większe korzyści funkcjonalne węzłów przesiadkowych. W sprzężeniu z rozwijającym się obecnie systemem ITS zmiany te mogą być znacznie większe – na korzyść transportu zbiorowego. W ramach modelu ruchu uwzględniono system ITS jedynie w postaci zwiększonej prędkości komunikacyjnej środków transportu zbiorowego, natomiast wpływ remarszrutyzacji wykracza poza ramy opracowania i stanowić może osobny projekt.
- Analogicznie wygląda sytuacja dla działań dotyczących integracji taryfowo-biletowej w obszarze aglomeracyjnym, integracji rozkładów jazdy, opłat za parkowanie oraz działań promujących transport zbiorowy i rowerowy, których nie sposób ująć w zakresie przeprowadzonych analiz modelowych. Należy się zatem spodziewać, że wskaźniki z analiz modelowych powinny być znacznie korzystniejsze dla wariantu rozwojowego W1 ukierunkowanego na rozwój transportu zbiorowego, gdyż pełny efekt działań infrastrukturalnych uzyskany powinien być z jednoczesnym wdrożeniem rozwiązań organizacyjnych, których nie obejmuje model ruchu.

Analiza wielokryterialna objęła czynniki związane z modelem ruchu – głównie charakterystyki dot. pracy przewozowej i eksploatacyjnej. Na ich podstawie sformułowano poszczególne kryteria, które były poddane ocenie: zasobooszczędność, oszczędność czasu, dostępność, atrakcyjność poszczególnych rodzajów transportu, strukturę modalną, a także pośrednio bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz koszty zewnętrzne transportu.

Najkorzystniej wypadł wariant W1 kładący większy nacisk na rozwój transportu zbiorowego. Rozważano również znaczenie poszczególnych kryteriów w odniesieniu do podsystemów transportu.

Zestawiono dwie grupy kryteriów:

- związane z transportem indywidualnym: zasobooszczędność TI, oszczędność czasu kierowców, dostępność TI – grupa TI,
- związane z transportem zbiorowym: dostępność KZ, atrakcyjność KZ, udział modalny KZ – grupa KZ.

Ostatecznie uzyskano następujące zestawienie punktowe:

Tabela 1.4 Wyniki cząstkowe dla kryteriów z podziałem na dwie grupy – szczyt poranny

	2020	2025	2035	łącznie	Kryt. TI	Kryt. KZ
WR	5,54	4,58	3,77	-1,11	-0,82	1,90
W1	-10,18	-10,76	-13,11	-25,05	-26,23	11,74
W2	-25,05	-22,58	-27,67	-42,31	-17,94	-12,46

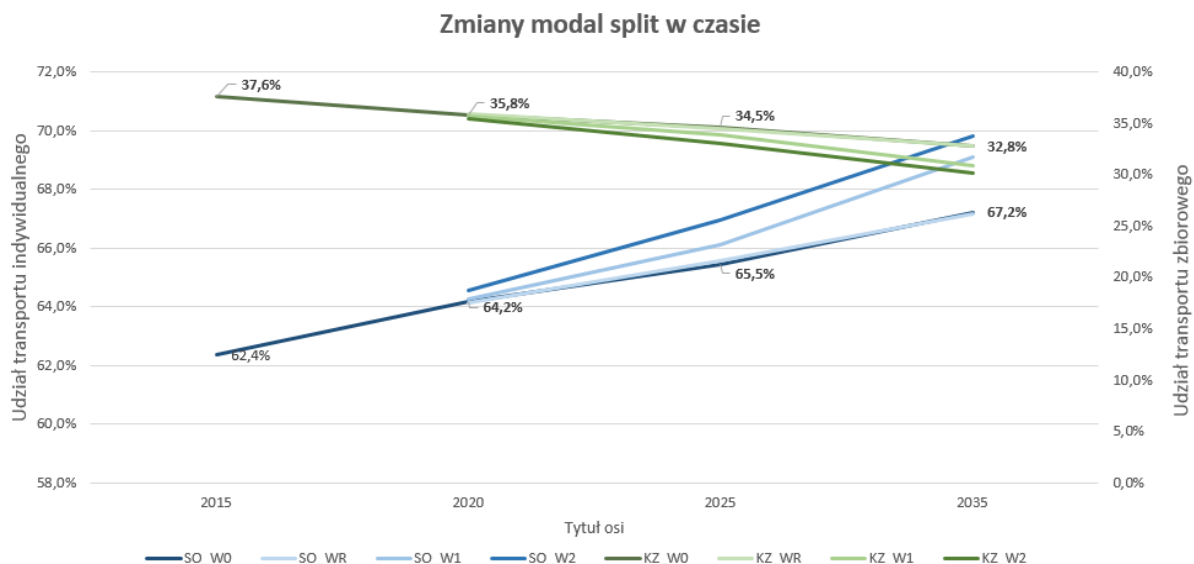
Źródło: opracowanie własne

Tabela 1.5 Wyniki cząstkowe dla kryteriów z podziałem na dwie grupy – szczyt popołudniowy

	2020	2025	2035	łącznie	Kryt. TI	Kryt. KZ
WR	4,13	5,57	-3,55	-8,85	-1,84	-2,19
W1	1,03	-2,25	-1,61	6,17	-21,43	15,60
W2	-17,49	-13,28	-15,86	-13,62	-8,88	-12,79

Źródło: opracowanie własne

Warto mieć na uwadze, że przedstawione rozważania dotyczące wariantów odnosiły się do wartości różnicowanych w danym horyzoncie prognostycznym. Analizując trendy, można zauważyć ciągły spadek udziału transportu zbiorowego w podróżach, co świadczy o wysokiej konkurencji gałęziowej transportu indywidualnego.



Rysunek 1-3 Wykres tendencji modal split w czasie (szczyt poranny) – niebieskie krzywe - transport indywidualny; zielone krzywe – transport zbiorowy

Źródło: opracowanie własne

Ze względu na niedostateczny zakres działań inwestycyjnych w transport zbiorowy w podróży zewnętrznych (źródłowe, docelowe i tranzytowe), konkurencyjność transportu indywidualnego jest zbyt wysoka by stymulować zrównoważony rozwój modal split⁷. Proste zestawienie czasów podróży w kolejnych latach, pozwala stwierdzić, że sytuacja ta nie odwróci się bez bardziej radykalnych przemian w funkcjonowaniu systemu transportowego miasta.

Tabela 1.6 Porównanie średnich czasów przejazdu w transporcie indywidualnym i zbiorowym dla szczytu porannego

	Średni czas podróży [min]		
	SO	KZ	różnica
W0-2015	10,2	20,04	-9,8
W0-2020	10,93	20,35	-9,4
WR-2020	10,87	20,11	-9,2
W1-2020	11,26	19,31	-8,1
W2-2020	11,11	20,16	-9,1
W0-2025	11,43	20,54	-9,1
WR-2025	11,35	20,23	-8,9
W1-2025	11,97	18,34	-6,4
W2-2025	11,27	20,22	-9,0
W0-2035	12,58	20,88	-8,3
WR-2035	12,79	20,74	-8,0
W1-2035	14,8	18,8	-4,0
W2-2035	13,8	20,76	-7,0

Źródło: opracowanie własne

Zestawione różnice średnich czasów przejazdu różnymi środkami transportu wykazują w każdym przypadku przewagę transportu indywidualnego nad zbiorowym. Przewaga ta sukcesywnie spada w czasie w wariantach W1, W2 – nie są to jednak działania wystarczające w kontekście pogłębiających się różnic w podziale zadań przewozowych na korzyść transportu indywidualnego.

Oceniając badane warianty zmian w warunkach obsługi transportowej miasta należy stwierdzić, że nie prowadzą one do osiągnięcia wskaźników rezultatów, przyjętych w ramach dokumentów strategicznych, o których mowa w rozdziale 3. Pomimo że pewne tendencje są pozytywne (skręcanie czasów podróży), to podział modalny pogarsza się (udział transportu zbiorowego zmniejsza się). Oznacza to, że warunki ruchu samochodowego poprawiają się, co powoduje przyciąganie nowych użytkowników. Taka sytuacja spowodowana jest przede wszystkim przez ciągłe dysproporcje inwestycyjne pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym, szczególnie w zakresie podróży zewnętrznych (źródłowych, docelowych i tranzytowych), przy dynamicznym rozwoju infrastruktury drogowej zbyt mało działa się w kierunku poprawy jakości funkcjonalnej transportu zbiorowego w skali aglomeracji. Takie zjawisko w skali aglomeracji uważać należy za sprzeczne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Sposoby opanowania tego zjawiska w zakresie możliwości kompetencyjnych miasta Katowice – niezależnie od polityki inwestycyjnej w skali aglomeracji – mogą być poszukiwane również w sferze organizacji ruchu ulicznego oraz zmiany polityki parkingowej w ścisłym centrum miasta, przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury systemu transportu publicznego o charakterze miejskim i aglomeracyjnym.

⁷ Przez termin „modal split” (z angielskiego „podział modalny”) rozumiany jest tu podział podróży osób pomiędzy środki przemieszczania; w tym wypadku podział dotyczy ruchu indywidualnego (samochodami osobowymi) i transportem zbiorowym (komunikacja miejska, koleje).

2. Spójność z celami strategicznymi

2.1. Metoda opracowania planu wynikająca z wymogów prawa polskiego i dorobku Unii Europejskiej

Przez zrównoważony system transportowy miasta rozumie się taki, którym umożliwia realizację potrzeb transportowych ludzi i ładunków w sposób płynny (bez zatorów) i sprawny, ale w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Według polityki Unii Europejskiej (Biała Księga: Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje, Komisja Europejska, 2001) zrównoważony system transportowy to taki, który:

- zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku, w sposób równy dla obecnej i następnych generacji;
- pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymywać rozwój gospodarczy oraz regionalny;
- ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez naturę, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

Doświadczenie wskazuje, że zasada zrównoważenia w sieciach regionalnych i miejskich jest możliwa głównie przez rozwój transportu zbiorowego w relacji do indywidualnego transportu drogowego. Praktycznie oznacza to, że rozwój systemu wymaga właściwej równowagi w inwestowaniu, zarządzaniu i sterowaniu ruchem w obu tych podsystemach. Najlepszą miarą zrównoważenia są parametry dostępności, mierzące czas, w jakim możliwa jest realizacja potrzeb przewozowych, a także osiągany poziom swobody ruchu na drogach (wpływ zatłoczenia na prędkość poruszania się, czyli na czas podróży) oraz oddziaływania na otoczenie (w tym emisje związków węgla oraz hałasu) a także proporcje podziału ruchu na zbiorowy i indywidualny (im więcej osób podróżuje transportem zbiorowym, tym korzystniejsze są wymienione wcześniej wskaźniki zrównoważenia).

Plan rozwoju systemu transportowego oparty jest na podejściu systemowym, to jest spójnym systemie planowania w następujących fazach:



W ramach diagnozy przeprowadzone zostały badania społeczne mieszkańców co do ich mobilności i preferencji korzystania z poszczególnych środków transportu oraz badania potrzeb w zakresie przewozów ładunków. Podstawą prognozy jest model ekonometryczny, odwzorowujący relacje potencjału demograficznego, społecznego i ekonomicznego do popytu na transport, a następnie popyt ten jest konfrontowany z podażą usług przewozowych każdym środkiem transportu, począwszy od samochodu osobowego, przez transport drogowy i kolejowy (oba rodzaje w formie zbiorowej i indywidualnej).

Model jest kalibrowany na podstawie wyników badań ankietowych oraz pomiarów ruchu i potoków pasażerskich i samochodowych / kolejowych na sieci transportowej. Wynikiem działania modelu jest prognoza popytu, wynikająca ze zmian demograficznych, społecznych i ekonomicznych w mieście i otoczeniu. W fazie syntezy - obok wyników analizy popytu - przesłanką są uwarunkowania i tendencje w polityce transportowej oraz zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, a także silne związki z poziomem regionalnym i krajowym oraz z sąsiednimi gminami i powiatami, w szczególności w ramach konurbacji górnośląskiej.

Instrumenty wdrażania celu strategicznego w ramach Planu pozwalają na osiągnięcie głównego celu strategicznego, czyli poprawy dostępności poprzez:



- zwiększenie prędkości użytkowej pojazdów w sieci transportowej (drogowej, tramwajowej, kolejowej) w wyniku trwającej i planowanej rozbudowy i modernizacji sieci infrastruktury,
- zwiększenie prędkości handlowej pojazdów transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) w wyniku rozbudowy i modernizacji sieci infrastruktury,
- usprawnienie ruchu w sieciach istniejących i planowanych w wyniku wprowadzania ulepszeń w organizacji i sterowaniu ruchem,
- zakupy nowych pojazdów i modernizacja posiadanych oraz zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, ułatwienia w przesiadkach i przeładunkach.

Celowi strategicznemu może towarzyszyć zespół celów dodatkowych, których osiągnięcie jest możliwe w ramach podobnych działań:

- dzięki modernizacji infrastruktury, zakupom taboru oraz budowie i modernizacji dróg możliwa jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników w ruchu drogowym i tramwajowym,
- zwiększenie częstotliwości kursowania, ułatwienia w przesiadkach oraz lepsza koordynacja rozkładów jazdy i działania organizacyjne mogą prowadzić do zwiększenia frekwencji w przewozach transportem zbiorowym, co wywoła zmniejszenie popytu na ruch drogowy, a w konsekwencji zmniejszenie negatywnych oddziaływań na otoczenie.

Plan nawiązuje do dokumentów strategicznych miasta, w tym:

- strategii rozwoju,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- wieloletniej prognozy finansowej,
- innych dokumentów programowych związanych z transportem.

Plan nawiązuje także do ogłoszonego przez marszałka województwa „Zintegrowanego planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa śląskiego”; dokument ten został przyjęty przez sejmik województwa uchwałą nr LV/8 z 29.10.2014 r. Plan nie nawiązuje do podobnego dokumentu na szczeblu krajowym, ponieważ ten jest opracowany tylko dla usług przewozów kolejowych, które nie są objęte planem dla miasta Katowice.

Plan jest zgodny z przyjętymi do realizacji planami inwestycyjnymi w zakresie systemów transportowych, niezależnie od gestorów obszarowych czy gałęziowych. Oznacza to, że konieczne było przeprowadzenie kwerendy planów rozwojowych podmiotów zewnętrznych dla miasta, których działania mają ścisły związek z Planem, a mianowicie:

- planami resortu transportu, zapisanymi w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, datowanym na październik 2014 r., a dotyczącymi dróg i linii kolejowych, które zostały włączone do Kontraktu terytorialnego między samorządem województwa a Rządem RP (podpisany we wrześniu 2014),
- planami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie infrastruktury kolejowej, zawartymi w dokumentach rządowych (Program budowy Dróg Kolejowych – kolejne wydania),
- planami resortu transportu w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych (Plan Budowy Dróg Krajowych – kolejne wydania)
- planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, przyjętego przez Zgromadzenie Związku w kwietniu 2013 r. (plan ten obejmuje organizację systemu transportu zbiorowego, organizowanego przez KZK GOP, bez inwestycji w infrastrukturę, realizowanych przez miasta członkowskie Związku i inne podmioty publiczne),
- Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, przyjęty uchwałą Walnego Zebrania Członków Subregionu Centralnego nr 17/2016 z dnia 11 marca 2016 r., stanowiący wytyczne promowania zrównoważonego transportu w subregionie, wraz z najważniejszymi instrumentami jego osiągnięcia.



Przegląd dokumentów strategicznych sporządzono pod kątem najważniejszych uwarunkowań oraz priorytetów i celów do osiągnięcia w zarządzaniu rozwojem systemu transportu zbiorowego, z uwzględnieniem ogólnych tendencji rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego. Jako zasadę naczelną przyjęto zrównoważony rozwój rozumiany, jako taki, który zaspokaja podstawowe potrzeby wszystkich ludzi oraz zachowuje, chroni i przywraca zdrowie i integralność ekosystemu Ziemi, bez zagrożenia możliwości zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń i bez przekraczania długookresowych granic pojemności ekosystemu Ziemi (definicja encyklopedyczna). Ustawa Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 ze zm.) ujmuje ten termin następująco: „rozwój zrównoważony to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń”.

Przyjmując za podstawę zasadę zrównoważonego rozwoju należy zwrócić uwagę na sposób, w jaki jest ona wdrażana w praktyce zarządzania rozwojem. Poniższy przegląd opiera się na wskazaniu celów zrównoważonego rozwoju i zadaniach do realizacji dla ich osiągnięcia. Zwracano uwagę także na uwzględnienie konkretnych wskaźników rozwoju, służących monitorowaniu realizacji postanowień danego dokumentu, czyli realnemu osiąganiu celów strategicznych. Wskaźniki obrazują sposób, w jaki organy publiczne zamierzają realizować założenia rozwoju. Większość omawianych dokumentów nie podaje takich wskaźników, mimo, że są one wymagane ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju dla strategii średnio-okresowych (Dz.U. 2006 Nr 226 poz. 1658, art. 13), a takim jest niniejszy Plan. Powoduje to, że w opracowaniu Planu kierowano się zasadą ograniczonego zaufania do deklarowanych rozwiązań, a w analizie rezultatów niniejszego Planu oceniono ryzyko co do osiągania celów Planu w warunkach niepewności założeń.

Plan, jako instrument wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju jest ważnym składnikiem procesu rozwoju, łączącym całość problematyki rozwoju miasta, od demografii, poprzez zagadnienia przestrzenne, ekonomię rozwoju po technologie transportowe (w tym wszystkie środki przewozowe). Jeśli przyjąć za pewnik, że zbiorowe formy transportu są czynnikiem sprzyjającym zrównoważonemu rozwojowi, to wpływ Planu na podział zadań przewozowych należy uznać za kluczowy miernik osiągania celów strategicznych rozwoju.

2.2. Polityka Unii Europejskiej

Zgodność polityki transportowej w obszarze zurbanizowanym z polityką transportową wyrażoną w **unijnych dokumentach strategicznych** jest ważnym elementami kształtowania i realizacji polityki miasta z powodów strategicznych i taktycznych: chodzi zarówno o prowadzenie polityki według zasad zrównoważonego rozwoju, będącą podstawą polityki rozwojowej Unii i Polski, ale także tak, aby był możliwy dostęp do wsparcia Unii Europejskiej dla przedsięwzięć własnych samorządów lokalnych. Niżej, omówione są obecnie obowiązujące (lub przygotowane) dokumenty związane z prowadzeniem unijnej polityki transportowej, której fundusze są jednym z instrumentów wdrażania. Należy także pamiętać, że równocześnie Polska wdraża różne (także obowiązkowe) standardy, jakości (np. środowiska) czy regulacji rynku, a środki unijne wspomagają to wdrażanie.

„Biała Księga 2011”⁸, przedstawia priorytety i sposoby ich osiągania na najbliższe lata (do 2030 roku). W dokumencie tym wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu opiera się na

⁸ „Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągania konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Komisja Europejska, 28.03.2011 r., KOM(2011) 144



następujących podstawach (pominięto (...) kwestie nieodnoszące się do Planu transportowego dla Katowic lub Śląska):

- Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60 %;
- Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami, (...);
- Ekologiczny transport miejski i regionalne dojazdy do pracy;
- Do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami. (...)
- Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym;
- Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu;
- Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

Zasady realizacji polityki oparte są na trzech filarach:

- Stworzenie prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez eliminację barier między środkami transportu i systemami krajowymi, w tym: (a) ułatwienie procesu integracji, (b) aktywne egzekwowanie zasad konkurencji, (c) większy stopień ujednoczenia i egzekwowania przepisów w zakresie spraw socjalnych, bezpieczeństwa i ochrony oraz środowiska oraz norm w zakresie usług minimalnych i praw użytkowników;
- Innowacja ma zasadnicze znaczenie dla tej strategii; głównymi aspektami są w tej dziedzinie działania, które muszą objąć pełen cykl badań, innowacji i wprowadzenia w życie w sposób zintegrowany, poprzez zajęcie się najbardziej obiecującymi technologiami, jak również rola innowacji w promowaniu zachowań zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju;
- Osiągnięcie bardziej konkurencyjnego systemu transportu zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju; działania muszą uwzględniać właściwą charakterystykę sieci oraz przewidywać adekwatne inwestycje; w zakresie infrastruktury transportowej potrzebna jest w UE wspólna wizja i wystarczające zasoby, zaś koszty transportu powinny być odzwierciedlone w jego cenie, w sposób niezakłócony.

Wniosek: Transformacja europejskiego systemu transportowego będzie możliwa tylko poprzez połączenie wielu inicjatyw na wszystkich szczeblach. Rola miejskiego transportu zbiorowego jest podkreślana, jako instrument prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskich Funduszy: Rozwoju Regionalnego, Społecznego, (...) Funduszu Spójności, (...) oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006⁹. Na podstawie konkluzji Rady Europejskiej z dnia 17 czerwca 2010 r. oraz Zalecenia Rady z dnia 13 lipca

⁹ Dokument ten jest podstawowym aktem prawa unijnego, stosowanym w procedurach ubiegania się i przyznawania wsparcia projektów rozwojowych w krajach członkowskich.



2010 r. w sprawie ogólnych wytycznych polityk gospodarczych państw członkowskich i Unii (Dz.U. L 191 z 23.7.2010, s. 28) Unia i państwa członkowskie dążą do osiągnięcia inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, promując harmonijny rozwój Unii i zmniejszając różnicowania regionalne. Jest to podstawowe założenie strategiczne dla każdego dokumentu tworzonego w krajach członkowskich, nie tylko wtedy, kiedy ubiega się o wsparcie z funduszy europejskich.

Rozporządzenie służy ujednoczeniu zasad dostępu i gospodarowania środkami funduszy celowych Unii Europejskiej i dostosowuje te zasady do wspomnianych założeń polityki rozwoju krajów członkowskich. Ponadto rozporządzenie zapewnić ma spójność interpretacji poszczególnych części rozporządzenia oraz między nim a rozporządzeniami dotyczącymi poszczególnych funduszy. Rozporządzenie jest szczególnie ważne dla Planu w tym sensie, że precyzuje warunki zarówno formalne, proceduralne jak i merytoryczne, po których spełnieniu beneficjenci mogą starać się o dofinansowanie swoich projektów rozwojowych. Równocześnie brak takiego podejścia może skutkować wyłączeniu miasta z wsparcia nie tylko w dziedzinie transportu zbiorowego, ale i w innych dziedzinach, związanych z prowadzeniem polityki rozwoju. Do głównych założeń formalnych i merytorycznych Rozporządzenia można zaliczyć następujące zapisy (omówienie):

- Ponoszenie przez kraje członkowskie pełnej odpowiedzialności za przygotowanie i wdrażanie działań (projektów), zgodnie z zasadą należytego zarządzania finansami w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 966/2012 (rozporządzenie finansowe),
- Ponieważ państwa członkowskie oraz wyznaczone przez nie w tym celu podmioty powinny być odpowiedzialne za przygotowywanie oraz wdrażanie programów na odpowiednim szczeblu terytorialnym, zgodnie z instytucjonalnymi, prawnymi i finansowymi ramami danego państwa członkowskiego, właściwy organ lub beneficjent musi stworzyć system zarządzania i współfinansowania zgodny z zasadami generalnymi. Zasady te powinny również zwracać uwagę na potrzebę zapewnienia komplementarności i spójności odpowiednich interwencji Unii, poszanowania zasady proporcjonalności i uwzględnienie ogólny cel w postaci zmniejszenia obciążeń administracyjnych,
- Każde państwo członkowskie powinno zorganizować partnerstwo z przedstawicielami właściwych władz regionalnych, lokalnych, miejskich i innych instytucji publicznych, partnerów gospodarczych i społecznych oraz innych właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie. Celem takiego partnerstwa jest zapewnienie poszanowania zasad wielopoziomowego zarządzania, a także pomocniczości i proporcjonalności, oraz specyfiki ram instytucjonalnych i prawnych, zapewnienie odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów za planowane interwencje oraz korzystanie z doświadczenia i wiedzy stosownych podmiotów,
- Przewiduje się, że zmniejszająca się liczba pracujących i uczących się w połączeniu ze zwiększającym się udziałem osób na emeryturze na tle ogółu społeczeństwa, a także problemy związane z rozproszeniem ludności będą w dalszym ciągu wywierać presję m.in. na struktury edukacyjne i wsparcia socjalnego państw członkowskich, a tym samym na konkurencyjność gospodarki unijnej. Dostosowanie się do takich zmian demograficznych stanowi jedno z głównych wyzwań, któremu państwa członkowskie i regiony będą musiały stawić czoła w nadchodzących latach,
- Na podstawie wspólnotowych ram wsparcia (WRS, załącznik I do Rozporządzenia) każde państwo członkowskie, we współpracy ze swoimi partnerami oraz z Komisją, powinno przygotować umowę partnerstwa. Umowa partnerstwa powinna przekładać elementy wyszczególnione we WRS na kontekst krajowy oraz ustanawiać konkretne zobowiązania do osiągnięcia celów Unii,
- Zasady organizacyjne realizacji programów operacyjnych, oparte ściśle na celach strategicznych Unii, kraju, regionu i miasta, muszą uwzględniać precyzyjnie związki poszczególnych zadań i przedsięwzięć z celami ogólnymi w sposób niepozostawiający wątpliwości, że realizacja poszczególnych projektów prowadzi do osiągnięcia tych celów. Oznacza to, że niezbędny jest system monitorowania osiągnięcia zakładanych rezultatów oraz



reagowania na ewentualne zaburzenia w realizacji celów. Rozporządzenie podkreśla znaczenie komitetów monitorujących, jako ciał nie tylko kontrolujących, ale głównie współdziałających z organami realizującymi program operacyjny w celu sprawnego ich wdrażania, w tym reagowania na zjawiska niekorzystne. Rozporządzenie przewiduje, że w 2019 roku zostanie przeprowadzony przez Komisję i kraje członkowskie przegląd wyników działania programów operacyjnych na podstawie ram wykonania,

- Jeżeli strategia rozwoju terytorialnego lub strategia rozwoju obszarów miejskich wymaga zintegrowanego podejścia, ponieważ angażuje inwestycje w ramach więcej niż jednej osi priorytetowej jednego lub kilku programów operacyjnych, powinna istnieć możliwość, by działania wspierane z funduszy przeprowadzane były w formie zintegrowanej inwestycji terytorialnej (ZIT) w ramach programu lub programów,
- W celu poprawy jakości projektu każdego programu oraz w celu weryfikacji, czy możliwe jest osiągnięcie jego celów, należy przeprowadzić ewaluację ex ante każdego programu oraz przeprowadzać ewaluacje ex post w celu zbadania skuteczności i efektywności programów oraz ich wpływu na ogólne cele tych funduszy i unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, przy uwzględnieniu wymiernych celów określonych dla tej unijnej strategii.

W tabeli 2-1 podano zestawienie najważniejszych postanowień Białej Księgi Komisji Europejskiej, na temat perspektyw rozwoju systemu transportowego Unii, mających wpływ na kształtowanie podejścia strategicznego do Planu. Wnioski dla Planu rozwoju systemu transportowego Katowic na podstawie dokumentów Unii Europejskiej:

- Plan powinien być skoordynowany z podobnymi dokumentami strategicznymi kraju i województwa. Należy doprowadzić do skoordynowanych działań poszczególnych organów realizujących politykę rozwoju w tym względzie. Dodatkowo województwo zawierając porozumienie dotyczące regionalnego programu operacyjnego z Komisją Europejską winno uwzględnić potrzeby i możliwości wzajemnego wsparcia na linii region – miasto Katowice. W polskich warunkach taką okolicznością są tzw. kontrakty terytorialne, zawierane między samorządem województwa a Rządem RP, zaś oczekiwania i obowiązki miasta Katowice powinny być uwzględnione w stanowisku województwa.
- Merytoryczne zasady planu powinny uwzględniać cele strategiczne Unii, prowadzące do osiągnięcia inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, promując harmonijny rozwój Unii i zmniejszając różnicowania regionalne.
- Należy uwzględnić prognozowane zmiany demograficzne, skutkujące zmniejszaniem się populacji w wieku edukacyjnym i aktywności zawodowej, a wzrostem populacji w wieku poprodukcyjnym. Oznacza to inny niż obecnie popyt na usługi transportowe.
- Wykorzystanie ZIT jest wskazane i możliwe, lecz tylko w stosunku do przedsięwzięć, realizowanych w ramach więcej niż jednej osi priorytetowej jednego lub kilku programów operacyjnych. Oznacza to, że Plan transportowy musiałby być skoordynowany z innymi niż transport zbiorowy osiami priorytetowymi. Jest to możliwe (np. przez koordynację z sieciami transportowymi regionu, lub przedsięwzięciami spoza transportu, np. rozwoju szczególnych obszarów aktywności).

Spośród strategicznych celów tematycznych, wymienionych w Rozporządzeniu, Plan transportowy odnosi się bezpośrednio do celów:

- 2) zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości systemów transportu i komunikacji;
 - 7) promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;
- oraz pośrednio:
- 4) wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;



- 5) promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku oraz zarządzanie ryzykiem;
- 8) promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników;
- 9) promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją

Tabela 2.1 Podsumowanie zapisów Białej Księgi Komisji Europejskiej z 2011r.

L.p.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
1.	Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu. Komisja Europejska, 2011	Dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu	<ul style="list-style-type: none"> - wzrost sektora transportu i wspieranie mobilności; - obniżenie emisji o 60 %; - efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami; - ekologiczny transport miejski i regionalne dojazdy do pracy; - efektywne korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym; - prawie zerowa liczba ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym, etapowo zmniejszenia o połowę do 2020 r.; - zasada „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”; - zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń rynkowych; 	<ul style="list-style-type: none"> - prawdziwie jednolity europejski obszar transportu z eliminacją barier między środkami transportu i systemami krajowymi, w tym: (a) ułatwienie procesu integracji (b) aktywne egzekwowanie zasad konkurencji, (c) większy stopień ujednolicenia i egzekwowania przepisów w zakresie spraw socjalnych, bezpieczeństwa i ochrony oraz środowiska oraz norm w zakresie usług minimalnych i praw użytkowników; - innowacja ma zasadnicze znaczenie dla tej strategii; - konkurencyjny system transportu, zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju; 	- redukcja liczby ofiar wypadków: cel - rok 2050, etap - rok 2020
2.	<u>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy</u>	Unia i państwa członkowskie dążą do osiągnięcia inteligentnego, zrównoważonego o wzroście sprzyjającego włączeniu społecznemu,	<ul style="list-style-type: none"> • Ponoszenie przez kraje członkowskie pełnej odpowiedzialności za przygotowanie i wdrażanie działań (projektów), zgodnie z zasadą należytego zarządzania 	<ul style="list-style-type: none"> • Właściwy organ lub beneficjent musi stworzyć system zarządzania i współfinansowania zgodny z zasadami generalnymi. Zasady te powinny również zwracać uwagę na potrzebę zapewnienia 	nie dotyczy



L.p.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
	<p><u>dotyczące Europejskich Funduszy:</u> Rozwoju Regionalnego, Społecznego, (...) Funduszu Spójności, (...) oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006</p>	<p>promując harmonijny rozwój Unii i zmniejszając zróżnicowania regionalne. Jest to podstawowe założenie strategiczne dla każdego dokumentu tworzonego w krajach członkowskich, nie tylko wtedy, kiedy ubiega się o wsparcie z funduszy europejskich</p>	<ul style="list-style-type: none"> Należy stworzyć właściwe ramy prawne i organizacyjne dla realizacji zasady partnerstwa w przygotowywaniu i wdrażaniu przedsięwzięć rozwojowych. Celem takiego partnerstwa jest zapewnienie poszanowania zasad wielopoziomowego zarządzania, a także pomocniczości i proporcjonalności, oraz specyfiki ram instytucjonalnych i prawnych, zapewnienie odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów za planowane interwencje oraz korzystanie z doświadczenia i wiedzy stosownych podmiotów. Przewiduje się, że zmniejszająca się liczba pracujących i uczących się w połączeniu ze zwiększającym się udziałem osób na emeryturze na tle ogółu społeczeństwa, a także problemy związane z rozproszeniem ludności będą w dalszym ciągu wywierać presję m.in. na struktury edukacyjne i wsparcia socjalnego państw członkowskich, a tym samym na konkurencyjność gospodarki unijnej. Zasady organizacyjne realizacji programów operacyjnych, oparte ściśle na celach strategicznych Unii, kraju, regionu i miasta, muszą uwzględniać precyzyjnie związki 	<p>komplementarności i spójności odpowiednich interwencji Unii, poszanowania zasady proporcjonalności i uwzględnić ogólny cel w postaci zmniejszenia obciążeń administracyjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> Każde państwo członkowskie powinno zorganizować partnerstwo z przedstawicielami właściwych władz regionalnych, lokalnych, miejskich i innych instytucji publicznych, partnerów gospodarczych i społecznych oraz innych właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie. Dostosowanie się do zmian demograficznych stanowi jedno z głównych wyzwań, któremu państwa członkowskie i regiony będą musiały stawić czoła w nadchodzących latach. Na podstawie wspólnotowych ram wsparcia każde państwo członkowskie, we współpracy ze swoimi partnerami oraz z Komisją, powinno przygotować umowę partnerstwa. Niezbędny jest system monitorowania osiągnięcia zakładanych rezultatów oraz reagowania na ewentualne zaburzenia w realizacji celów. 	

Lp.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
			poszczególnych zadań i przedsięwzięć z celami ogólnymi w sposób niepozostawiający wątpliwości, że realizacja poszczególnych projektów prowadzi do osiągnięcia tych celów	<ul style="list-style-type: none">Powinna istnieć możliwość, by działania wspierane z funduszy przeprowadzane były w formie zintegrowanej inwestycji terytorialnej (ZIT) w ramach programu lub programów. <p>W celu poprawy jakości projektu każdego programu oraz w celu weryfikacji, czy możliwe jest osiągnięcie jego celów, należy przeprowadzić ewaluację ex ante każdego programu oraz przeprowadzać ewaluację ex post w celu zbadania skuteczności i efektywności programów oraz ich wpływu na ogólne cele tych funduszy i unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu, przy uwzględnieniu wymiernych celów określonych dla tej unijnej strategii.</p>	

Źródło: opracowanie własne

2.3. Polityka Polski na szczeblu rządowym

„Polityka transportowa Państwa na lata 2006 – 2025” (przyjęta przez Radę Ministrów dnia 29 czerwca 2005 r.) przedstawia następujące założenia:

- Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, z zapewnieniem równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej.
- Aspekt społeczny, to głównie dążenie do równoprawności w dostępie do środków transportu (w celu ułatwienia dostępu do miejsc pracy, szkół, usług oraz rekreacji i turystyki), dążenie do zmniejszenia zagrożenia społeczeństwa wypadkami oraz do ograniczania uciążliwości transportu dla mieszkańców.
- Aspekt gospodarczy ma dwa wymiary – pierwszy to zapewnienie warunków dla wzrostu gospodarczego w skali makro-ekonomicznej przez usuwanie barier i tworzenie nowych



warunków tego rozwoju, drugi w skali sektorowej - rozwój transportu, jako działu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji.

- Aspekt przestrzenny to koordynacja zagospodarowania przestrzennego i systemu transportowego w celu ograniczenia tempa wzrostu generowanego ruchu i pracy przewozowej oraz lokalizowania obiektów transportowych w zgodzie z zasadami racjonalnego zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ładu przestrzennego.
- Aspekt ekologiczny to dążenie do zachowania równowagi między zaspokajaniem potrzeb człowieka i troską o jego bezpieczeństwo, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń.

Dla osiągnięcia celów w zgodzie z wspomnianymi zasadami zrównoważonego rozwoju dokument precyzuje następujące cele szczegółowe polityki:

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

(Średniookresowa) „Strategia Rozwoju Kraju 2020” (ŚSRK, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 25 września 2012 r.)

Jest to dokument będący podstawowym politycznym ustaleniem zasad rozwoju na okres perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014 - 2020. Zgodnie z Ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2006 r. Nr 227 poz. 1658 ze zm.) jest podstawą dla strategii rozwoju w poszczególnych działach gospodarki narodowej (w tym transportu) oraz dla samorządów.

Cel główny strategii średniookresowej sformułowano następująco: „wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności”, dla którego następnie określono cele szczegółowe, a te związane z transportem podano poniżej:

Cel II 7. Zwiększenie efektywności transportu

II.7.1. Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym.

II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych.

II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich.

Cel III 3. Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych

III.3.1. Tworzenie warunków instytucjonalnych, prawnych i finansowych dla realizacji działań rozwojowych w regionach.

III.3.2. Wzmacnianie ośrodków wojewódzkich.

III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz wzmacniania potencjału obszarów wiejskich.

III.3.4. Zwiększenie spójności terytorialnej.

W odniesieniu do transportu Strategia ta przewiduje wszelkie możliwe działania modernizacyjne i inwestycyjne. Z omawianego dokumentu można wyprowadzić niektóre priorytety, ale wobec całkowitego pominięcia wskaźników osiągnięcia celów nie można ustalić ich rangi czy nawet



zakresu. Ponadto dokument jest sformułowany nie zadaniowo, ale tematycznie, czyli czym należy się zająć, ale nie wiadomo, jakie mają być tego efekty, a zatem brakuje w związku z tym zapisów programowych.

Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030) (SRT, przyjęta przez Radę Ministrów dnia 22 stycznia 2013 r.)

Dokument wydano z wyraźnym zaznaczeniem, że oparty jest na Ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Jako cel strategiczny przyjęto: „zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. Jest to więc ujęcie systemowe, traktujące całość transportu jako jeden system, bez rozróżnienia gałęzi. W zasadzie jest to powtórzenie celu z wcześniej omówionego dokumentu Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju.

Jako cele szczegółowe wymieniono:

- Cel szczegółowy 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.
- Cel szczegółowy 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.
- Cel szczegółowy 3: bezpieczeństwo i niezawodność.
- Cel szczegółowy 4: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
- Cel szczegółowy 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Warto zauważyć, że zapisy celów szczegółowych są pewnym zawężeniem celu zawartego w Polityce transportowej z 2005 r. do trzech czynników: dostępności, organizacji i bezpieczeństwa. Ponadto przedstawione cele szczegółowe (przy tym samym celu głównym) są nieco odmienne, a także ich zapisy brzmią zawężająco wobec dokumentu wyższego rzędu (powinno być odwrotnie). Dla przykładu w SRT nie wspomina się o kluczowych w polityce UE kwestiach zasobooszczędności i niskoemisyjności – oba te czynniki wg UE nie mogą być traktowane wąsko, jako okoliczność prowadzonej polityki w aspekcie środowiskowym, ale powinny wynikać ze strategicznego podejścia do wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju, czyli jako element kształtujący działania. Ponadto różnica między Polityką transportową a Strategią (SRT) ujawnia się w wyróżnieniu, w tym pierwszym dokumencie, rozwoju całości systemu transportowego, natomiast w SRT – w ograniczeniu do infrastruktury. Polityka bardziej dobitnie odzwierciedla kwestie organizacji, zarządzania oraz roli systemu transportu w gospodarce – należałoby oczekiwać, że Strategia te wątki rozwinie, a w tym przypadku jest odwrotnie – scalono cele tego typu w jeden dość ogólny.

Do SRK Rada Ministrów wydała tzw. Dokument Implementacyjny, będący uzupełnieniem i rozwinięciem SRK. Dokument, przyjęty w 13 października 2014 r. zawiera kryteria doboru projektów do realizacji SRK oraz szczegółowe wykazy przedsięwzięć. W rozdziale dotyczącym zamierzeń inwestycyjnych podano informacje w tej kwestii.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 (przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.)

Dokument ten określa cele i priorytety rozwoju Polski w wymiarze terytorialnym, zasady a także instrumenty polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityki regionalnej. Okres jego opracowania przed sformułowaniem zasad polityki UE na lata 2014 – 2020 powoduje, że w wielu aspektach dokument ten nie odzwierciedla w pełni obecnej polityki Unii Europejskiej. W szczególności chodzi o takie aspekty, jak: polityka zasobooszczędności, prymat rozwoju kolei nad systemem drogowym, wzmocnienie roli węzłów metropolitalnych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta przez Radę Ministrów dnia 13 grudnia 2011 r.)



Jest krajowym dokumentem planistycznym, przedstawiającym zasady polityki państwa w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego kraju. Jest to jednak dokument kierunkowy, nie ma znaczenia ściśle wdrożeniowego, w wielu aspektach przewiduje istotne zmiany prawne, których dotychczas nie wprowadzono.

Cele strategiczne rozwoju przestrzennego kraju sformułowano następująco (w zakresie, związanym z Planem):

- (1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- (2) Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju w wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- (3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
- (4) Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Odnosnie części deklaratywnej Koncepcji należy ocenić, że wpływ tego dokumentu na Plan jest niewielki, szczególnie, że główne elementy krajowego systemu transportowego, przewidziane w KPZK, są w Katowicach zrealizowane.

Wnioski dla Planu transportowego Katowic na podstawie dokumentów rządowych:

1) Dokumenty rządowe mają postać uporządkowanych i spójnych, choć nie wykazują konsekwencji w układzie cele – zadania – kryteria – rezultaty. Ponadto doświadczenie dotychczasowe wskazuje na ich częste zmiany, a uruchomione projekty napotykają na opóźnienia. Plany resortu transportu, zmierzające do poprawy zarządzania projektami mogą wskazywać, że w obecnej perspektywie budżetowej takie zjawiska nie będą częste, niemniej w Planie uwzględniono możliwość niezrealizowania zamierzeń i zbadano wpływ tego na osiąganie celów Planu. W przypadku Katowic dotyczy to modernizacji śląskiego węzła kolejowego.

2) Szczególnym rodzajem dokumentów rządowych są kontrakty terytorialne między samorządem województwa a Rządem RP w sprawie skoordynowanej polityki rozwojowej. Kontrakt taki dla województwa śląskiego został zawarty w dniu 14.11.2014 r. Kontrakt, znajdujący podstawę w tzw. Rozporządzeniu Ogólnym Nr 1303/2013 jako zorganizowanie partnerstwa z przedstawicielami właściwych władz (...) którego celem jest zapewnienie poszanowania zasad wielopoziomowego zarządzania, a także pomocniczości i proporcjonalności, oraz specyfiki ram instytucjonalnych i prawnych, zapewnienie odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów za planowane interwencje oraz korzystanie z doświadczenia i wiedzy stosownych podmiotów.

2.4. Dokumenty województwa śląskiego

Dokumenty strategiczne województwa śląskiego charakteryzują się dość wysokim stopniem ogólności w sferze założeń, zaś w sferze ustaleń i mierników realizacji celów w wielu przypadkach dochodzi do braku adekwatności tych celów z miernikami, które mają opisywać ich realizację.

W poniższej tabeli omówiono poszczególne dokumenty wraz z wyeksponowaniem celów, zadań i mierników ich realizacji, jako wiążących ustaleń dla niniejszego Planu.

Tabela 2.2: Cele strategiczne w kluczowych dokumentach województwa śląskiego

L.p.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
1.	Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020+”, Sejmik Województwa Śląskiego, 2013	<p>Województwo śląskie regionem zrównoważonego i trwałego rozwoju stwarzającym mieszkańcom korzystne warunki życia w oparciu o dostęp do usług publicznych o wysokim standardzie, o nowoczesnej i zaawansowanej technologicznie gospodarce oraz istotnym partnerem w procesie rozwoju Europy...</p> <p>Odnośnie transportu – region o rozbudowanej i zmodernizowanej infrastrukturze, włączony w transeuropejskie systemy infrastrukturalne, zwłaszcza transportowo-logistyczne, energetyczne, komunikacyjne i informacyjne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - zintegrowanie układu sieci transportowej z metropolitalnym i aglomeracyjnym układem komunikacyjnym, - rewitalizacja terenów kolejowych - ukształtowanie nowych źródeł generowania ruchu transportu pasażerskiego, związanych z powstającymi strefami funkcjonalnymi. <p>ALBO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poprawa powiązań transportowych poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej więźki funkcjonalne i przestrzenne a obejmującej m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości. 2. Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy 	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa jakości – modernizacja i rewitalizacja istniejącej infrastruktury społecznej i technicznej oraz zasobów środowiska oraz istniejącego systemu prowadzenia polityki rozwoju, - podnoszenie efektywności – wykorzystanie istniejących zasobów i potencjałów w regionie oraz szans rozwojowych, realizowanej w regionie i w relacji z otoczeniem współpracy oraz instrumentów polityki rozwoju, - kreacja – tworzenie nowej infrastruktury i nowych rozwiązań organizacyjnych, w tym w zakresie współpracy i realizacji wspólnych przedsięwzięć, stworzenia nowych możliwości rozwoju, specjalizacji i nowych kompetencji oraz umiejętności mieszkańców. <p>Rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ rozbudowa i modernizacja: - dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, - rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej, - rozwój infrastruktury lotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym, w tym poprawa dostępności infrastruktury lotniczej połączeniami drogowymi i kolejowymi (w szczególności MPL 	<ul style="list-style-type: none"> - Ocena jakości transportu publicznego przez mieszkańców województwa - Wielkość przewozu pasażerów komunikacją miejską (mln) - Czas przejazdu transportem kolejowym między stolicą województwa, a miastami subregionalnymi - Liczba destynacji z lotniska Pyrzowice - Ruch pasażerski i towarowy w porcie lotniczym w Pyrzowicach - przewozy ładunków różnymi środkami transportu - średnia długość i gęstość dróg krajowych



L.p.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
			<p>kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.</p> <p>3. Wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących Metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie.</p>	„Katowice” w Pyrzowicach).	
2.	<p>Plan zrównoważonego transportu zbiorowego województwa śląskiego – Sejmik Województwa Śląskiego, 2015</p>	<p>Dążenie do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwój, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju przez określenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa śląskiego do roku 2020, przy uwzględnieniu oczekiwań społecznych i zapewnieniu zrównoważonego rozwoju.</p>	<p>Nie można zinterpretować w treści dokument celów cząstkowych planu. Z treści wynika, że celem cząstkowym jest doskonalenie obsługi województwa transportem kolejowym, pozostawiając w trakcji drogowej zasady przewozów komercyjnych. Zakres usług publicznych, zamawianych przez powiaty poprzez Urząd Marszałkowski pozostaje na obecnym poziomie.</p>	<p>Nie można zinterpretować w treści zadań do realizacji, poza kwestiami organizacyjnymi</p>	<p>Planuje się zachowanie stanu istniejącego z możliwością zmiany zakresu zamawianych usług transportu kolejowego w ramach możliwości budżetu wg Wieloletniej prognozy Finansowej dla województwa. . W kierunkach po oku 2020 mówi się o rozwoju z poszerzeniem zakresu przewozów, także ew. autobusowych.</p>
3.	<p>Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (uchwała nr IV/49/7/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7 kwietnia 2014 r.),</p>	<ul style="list-style-type: none"> Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi Komplementarność Efektywna mobilność Bezpieczeństwo <p>Innowacje</p>	<p>System dobrze zorganizowany, wysoka pozycja konkurencyjna Europie,</p> <p>Istotnym element krajowej i europejskiej sieci transportowej,</p> <p>Integrujący różne gałęzie</p>	<p>Regionalne:</p> <ul style="list-style-type: none"> Budowa i remont infrastruktury i suprastruktury Rozwój i promocja lotniska regionalnego Długofalowe planowanie i koordynacja Wprowadzenie technologii 	<p>Środki:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inwestycje Organizacja Współdziałanie <p>Mierniki rezultatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> Czas podróży transportem zbiorowym między głównymi



L.p.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Cel strategiczny	Cele cząstkowe	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
			<p>systemu, Zapewniający lepszą spójność przestrzenną województwa, Przyjazny dla środowiska, realizujący zasadę zrównoważonego rozwoju, Atrakcyjny, tani i szybki, dostosowany do potrzeb mieszkańców i odwiedzających region.</p>	<p>multimodalnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie węzłów przesiadkowych i przeładunkowych • Integracja podsystemów, w tym transportu zbiorowego • Współdziałanie gestorów podsystemów <p>Regionalne i aglomeracyjne / miejskie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa bezpieczeństwa i sprawności systemów • Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie • Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku inwestycji i technologii, • Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego <p>Agglomeracje / miasta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie centrów zarządzania ruchem i centrów przesiadkowych, • Ograniczanie ruchu samochodowego <p>Promocja transportu zbiorowego, koordynacja działań organizatorów transportu zbiorowego</p>	<p>centrami rozwoju</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liczba połączeń • Wskaźniki wielkości transportu (pasażerowie, ładunki, ruch drogowy) • Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego <p>(pominięto wskaźniki produktu)</p>

2.5. Dokumenty miasta Katowice i subregionu centralnego województwa

Strategia Rozwoju Miasta Katowice 2030 została przyjęta uchwałą RM w dniu 17.12.2015 r. W poniższej tabeli zestawiono najważniejsze ustalenia strategii.

Tabela 2.3 Cele strategiczne w dokumentach rozwojowych miasta Katowice

Lp.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Priorytety (cele) strategiczne	Cele cząstkowe dotyczące transportu	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
1	Strategia rozwoju „Katowice 2030”, uchwała XIX/365/15 Rady Miasta w dniu 17 grudnia 2015r.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Jakość życia 2) Metropolitalność i obszar śródmiejski 3) Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy 4) Transport i logistyka miejska 	<p><u>Zasada strategiczna:</u> Przestrzenna spójność obszaru miasta.</p> <p>Wizja strategiczna:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Europejski węzeł transportowo – komunikacyjny b. Sieć międzydzielnicowych powiązań transportowo – komunikacyjnych c. Wielofunkcyjny system transportowo – logistyczny dla swobody przemieszczania d. Prośrodowiskowe technologie w transporcie e. Technologie informatyczne w zarządzaniu transportem <p>Szybki, komfortowy i bezpieczny system transportowy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kształtowanie węzłów sieci 2) Rozbudowa korytarzy transportowych 3) Poprawa komfortu podróżowania transportem publicznym 4) Poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego 5) Kreowanie inteligentnych systemów transportowych 	Dokument zawiera listę wskaźników, lecz bez podania ich wartości (np. w stanie istniejącym i w prognozie), odsyłając do dokumentu roboczego, który nie jest częścią strategii. Są to wskaźniki produktu (ilości elementów infrastruktury).
2	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Katowic – aktualizacja, Rada Miasta Katowice, 2012	W ramach celów rozwoju strategicznego Katowice i aglomeracja górnośląska obszarem zintegrowanego systemu transportu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego w celu uzyskania znaczącego wzrostu jego udziału w przewozach, zwłaszcza pasażerskich; 2. Zwiększenie roli transportu szynowego, w tym zwłaszcza kolejowego poprzez zwiększenie liczby przystanków kolei regionalnej oraz wykorzystanie linii nieczynnych i wykorzystywanych dotychczas dla ruchu towarowego, a także modernizacja i rozbudowa sieci tramwajowej; 3. Utworzenie Katowickiego Węzła Komunikacyjnego, w rejonie dworca głównego PKP, zapewniającego integrację różnych środków transportu, obsługujących tak powiązania o zasięgu międzynarodowym i krajowym (koleje, w tym kolejowe powiązanie z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice, międzynarodowe przewozy 	Dokument operuje zadaniami z zakresu planowania przestrzennego, określając uwarunkowania i kierunki możliwych do podjęcia działań, nie przesądzając o ich etapowaniu lub finansowaniu. Dlatego aspekty planowania operacyjnego, jakimi służy Plan wieloletni zostały ustalone w ramach tabeli celów i zadań pochodzącej ze strategii Katowice 2030, omówionej szczegółowo w Raporcie z Etapu IX.	Nie dotyczy



Lp.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Priorytety (cele) strategiczne	Cele cząstkowe dotyczące transportu	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
			<p>autokarowe), jak regionalnym i lokalnym (kolej regionalna, autobusy, tramwaje);</p> <p>4. Uzupelnienie brakujących odcinków układu drogowego, z priorytetem dla dróg tworzących układy obwodnicowe śródmieścia i dzielnic południowych, zapewniających usprawnienie powiązań pomiędzy dzielnicami (szczególnie pomiędzy północną i południową częścią miasta) oraz zapewniających obsługę obszarów wymagających rewitalizacji;</p> <p>5. Ograniczanie konfliktów wynikających z budowy tras komunikacyjnych w stosunku do środowiska;</p> <p>6. Przestrzenna i funkcjonalna integracja różnych środków transportu;</p> <p>7. Rozbudowa sieci ścieżek i tras rowerowych wraz z infrastrukturą;</p> <p>8. Przeciwdziałanie zatłoczeniu ulic w centrum miasta poprzez kontrolę podaży miejsc parkingowych oraz uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego.</p>		
3	<p>Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (uchwała nr 16/2015 Walnego Zebrania Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego z dnia 30 listopada 2015 r.),</p>	<p>Instrument ZIT zorientowany jest na zaspokojenie występujących deficytów, czyli wprowadzenie na terenie Metropolii Górnośląskiej i jej obszaru funkcjonalnego intensywnych procesów redevelopmentu i reurbanizacji.</p> <p>Cel strategiczny CS 1):</p> <p>Rozwój kapitału ludzkiego bazujący na zatrudnialności i spójności społeczno-gospodarczej SC</p>	<p>a. Równoważenie mobilności,</p> <p>Przez:</p> <p>Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów,</p>	<p>1. Większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego,</p>	<p>Ad 1) .</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu • Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych • Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego. <p><u>Mierniki:</u></p> <p>a. - Liczba przewozów komunikacją</p>



Lp.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Priorytety (cele) strategiczne	Cele cząstkowe dotyczące transportu	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
					miejską b. - Liczba samochodów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” Ilość zaoszczędzonej energii (elektrycznej?) ¹⁰
4	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego KZK GOP – Uchwała KZK GOP 2013		- Integracja transportu w obszarze działania KZK GOP - dofinansowanie ze środków publicznych dla uzyskania wpływu na funkcjonowanie systemu transportowego, - efektywność wydawanych środków	1. Urynkowienie działalności przewozowej 2. Szerokie wykorzystanie teleinformatyki	<i>Nie określono</i>
5.	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (Uchwałą Walnego Zebrania Członków Subregionu Centralnego nr 17/2016 z dnia 11 marca 2016 r.)	Wizja: Mobilność w Subregionie zaspokajana jest na wysokim poziomie i efektywnie.	Cele strategiczne: 1. Konkurencyjne usługi transportu zbiorowego i rowerowego, 2. Integracja transportu Ograniczanie kongestii.	<ul style="list-style-type: none"> • Zakupy nowoczesnego, ekologicznego taboru transportu zbiorowego. • Rozwiązania niekonwencjonalne pozwalające na wzrost zrównoważonej mobilności (np. rozwój car-sharingu i inne, zgodnie z filozofią ekonomii dzielenia się). • Centra (punkty) przesiadkowe, zwłaszcza na styku transport 	Grupy środków realizacji: I. Instrumenty „twarde”: a. Inwestycje w tabor b. Inwestycje w infrastrukturę, w tym punktową II. Inwestycje w środki miękkie, głównie ITS III. Instrumenty organizacyjne IV. Instrumenty finansowe V. Instrumenty

¹⁰ Dokument odwołuje się tylko do oszczędności energii elektrycznej, co nie ma związku ze zwiększeniem wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego; natomiast ma związek z ograniczeniem ruchu samochodowego



Lp.	Nazwa dokumentu, organ wydający, rok przyjęcia	Priorytety (cele) strategiczne	Cele cząstkowe dotyczące transportu	Zadania	Środki i wskaźniki realizacji zadań
				indywidualny i rowery) / transport zbiorowy Usprawnienie przepływu pojazdów (spadek kongestii) przez wprowadzenie rozwiązań ITS, wdrażających zarządzanie przepływem pojazdów. Ten kierunek powinien być priorytetem w zakresie równoważenia mobilności na najbardziej zurbanizowanym obszarze Subregionu.	edukacyjne i promocyjne <i>Określono wskaźniki produktu. Nie określono wskaźników rezultatów.</i>

Podsumowanie dokumentów strategicznych dla miasta Katowice

Dokumenty strategiczne miasta Katowice, określają cele strategiczne, ważniejsze zadania do realizacji a sposoby osiągania zakładanych celów zapisano w formie wykazu przedsięwzięć przewidywanych do realizacji w perspektywie do 2035 r., zaś wskaźniki miar rezultatów odzwierciedlają oczekiwane, co do osiągania zakładanych celów. W Strategii rozwoju miasta Katowice uchwalonej w grudniu 2015 roku zawarto zaktualizowaną koncepcję kształtowania miasta, jako metropolitalnego ośrodka regionu, Polski i Unii Europejskiej, ważnego węzła transportowego oraz centrum gospodarczego i kulturalnego. Strategie miasta są powiązane ze strategiami organizacji subregionalnych: oraz Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, podmiotu organizującego strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) oraz Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP (KZK GOP). Strategia ZIT, oparta na wytycznych Rozporządzenia Ogólnego 1303/2013 służy zapewnieniu skoordynowania działań strategicznych dla większego obszaru, stanowiącego całość funkcjonalną. Opracowana strategia ZIT zawiera takie właśnie ustalenia w zakresie transportu, głównie w zakresie infrastruktury i taboru transportu publicznego oraz jego organizacji. Program nie obejmuje inwestycji drogowych. We wskaźnikach realizacji nie podano oczekiwanych rezultatów, jedynie wskaźniki produktu. Ponieważ miasto Katowice przekazało swoje zadanie własne organizacji lokalnego transportu zbiorowego do związku komunalnego (KZK GOP) podano informacje o Planie zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego KZK GOP. Plan ten w dużej części jest opisem stanu istniejącego. Można przyjąć, że metoda zarządzania rozwojem oparta jest na śledzeniu zmian i reagowaniu na pojawiające się zjawiska (zatłoczenie, postulaty gmin i mieszkańców). Brak wskaźników osiągania celów nie pozwala na ocenę, czy ta metoda jest skuteczna.

Ponadto należy zauważyć, że prowadzenie zrównoważonej polityki rozwoju, zintegrowanej w skali miasta, metropolii i województwa, zakładanej we wszystkich dokumentach strategicznych,



powinno doprowadzić na skomplikowanym obszarze Śląska i Zagłębia do ścisłego współdziałania zaangażowanych podmiotów, w tym w szczególności Rządu RP, województwa śląskiego, metropolii i miasta Katowice oraz KZK GOP. Dość ogólnie sformułowane dokumenty strategiczne stwarzają potencjalną możliwość zmian ustaleń i zakłóceń w realizacji planów strategicznych. W przypadku Katowic jest to szczególnie ważne z powodu silnego powiązania miasta z otaczającymi terenami i osadzenia w sieci transportowej o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Należy zauważyć, że kontrakt terytorialny, zawarty między Rządem RP a województwem śląskim zawiera prawo do jego wypowiedzenia każdej ze stron tej umowy, co stwarza poważne ryzyko zakłóceń w realizacji. Dlatego podejmując konkretne decyzje w ramach Planu należy każdorazowo przeanalizować ryzyka związane z taką sytuacją.



3. Wizja, cele i kierunki rozwoju

3.1. Wizja

Zgodnie ze strategią rozwoju Katowic system transportowy ma połączyć oczekiwania sprawnej obsługi miasta w zakresie powiązań zewnętrznych jak i wewnętrznych. Jako środki osiągnięcia tego celu wymienia się instrumenty inwestycyjne, zarówno z zakresu sieci infrastruktury, jak i jej wyposażenia informatycznego. Z badań w stanie obecnym wynika, że takie połączenie jest w przypadku Katowic trudne, gdyż miasto jest włączone w zasięg węzła wysokiej klasy funkcjonalnej i ruchowej infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) i układ tych tras rozdziela miasto na szereg podobszarów, w „oczku” sieci tych tras. Pokonywanie barier fizycznych jest możliwe, ale poprzez kosztowne rozwiązania infrastrukturalne. W szczególności dotyczy to powiązań południkowych, czyli tych związanych z integracją większości terenów zainwestowanych.

Z drugiej strony możliwa jest realizacja grupy przedsięwzięć organizacyjnych, w tym organizacji sieci zbiorowego oraz zmian w organizacji ruchu. Chodzi o takie instrumenty, jak poszerzenie priorytetów dla transportu zbiorowego (bus-pasy), sygnalizacja świetlna z akomodacją i priorytetem dla transportu zbiorowego oraz radykalną zmianą polityki parkowania w centrum z ograniczeniami możliwości parkowania, w dostosowaniu do bilansu „pojemności” układu ulicznego w centrum z pojemnością parkingową. Te działania zostaną podjęte niezależnie od przedsięwzięć inwestycyjnych, omówionej w dalszej części dokumentu. Z drugiej jednak strony współczesna polityka transportowa koncentruje się na doskonaleniu systemów już istniejących z wprowadzaniem zasad zrównoważonego transportu. Jest to podejście inne niż iteracyjne „podążanie za wzrostem popytu” w rozumieniu popytu w poszczególnych gałęziach transportu. Doświadczenie i polityka Unii Europejskiej wskazują na instrumenty kreowania podziału ruchu na różne środki podróżowania z preferowaniem tych, które pozwalają na najlepsze wykorzystanie powierzchni terenu dostępnej w realnym stopniu dla transportu lądowego, co oznacza, że konieczne jest przejęcie maksymalnie możliwego potoku ruchu przez zbiorowe formy transportu miejskiego. Dlatego Plan musi skoncentrować się na pewnej redefinicji wizji strategicznej, jaką zawiera opisana wcześniej „Strategia Rozwoju Miasta „Katowice 2030””, polegającej na:

- Uwzględnieniu stanu istniejącego, a w tych ramach niskiego stopnia wykorzystania transportu zbiorowego w przewozach osób, co powoduje zwiększenie potoków ruchu samochodowego do poziomu możliwości obsłużenia systemu drogowego w ramach miasta,
- Uwzględnienie ram finansowania określonego w wieloletnim planie inwestycyjnym i wieloletniej prognozie finansowej miasta,
- Uwzględnienie poczynionych i zaawansowanych procedur przygotowawczych do realizacji poszczególnych przedsięwzięć.

Analizując wyniki oceny efektów funkcjonalnych zbadanych wariantów rozwoju systemu transportowego trzeba zauważyć, że w żadnym z tych wariantów nie poprawia się stopień użycia transportu zbiorowego w ruchu zewnętrznym (źródłowym, docelowym i tranzytowym, a poprawy parametrów użytkowych (głównie czasów podróży) są minimalne. To oznacza, że program inwestycyjny realizowany w Katowicach nie jest wystarczający do osiągnięcia celów Strategii „Katowice 2030”, a nawet nie jest w stanie takiego efektu osiągnąć bez dodatkowych działań w skali aglomeracji. Z drugiej strony trzeba wskazać, że inne podejście do zakresu inwestycji nie jest w obecnych warunkach możliwe ze względu na funkcjonujące rozwiązania infrastrukturalne. Dlatego w ramach dalszych prac nad planowaniem rozwoju systemu transportowego rekomenduje się następujące kierunki:



- 1) Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu samochodowego w centrum miasta, z ograniczeniem dostępu samochodem do tej części miasta poprzez nowe regulacje w zakresie popytu na parkowanie,
- 2) Nadanie transportowi zbiorowemu zdecydowanego priorytetu w ruchu, w tym poszerzenie zasięgu buspasów, nowoczesne sterowanie ruchem samochodowym z priorytetem dla transportu zbiorowego – systemy ITS,
- 3) Integracja organizacyjna i infrastrukturalna w transporcie zbiorowym w skali aglomeracyjnej

Te kierunki wymagają dostosowania polityki transportowej na poziomie aglomeracji i miasta w kierunku dominacji transportu zbiorowego w obsłudze obszaru centralnego.

3.2. Cele rozwojowe i przypisane im zadania rozwojowe

POLE STRATEGICZNE - TRANSPORT I LOGISTYKA (T)

CEL STRATEGICZNY CT1 - Zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowa

Kierunek działania CT1K1 - Kształtowanie węzłów komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej

Zadania rozwojowe:

1. Rozwój infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, centra przesiadkowe, węzły park & ride, itp. w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
2. Rozwój systemów transportowych w odniesieniu do potrzeb związanych z obsługą lotniska Pyrzowice i lotniska Muchowiec.

Kierunek działania CT1K2 - Rozbudowa miejskich korytarzy transportowych

Zadania rozwojowe:

3. Rozwój systemów transportu szynowego kolejowego i tramwajowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
4. Rozwój sieci drogowej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

CEL STRATEGICZNY CT2 - Konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej

Kierunek działania CT2K1 - Poprawa komfortu podróżowania środkami transportu publicznego

Zadania rozwojowe:

5. Poprawa standardu infrastruktury przystankowej – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
6. Poprawa standardu taboru – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
7. Optymalizacja tras publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
8. Rozwój rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu drogowego wspierających transport zbiorowy w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
9. Działania dla integracji organizacyjnej publicznego transportu zbiorowego, taryfowo - biletowej i funkcjonalnej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.



Kierunek działania CT2K2 - Poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

Zadania rozwojowe:

10. Kształtowanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym oraz kształtowanie stref płatnego parkowania w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
11. Rozwój układu dróg rowerowych w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

CEL STRATEGICZNY CT3 – Wysoka efektywność świadczenia usług transportowych

Kierunek działania CT3K1 - Kreowanie inteligentnych systemów transportu

Zadania rozwojowe:

12. Rozwój systemów typu ITS w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.
13. Rozwój systemów związanych z dynamiczną informacją pasażerską w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.



4. Wykaz przedsięwzięć w zakresie transportu indywidualnego i zbiorowego oraz integracji i zarządzania transportem, uwzględniających realizację celów strategicznych i kierunków działań określonych w Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2030”

POLE STRATEGICZNE - TRANSPORT I LOGISTYKA (T)

CEL STRATEGICZNY CT1 - Zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowa

Kierunek działania CT1K1 - Kształtowanie węzłów komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej

1. Rozwój infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, centra przesiadkowe, węzły park & ride, itp. w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

INWESTYCJE FLAGOWE

1.1. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Brynów Pętla”

Zakres inwestycji: budowa wielopoziomowego parkingu kubaturowego nadziemnego o kondygnacjach 0 oraz +1, zlokalizowanego w rejonie ulic Kościuszki, Jankego, Rzepakowej i Kłodnickiej dla funkcji Park & Ride wraz z systemem informacji o zajętości parkingu oraz pomieszczeniami technicznymi; budowa jednopoziomowego parkingu naziemnego zlokalizowanego wzdłuż ulicy Rzepakowej dla funkcji Park & Ride; budowa i przebudowa przystanków, w tym zadaszonych peronów oraz miejsc oczekiwania i wymiany podróżnych typu „drzwi-drzwi”; utworzenie w rejonie pętli tramwajowej poczekalni wyposażonej w punkty obsługi pasażerów, takie jak: toalety, punkty zakupu biletów wraz z pełną infrastrukturą dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych, punkty zakupu prasy, mała gastronomia, urządzenia informacyjne dla podróżnych, w tym montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP; budowa strefy obsługi operatorów transportu publicznego, w tym punkt dyspozytorski i pomieszczenia socjalne dla kierowców oraz pomieszczenia do obsługi systemu monitoringu; przebudowa i budowę niezbędnej infrastruktury drogowej dla włączenia węzła w istniejący układ drogowy ulic Rzepakowej, Kościuszki, Jankego wraz z budową muru oporowego; przebudowa infrastruktury tramwajowej obejmującej przebudowę torowiska oraz budowę układu torowego w obrębie pętli wraz z niezbędną przebudową tramwajowej sieci trakcyjnej; budowa ciągów pieszych i rowerowych dla połączenia z infrastrukturą węzła; budowa parkingu dla rowerów o funkcji Bike & Ride wraz z miejscami postojowymi; budowa miejsc postojowych dla taksówek; budowa miejsc postojowych Kiss & Ride; budowa i przebudowa istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej; wykonanie oświetlenia terenu wraz z systemem monitoringu wizyjnego

1.2. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Zawodzie”

Zakres inwestycji: budowa 2 parkingów naziemnych, zlokalizowanych w rejonie ulic 1 Maja, Bagiennej, Krakowskiej – parkingi przeznaczone dla funkcji Park & Ride; budowa miejsc postojowych dla autobusów; powstanie strefy obsługi podróżnych obejmującej budowę wiat peronowych, przystanków autobusowych i tramwajowych, budowę poczekalni z funkcjami obsługi podróżnych, takimi jak toalety, punkty zakupu biletów wraz z pełną infrastrukturą dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych, mała gastronomia, urządzenia informacyjne, w tym montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, urzędomat, punkty zakupu prasy; budowa strefy obsługi operatorów transportu publicznego, w tym punkt dyspozytorski i pomieszczenia socjalne dla kierowców oraz



pomieszczenia do obsługi systemu monitoringu; budowa infrastruktury drogowej niezbędnej do włączenia projektowanego węzła do istniejącego układu komunikacyjnego miasta; przebudowa torowiska oraz budowa układu torowego w obrębie pętli wraz z niezbędną przebudową sieci trakcyjnej; budowa ciągów pieszych i rowerowych; budowa parkingu dla rowerów o funkcji Bike & Ride; punkt postoju taksówek; punkt Kiss & Ride; przebudowa infrastruktury technicznej podziemnej i nadziemnej, realizacja monitoringu wizyjnego

1.3. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa węzła przesiadkowego „Kostuchna” w rejonie ul. Bażantów – budowa parkingu dla funkcji Park & Ride, budowa przystanków autobusowych, budowa infrastruktury drogowej niezbędnej do włączenia projektowanego węzła do istniejącego układu dróg, budowa drogi dla rowerów i miejsc parkingowych dla rowerów o funkcji Bike & Ride, budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride, montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, infrastruktura dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych

1.4. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Sądowa”, etap I

Zakres inwestycji: budowa infrastruktury drogowej dla potrzeb komunikacji autobusowej międzynarodowej, krajowej, regionalnej i miejskiej; drogi dojazdowe, manewrowe i miejsca postojowe dla autobusów ; budowa peronów przystankowych wraz z elementami konstrukcyjnymi zadaszania, budowa obiektu kubaturowego z funkcjami obsługi podróżnych, takimi jak toalety, punkty zakupu biletów wraz z pełną infrastrukturą dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych, mała gastronomia, urządzenia informacyjne, w tym montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, urządzenie, punkty zakupu prasy, budowa parkingu terenowego wraz z systemem poboru opłat i systemem informacji o zajętości parkingu, przebudowa układu drogowego wraz z sygnalizacją świetlną, budowa drogi dla rowerów i miejsc parkingowych dla rowerów; budowa miejsc postojowych dla taksówek; budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride; zagospodarowanie terenu, przebudowa i budowa odwodnienia, oświetlenia i sieci infrastruktury technicznej niezbędnych dla funkcjonowania węzła

1.5. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Ligota”

Zakres inwestycji: budowa miejsc postojowych i jezdni manewrowych dla pojazdów komunikacji miejskiej; przebudowa istniejącego układu drogowego ulic Panewnickiej i Franciszkańskiej; przebudowa istniejących ciągów pieszych i rozbudowa ciągów rowerowych; budowa strefy obsługi podróżnych wraz z zadaszonymi peronami autobusowymi oraz miejscami oczekiwania i wymiany podróżnych; budowa parkingu naziemnego dla funkcji Park & Ride wraz z systemem identyfikacji użytkowników transportu publicznego wraz z pełną infrastrukturą dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych; budowa parkingu dla rowerów o funkcji Bike & Ride; budowa miejsc postojowych dla taksówek; budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride; zagospodarowanie terenu inwestycji poprzez m.in. zieleń urządzoną, małą architekturę; budowa i przebudowa sieci infrastruktury podziemnej; realizacja oświetlenia terenu inwestycji; realizacja monitoringu wizyjnego; realizacja punktów informacji pasażerskiej, tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, „urzędowat”, punktów zakupu biletów.

INWESTYCJE PRIORYTETOWE

1.6. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Piotrowice”



Zakres inwestycji: budowa infrastruktury drogowej dla potrzeb komunikacji autobusowej, drogi dojazdowe, manewrowe, miejsca postojowe, budowa peronów przystankowych wraz z elementami konstrukcyjnymi zadaszenia, budowa parkingu dla funkcji Park & Ride, przebudowa układu drogowego, budowa drogi dla rowerów i miejsc parkingowych dla rowerów o funkcji Bike & Ride, budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride, zagospodarowanie terenu, przebudowa i budowa odwodnienia, oświetlenia i sieci infrastruktury technicznej niezbędnych dla funkcjonowania węzła, montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, infrastruktura dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych

1.7. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł "Podlesie"

Zakres inwestycji: budowa infrastruktury drogowej dla potrzeb komunikacji autobusowej, drogi dojazdowe, manewrowe, miejsca postojowe, budowa peronów przystankowych wraz z elementami konstrukcyjnymi zadaszenia, budowa parkingu dla funkcji Park & Ride, przebudowa układu drogowego, budowa drogi dla rowerów i miejsc parkingowych dla rowerów o funkcji Bike & Ride, budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride, zagospodarowanie terenu, przebudowa i budowa odwodnienia, oświetlenia i sieci infrastruktury technicznej niezbędnych dla funkcjonowania węzła, montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, infrastruktura dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych

INWESTYCJE WAŻNE

1.8. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Plac Alfreda”

Zakres inwestycji: budowa parkingu dla funkcji Park & Ride, przystanków autobusowych i tramwajowych; budowa infrastruktury drogowej niezbędnej do włączenia projektowanego węzła do istniejącego układu drogowego; przebudowa torowiska oraz budowa układu torowego w obrębie pętli wraz z niezbędną przebudową sieci trakcyjnej; budowa ciągów pieszych i rowerowych; budowa miejsc parkingowych dla rowerów o funkcji Bike & Ride; budowa miejsc krótkotrwałego postoju tzw. Kiss & Ride; montaż tablic do obsługi systemu dynamicznej informacji pasażerskiej SDIP, infrastruktura dla systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych

1.9. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Sądowa", etap II

Zakres inwestycji: budowa połączenia węzła z dworcem kolejowym oraz wprowadzenie linii tramwajowej na obszar węzła

1.10. Węzeł „Damrota”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego na odcinku linii kolejowej pomiędzy ulicami Damrota i Francuską

1.11. Węzeł „Raciborska”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego na przedłużeniu ul. Raciborskiej

1.12. Węzeł „Kleofas”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Witosa – Obroki



1.13. Węzeł „Euro-Centrum”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Szadoka – Załęska – Ligocka

1.14. Węzeł „Jankego”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Jankego – Wspólna – Barcelońska

1.15. Węzeł „Zadole”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie osiedla mieszkaniowego „Zadole”

2. Rozwój systemów transportowych w odniesieniu do potrzeb związanych z obsługą lotniska Pyrzowice i lotniska Muchowiec.

INWESTYCJE PRIORYTETOWE

2.1. Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Katowicami

Zakres inwestycji: budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Katowicami trasą zapewniającą czas przejazdu konkurencyjny do transportu drogowego

2.2. Rozbudowa drogi ekspresowej S1 od węzła z DK 86 do autostrady A1

Zakres inwestycji: budowa drugiej jezdni

2.3. Budowa autostrady A1 od węzła Pyrzowice do obwodnicy Częstochowy

Zakres inwestycji: budowa odcinka autostrady w pełnym zakresie przestrzennym

INWESTYCJE WAŻNE

2.4. Budowa terminala miejskiego odpraw pasażerów na dworcu kolejowym „Katowice”

Zakres inwestycji: rozszerzenie funkcji dworca kolejowego o odprawę pasażerów i ich bagażu korzystających z linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach

2.5. Rozbudowa lotniska Muchowiec

Zakres inwestycji: rozszerzenie funkcji o „City Port” oraz wprowadzenie funkcji Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

Kierunek działania CT1K2 - Rozbudowa miejskich korytarzy transportowych

3. Rozwój systemów transportu szynowego kolejowego i tramwajowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.



INWESTYCJE FLAGOWE

3.1. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa wydzielonej, dwutorowej linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna, wraz z niezbędną infrastrukturą przystankową

INWESTYCJE PRIORYTETOWE

3.2. Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach. Połączenie dwóch magistralnych linii tramwajowych funkcjonujących w układzie wschód – zachód biegnących ul. Chorzowską oraz Gliwicką

Zakres inwestycji: budowa wydzielonej, dwutorowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna od ul. Gliwickiej do ul. Chorzowskiej

INWESTYCJE WAŻNE

3.3. Rozbudowa linii tramwajowej od Pętli Słonecznej do Placu Alfreda

Zakres inwestycji: dobudowa drugiego toru

3.4. Przebudowa linii kolejowej E-65 od Sosnowca do Piotrowic

Zakres inwestycji: przebudowa infrastruktury kolejowej w granicach istniejącej linii kolejowej dla usprawnienia ruchu aglomeracyjnego

3.5. Rozbudowa linii kolejowej E-65 od Piotrowic do Tychów

Zakres inwestycji: rozbudowa o dwa dodatkowe tory dla obsługi ruchu aglomeracyjnego

4. Rozwój sieci drogowej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

INWESTYCJE FLAGOWE

4.1. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap I

Zakres inwestycji: rozbudowa węzła drogowego ulic Pszczyńska – Kolistka – 73 Pułku Piechoty – Karolinki oraz odcinka ul. Pszczyńskiej od autostrady A4 do Górniczego Stanu

4.2. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap IV

Zakres inwestycji: budowa dwupoziomowego węzła ul. Kościuszki z ul. Armii Krajowej oraz rozbudowa do przekroju dwujezdniowego odcinka ul. Kościuszki od wiaduktu drogowego nad linią kolejową do ul. Północnej



INWESTYCJE PRIORYTETOWE

4.3. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap II

Zakres inwestycji: rozbudowa do przekroju dwujezdniowego ul. 73 Pułku Piechoty

4.4. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap III

Zakres inwestycji: rozbudowa węzła drogowego ulic Kościuszki – Kolejowa – Jankego – Rzepakowa oraz odcinka ul. Kościuszki do ul. Północnej

4.5. Budowa jezdni serwisowych autostrady A4

Zakres inwestycji: budowa jezdni serwisowych z jednoczesnym włączeniem do istniejących węzłów

4.6. Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do al. Korfantego

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej z włączeniem do al. Korfantego wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

4.7. Budowa drogi łączącej S86 z ul. Obrońców Westerplatte

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą, skrzyżowaniami z jezdnią serwisową S86 i ul. Obrońców Westerplatte oraz budową małego ronda

4.8. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: wykup terenu, dokumentacja, budowa ścieżki rowerowej

4.9. Budowa układu komunikacyjnego w południowych dzielnicach miasta Katowice - etap I

Zakres inwestycji: budowa drogi łączącej rejon ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów w Katowicach wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

4.10. Połączenie drogowe ul. Radockiego z ul. Braci Wiechułów

Zakres inwestycji: budowa połączenia drogowego, jezdni, chodnika, ścieżki rowerowej, skomunikowanie z ul. Radockiego – małe rondo

4.11. Przebudowa ulicy Dworcowej

Zakres inwestycji: utworzenie przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego z jednoczesnym utrzymaniem bilansu funkcji parkingowych



INWESTYCJE WAŻNE

4.12. Przedłużenie DTŚ w kierunku wschodnim

Zakres inwestycji: połączenie ul. Bagiennej w Katowicach z Obrzeźną Zachodnią w Mysłowicach łącznie z modernizacją fragmentu al. Roździeńskiego od ulic Dudy Gracza i Dobrowolskiego do ul. Murckowskiej

4.13. Budowa nowego przebiegu drogi krajowej DK – 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu

Zakres inwestycji: włączenie nowego przebiegu DK79 do węzła drogowego ulic Chorzowska – Katowicka – Gałeczki – Parkowa

4.14. Przedłużenie obwodnicy Chorzowa do DTŚ i A4

Zakres inwestycji: Etap I – przedłużenie do DTŚ; przeprowadzenie drogi pod ul. Katowicką w Chorzowie oraz budowa drogi dwujezdniowej częściowo w wykopie na granicy Chorzowa i Katowic; Etap II – od DTŚ do autostrady A4; budowa drogi dwujezdniowej na granicy miast Katowice i Chorzów z dwupoziomowym skrzyżowaniem z linią kolejową oraz połączeniem z ul. Obroki;

4.15. Przedłużenie ul. Bocheńskiego na południe do ul. Kijowskiej

Zakres inwestycji: budowa drogi o przekroju jednoprzestrzennym oraz dwupoziomowe przekroczenie linii kolejowej

4.16. Przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A4

Zakres inwestycji: budowa drogi o przekroju jednoprzestrzennym od ul. Grundmanna do jezdni serwisowych autostrady A4

4.17. Przedłużenie ul. Stęślickiego od al. Korfatego i ul. Konduktorskiej do Siemianowic Śląskich i ul. Boh. Monte Cassino

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

4.18. Przedłużenie ul. Tadeusza Dobrowolskiego do ul. Katowickiej

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą oraz skrzyżowaniem z ul. Katowicką

4.19. Połączenie ul. Pukowca z ul. Kozielską

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej z dwupoziomowym przekroczeniem linii kolejowej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

4.20. Połączenie ul. Porcelanowej z ul. Szopienicką

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz ze skrzyżowaniem z ul. Szopienicką oraz oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą



4.21. Połączenie ul. Brackiej z ul. J. Baildona oraz ul. J. Baildona z ul. Gliwicką

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

4.22. Przedłużenie ul. Złotej na północ do ul. Bytkowskiej

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

4.23. Przedłużenie ul. Szybowcowej

Zakres inwestycji: budowa przedłużenia ul. Szybowcowej z oświetleniem i odwodnieniem wraz z niezbędnymi przekładkami istniejącej infrastruktury technicznej na odcinku od drogi serwisowej autostrady A4 do skrzyżowania z ul. Lotnisko

4.24. Połączenie drogowe ul. Wspólnej z ul. Tunelową

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej łączącej ul. Wspólną i Tunelową wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

4.25. Budowa układu komunikacyjnego w południowych dzielnicach miasta Katowice - etap II

Zakres inwestycji: budowa dróg lokalnych stanowiących połączenie ul. Kościuszki z ul. Armii Krajowej oraz połączenie ul. Sandacza z ul. Rolniczą

4.26. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa nowych jezdni i chodników wraz z infrastrukturą towarzyszącą

POZOSTAŁE INWESTYCJE

4.27. Przedłużenie ul. Pułaskiego do ul. Granicznej – etap II

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej łączącej ul. Pułaskiego z ul. Graniczną wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

4.28. Budowa układu drogowego w rejonie ul. Ceglanej i ul. Kościuszki

Zakres inwestycji: połączenie drogowe ulic Kościuszki i Ceglanej z ul. Wita Stwosza wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

4.29. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Łososiowej

Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

4.30. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Jaskrów



Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

4.31. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Jesiotra w Katowicach

Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

Cel strategiczny CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej

Kierunek działania CT2K1 - Poprawa komfortu podróżowania środkami transportu publicznego

5. Poprawa standardu infrastruktury przystankowej – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Budowa wysepek przystankowych na przystankach tramwajowych m.in. na ulicach Gliwickiej i Obrońców Westerplatte, budowa zatok autobusowych na drogach układu podstawowego.

6. Poprawa standardu taboru – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Kontynuacja programu wymiany i modernizacji taboru tramwajowego i autobusowego

7. Optymalizacja tras publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Nowa marszrutyzacja linii autobusowych dla dostosowania do lokalizacji planowanych węzłów przesiadkowych, eliminacja pokrywania się linii autobusowych z liniami transportu szynowego

8. Rozwój rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu drogowego wspierających transport zbiorowy w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

9. Bus pasy m.in. w ulicach Mikołowskiej, Matejki, Placu Wolności, Sokolskiej, Mickiewicza, rozszerzenie zakresu stosowania priorytetów w sygnalizacjach świetlnych dla pojazdów transportu publicznego, rozszerzenie zakresu stosowania systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach

10. Działania dla integracji organizacyjnej publicznego transportu zbiorowego, taryfowo - biletowej i funkcjonalnej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

11. Integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego na aglomeracyjnego, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej z wykorzystaniem systemu ŚKUP

Kierunek działania CT2K2 - Poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

11. Kształtowanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym oraz kształtowanie stref płatnego parkowania.



12. Rozszerzenie zakresów obszarów z wyłączonym ruchem ciężarowym, rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej m.in. ul. Dworcowa, skoordynowanie działań dotyczących wielkości strefy i stawek opłat za parkowanie w obszarze centralnym z planowanym rozwojem infrastrukturalnym i organizacyjnym transportu zbiorowego

13. Rozwój układu dróg rowerowych w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Realizacja polityki rowerowej miasta Katowice w zakresie etapowej budowy „Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej”, etap I - połączenia węzłów przesiadkowych i dzielnic ze strefą centralną, etap II - połączenia zewnętrzne oraz międzydzielnicowe, budowa systemu stacji rowerowych
Cel strategiczny CT3 - Wysoka efektywność świadczenia usług transportowych

Kierunek działania CT3K1 - Kreowanie inteligentnych systemów transportu

14. Kierunki rozwoju systemów typu ITS w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

14.1. Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem

Zakres inwestycji: system obszarowego sterowania sygnalizacjami z priorytetem dla pojazdów transportu zbiorowego, system informacji dla kierowców, kompatybilny z innymi funkcjonującymi i wdrażanymi systemami - System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej I i II, Katowicki Inteligentny System Monitoringu i Analizy, Śląska Karta Usług Publicznych, sieć WIMAX, oraz dostosowany do architektury systemu dla obszaru funkcjonalnego KZK GOP

15. Rozwój systemów związanych z dynamiczną informacją pasażerską w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

15.1. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II

Zakres inwestycji: rozbudowa systemu o kolejne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, zakup niezbędnego sprzętu, wyposażenia oraz oprogramowania dla dyspozytorni MZK Tychy, zintegrowanie z istniejącym systemem SDIP w KZK GOP



5. Harmonogram realizacji Planu

POLE STRATEGICZNE - TRANSPORT I LOGISTYKA (T)

CEL STRATEGICZNY CT1 - Zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowa

Kierunek działania CT1K1 - Kształtowanie węzłów komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej

1. Rozwój infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, centra przesiadkowe, węzły park & ride, itp. w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

REALIZACJA DO 2020 ROKU

- 1.1. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Brynów Pętla”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 84 779 288 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: pozwolenie na budowę z dnia 22.03.2016, złożony wniosek o dofinansowanie

- 1.2. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Zawodzie”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 82 623 271 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: pozwolenie na budowę z dnia 31.03.2016, złożony wniosek o dofinansowanie

- 1.3. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Ligota”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 13 706 340 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice



Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 22.01.2016, złożony wniosek o dofinansowanie

1.4. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa węzła przesiadkowego „Kostuchna” zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: ok. 15 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowywanie przetargu na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej

1.5. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Sądowa”, etap I

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 59 516 070 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, POIiŚ 2014-2020, Oś Priorytetowa VI, Działanie 6.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: pozwolenie na budowę z dnia 19.04.2016

1.6. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Piotrowice”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 5 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowanie specyfikacji technicznej na opracowanie dokumentacji projektowej

1.7. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Podlesie”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Wartość szacunkowa: 5 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice



Stadium inwestycji: przygotowanie specyfikacji technicznej na opracowanie dokumentacji projektowej

REALIZACJA PO 2020 ROKU

1.8. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Plac Alfreda”

Zakres inwestycji: zgodnie z wykazem przedsięwzięć

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego tramwajowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.9. Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Sądowa”, etap II

Zakres inwestycji: budowa połączenia węzła z dworcem kolejowym oraz wprowadzenie linii tramwajowej na obszar węzła

Inwestor: Miasto Katowice, Tramwaje Śląskie S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego tramwajowego i kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.10. Węzeł „Damrota”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego na odcinku linii kolejowej pomiędzy ulicami Damrota i Francuską

Inwestor: PKP PLK S.A. – „Modernizacja linii kolejowej E – 65 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice - Granica państwa”

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.11. Węzeł „Raciborska”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego na przedłużeniu ul. Raciborskiej

Inwestor: PKP PLK S.A. – „Modernizacja linii kolejowej E – 65 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice - Granica państwa”

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.12. Węzeł „Kleofas”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Witosa – Obroki

Inwestor: PKP PLK S.A.



Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.13 Węzeł „Euro-Centrum”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Szadoka – Załęska – Ligocka

Inwestor: PKP PLK S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.14 Węzeł „Jankego”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie ulic Jankego – Wspólna – Barcelońska

Inwestor: PKP PLK S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

1.15 Węzeł „Zadole”

Zakres inwestycji: budowa przystanku kolejowego w rejonie osiedla mieszkaniowego „Zadole”

Inwestor: PKP PLK S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

2. Rozwój systemów transportowych w odniesieniu do potrzeb związanych z obsługą lotniska Pyrzowice i lotniska Muchowiec.

REALIZACJA DO 2020 ROKU

2.1. Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Katowicami

Zakres inwestycji: budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Katowicami trasą zapewniającą czas przejazdu konkurencyjny do transportu drogowego

Inwestor: PKP PLK S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: brak połączenia kolejowego Katowic z MPL „Katowice” w Pyrzowicach

2.2. Rozbudowa drogi ekspresowej S1 od węzła z DK 86 do autostrady A1

Zakres inwestycji: budowa drugiej jezdni

Inwestor: GDDKiA



Uzasadnienie funkcjonalne: brak drugiej jezdni

2.3. Budowa autostrady A1 od węzła Pyrzowice do obwodnicy Częstochowy

Zakres inwestycji: budowa odcinka autostrady w pełnym zakresie przestrzennym

Inwestor: GDDKiA

Uzasadnienie funkcjonalne: brak wyprowadzenia autostradowego z MPL „Katowice” w Pyrzowicach w kierunku północnym

REALIZACJA PO 2020 ROKU

2.4. Budowa terminala miejskiego odpraw pasażerów na dworcu kolejowym „Katowice”

Zakres inwestycji: rozszerzenie funkcji dworca kolejowego o odprawę pasażerów i ich bagażu korzystających z linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach

Inwestor: PKP S.A., GTL S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: usprawnienie czynności odpraw pasażerskich

2.5. Rozbudowa lotniska Muchowiec

Zakres inwestycji: rozszerzenie funkcji o „City Port” oraz wprowadzenie funkcji Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

Inwestor: Aeroklub Śląski, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – podległe Ministrowi Zdrowia

Uzasadnienie funkcjonalne: dostosowanie funkcji lotniska do przewidywanych potrzeb

Kierunek działania CT1K2 - Rozbudowa miejskich korytarzy transportowych

3. Rozwój systemów transportu szynowego kolejowego i tramwajowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

REALIZACJA DO 2020 ROKU

3.1 Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa wydzielonej, dwutorowej linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna, wraz z niezbędną infrastrukturą przystankową

Wartość szacunkowa: 110 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014-2020

Inwestor: Miasto Katowice, Tramwaje Śląskie S.A.



Stadium inwestycji: przygotowywanie przetargu na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej, opracowywanie Studium wykonalności wraz z obsługą aplikacyjną dla zadania pod nazwą: „Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”

3.2 Budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach. Połączenie dwóch magistralnych linii tramwajowych funkcjonujących w układzie wschód – zachód biegnących ul. Chorzowską oraz Gliwicką

Zakres inwestycji: budowa wydzielonej, dwutorowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna od ul. Gliwickiej do ul. Chorzowskiej

Wartość szacunkowa: 20 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014-2020

Inwestor: Tramwaje Śląskie S.A.

Stadium inwestycji: opracowywanie Studium wykonalności wraz z obsługą aplikacyjną dla zadania pod nazwą: „Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”

REALIZACJA PO 2020 ROKU

3.3. Rozbudowa linii tramwajowej od Pętli Słonecznej do Placu Alfreda

Zakres inwestycji: dobudowa drugiego toru

Inwestor: Tramwaje Śląskie S.A.

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego tramwajowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

3.4. Przebudowa linii kolejowej E-65 od Sosnowca do Piotrowic

Zakres inwestycji: przebudowa infrastruktury kolejowej w granicach istniejącej linii kolejowej dla usprawnienia ruchu aglomeracyjnego

Inwestor: PKP PLK S.A. – „Modernizacja linii kolejowej E – 65 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice - Granica państwa”

Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

3.5. Rozbudowa linii kolejowej E-65 od Piotrowic do Tychów

Zakres inwestycji: rozbudowa o dwa dodatkowe tory dla obsługi ruchu aglomeracyjnego

Inwestor: PKP PLK S.A.



Uzasadnienie funkcjonalne: zwiększenie udziału transportu zbiorowego kolejowego w obsłudze transportowej strefy centralnej

4. Rozwój sieci drogowej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

REALIZACJA DO 2020 ROKU

4.1. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap I

Zakres inwestycji: rozbudowa węzła drogowego ulic Pszczyńska – Kolistka – 73 Pułku Piechoty – Karolinki oraz odcinka ul. Pszczyńskiej od autostrady A4 do Górniczego Stanu

Wartość szacunkowa: 400 018 139 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, POIiŚ 2014-2020, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.2)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 25.01.2016, złożony wniosek o dofinansowanie

4.2 Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap IV

Zakres inwestycji: budowa dwupoziomowego węzła ul. Kościuszki z ul. Armii Krajowej oraz rozbudowa do przekroju dwujezdniowego odcinka ul. Kościuszki od wiaduktu drogowego nad linią kolejową do ul. Północnej

Wartość szacunkowa: 132 841 830 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, POIiŚ 2014-2020, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.2)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 25.02.2016, złożony wniosek o dofinansowanie

4.3. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap III

Zakres inwestycji: etapowa realizacja docelowej rozbudowy węzła drogowego ulic Kościuszki – Kolejowa – Jankego - Rzepakowa

Inwestor: niepubliczny

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu

4.4. Przedłużenie DTŚ w kierunku wschodnim

Zakres inwestycji: połączenie ul. Bagiennej w Katowicach z Obrzeżną Zachodnią w Mysłowicach



Wartość szacunkowa: 130 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki regionalnego programu operacyjnego województwa śląskiego na lata 2014-2020

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: Porozumienie w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Drogowa Trasa Średnicowa Katowice- Dąbrowa Górnicza zawarte w dniu 31.08.2004, opracowywana dokumentacja projektowa przez Marszałka Województwa Śląskiego, realizacja wymaga modernizacji fragmentu al. Roździeńskiego od ulic Dudy Gracza i Dobrowolskiego do ul. Murckowskiej

4.5. Budowa nowego przebiegu drogi krajowej DK – 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu

Zakres inwestycji: włączenie nowego przebiegu DK79 do węzła drogowego ulic Chorzowska – Katowicka – Gałęczki – Parkowa

Wartość szacunkowa: 70 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki krajowych programów operacyjnych w latach 2014-2020

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: Porozumienie międzygminne nr P/23/2006 w sprawie powierzenia Miastu Chorzów prowadzenia inwestycji „Budowa nowego przebiegu drogi krajowej DK 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu, opracowana dokumentacja projektowa przez Miasto Chorzów, realizacja wymaga przedłużenia drogi w kierunku południowym do DTŚ i autostrady A4

4.6. Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do al. Korfantego

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej z włączeniem do al. Korfantego wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Wartość szacunkowa: 27 400 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowywanie specyfikacji technicznej na opracowanie dokumentacji projektowej

4.7. Budowa drogi łączącej S86 z ul. Obrońców Westerplatte

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą, skrzyżowaniami z jezdnią serwisową S86 i ul. Obrońców Westerplatte oraz budową małego ronda

Wartość szacunkowa: 30 000 000 zł



Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: opracowywana dokumentacja projektowa przez inwestora niepublicznego

4.8. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: wykup terenu, dokumentacja, budowa ścieżki rowerowej

Wartość szacunkowa: 16 000 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowywanie przetargu na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej

4.9. Budowa układu komunikacyjnego w południowych dzielnicach miasta Katowice - etap I

Zakres inwestycji: budowa drogi łączącej rejon ul. Bażantów z ul. Szarych Szeregów w Katowicach wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Wartość szacunkowa: 17 432 556 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 20.11.2015

4.10. Połączenie drogowe ul. Radockiego z ul. Braci Wiechułów

Zakres inwestycji: budowa połączenia drogowego, jezdni, chodnika, ścieżki rowerowej, skomunikowanie z ul. Radockiego – małe rondo

Wartość szacunkowa: 8 948 086 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 25.02.2013

4.11. Przebudowa ulicy Dworcowej

Zakres inwestycji: utworzenie przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego z jednoczesnym utrzymaniem bilansu funkcji parkingowych w obszarze ulic Dworcowa - Tylna Mariacka

Wartość szacunkowa: 30 000 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przeprowadzone warsztaty urbanistyczno – architektoniczne, przygotowywanie specyfikacji technicznej na opracowanie dokumentacji projektowej

4.12. Przedłużenie ul. Tadeusza Dobrowolskiego do ul. Katowickiej



Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą oraz skrzyżowaniem z ul. Katowicką

Wartość szacunkowa: 17 402 436 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: decyzja ZRID z dnia 30.09.2010

4.13. Przedłużenie ul. Szybowcowej

Zakres inwestycji: budowa przedłużenia ul. Szybowcowej z oświetleniem i odwodnieniem wraz z niezbędnymi przekładkami istniejącej infrastruktury technicznej na odcinku od drogi serwisowej autostrady A4 do skrzyżowania z ul. Lotnisko

Wartość szacunkowa: 8 759 232 zł

Źródła dofinansowania: środki budżetu państwa

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: realizowane roboty budowlane

4.14. Połączenie drogowe ul. Wspólnej z ul. Tunelową

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej łączącej ul. Wspólną i Tunelową wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Wartość szacunkowa: 4 000 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: prowadzony przetarg na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej

4.15. Przedłużenie ul. Pułaskiego do ul. Granicznej – etap II

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej łączącej ul. Pułaskiego z ul. Graniczną wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Wartość szacunkowa: 3 128 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: zdefiniowany zakres inwestycji

4.16. Budowa układu drogowego w rejonie ul. Ceglanej i ul. Kościuszki

Zakres inwestycji: połączenie drogowe ulic Kościuszki i Ceglanej z ul. Wita Stwosza wraz z oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Wartość szacunkowa: 4 850 000 zł



Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: realizowane roboty budowlane

4.17. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Łososiowej

Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

Wartość szacunkowa: 2 600 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: prowadzany przetarg na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej

4.18. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Jaskrów

Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

Wartość szacunkowa: 1 800 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: wybrany wykonawca dokumentacji projektowej

4.19. Budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą ul. Jesiotra w Katowicach

Zakres inwestycji: budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą, oświetleniem, odwodnieniem, chodnikiem

Wartość szacunkowa: 1 750 000 zł

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowywanie specyfikacji technicznej na opracowanie dokumentacji projektowej

REALIZACJA PO 2020 ROKU

4.20. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap II

Zakres inwestycji: rozbudowa do przekroju dwujezdniowego ul. 73 Pułku Piechoty

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu, wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego z terenów zabudowy mieszkaniowej



4.21. Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej – etap III

Zakres inwestycji: docelowa rozbudowa węzła drogowego ulic Kościuszki – Kolejowa – Jankego – Rzepakowa oraz odcinka ul. Kościuszki do ul. Północnej

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu, wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego z terenów zabudowy mieszkaniowej

4.22. Budowa jezdni serwisowych autostrady A4

Zakres inwestycji: budowa jezdni serwisowych z jednoczesnych włączeniem do istniejących węzłów

Inwestor: GDDKiA

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu

4.23. Przedłużenie obwodnicy Chorzowa do DTŚ i A4

Zakres inwestycji:

Etap I – przedłużenie do DTŚ; przeprowadzenie drogi pod ul. Katowicką w Chorzowie oraz budowa drogi dwujezdniowej częściowo w wykopie na granicy Chorzowa i Katowic;

Etap II – od DTŚ do autostrady A4; budowa drogi dwujezdniowej na granicy miast Katowice i Chorzów z dwupoziomowym skrzyżowaniem z linią kolejową oraz połączeniem z ul. Obroki;

Inwestor: Miasto Katowice, Miasto Chorzów

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego z ciągu ulic Chorzowska – Bracka – Bocheńskiego

4.24. Przedłużenie ul. Bocheńskiego na południe do ul. Kijowskiej

Zakres inwestycji: budowa drogi o przekroju jednoprzestrzennym oraz dwupoziomowe przekroczenie linii kolejowej

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu z ciągu ulic Panewnicka – Piotrowicka – Ligocka, usprawnienie skomunikowania dzielnic Panewniki i Ligota z obszarem strefy centralnej,

4.25. Przedłużenie ul. Grundmanna do autostrady A4

Zakres inwestycji: budowa drogi o przekroju jednoprzestrzennym od ul. Grundmanna do jezdni serwisowych autostrady A4

Inwestor: Miasto Katowice



Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu ciężkiego i przejazdowego z ciągu ulic Geppert -Mayer – Sądowa – Mikołowska

4.26. Przedłużenie ul. Stęślickiego od al. Korfantego i ul. Konduktorskiej do Siemianowic Śląskich i ul. Boh. Monte Cassino

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice, Miasto Siemianowice Śląskie

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu z al. Korfantego i ciągu ulic Oblatów – Katowicka – Leopolda, utworzenie północnej obwodnicy obszaru strefy centralnej,

4.27. Połączenie ul. Pukowca z ul. Kozielską

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej z dwupoziomowym przekroczeniem linii kolejowej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie części ruchu z ciągu ulicy Mikołowskiej

4.28. Połączenie ul. Porcelanowej z ul. Szopienicką

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz ze skrzyżowaniem z ul. Szopienicką oraz oświetleniem, odwodnieniem i infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie części ruchu z węzła drogowego ulic Porcelanowej i Murckowskiej, skomunikowanie terenów inwestycyjnych

4.29. Połączenie ul. Brackiej z ul. J. Baidona oraz ul. J. Baidona z ul. Gliwicką

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu z ul. Gliwickiej, skomunikowanie terenów inwestycyjnych

4.30. Przedłużenie ul. Złotej na północ do ul. Bytkowskiej

Zakres inwestycji: budowa drogi jednoprzestrzennej wraz z oświetleniem i odwodnieniem oraz infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice, Miasto Chorzów



Uzasadnienie funkcjonalne: poprawa bezpieczeństwa i sprawności ruchu oraz wyprowadzenie ruchu z ciągu ulic Bukowa – Agnieszki

4.31. Budowa układu komunikacyjnego w południowych dzielnicach miasta Katowice - etap II

Zakres inwestycji: budowa dróg lokalnych stanowiących połączenie ul. Kościuszki z ul. Armii Krajowej oraz połączenie ul. Sandacza z ul. Rolniczą

Inwestor: Miasto Katowice

Uzasadnienie funkcjonalne: bezpieczna i sprawna obsługa wewnętrzna dzielnic

4.32. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna

Zakres inwestycji: budowa nowych jezdni i chodników wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: przygotowywanie przetargu na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej, realizacja po 2030 roku

Cel strategiczny CT2 - konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej

Kierunek działania CT2K1 - Poprawa komfortu podróżowania środkami transportu publicznego

5. Poprawa standardu infrastruktury przystankowej – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Budowa wysepek przystankowych na przystankach tramwajowych m.in. na ulicach Gliwickiej i Obrońców Westerplatte, budowa zatok autobusowych na drogach układu podstawowego.

Realizacja i finansowanie w ramach bieżących działań MZUiM związanych z utrzymaniem infrastruktury drogowej

6. Poprawa standardu taboru – bezpieczeństwo i standard korzystania, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Kontynuacja programu wymiany i modernizacji taboru tramwajowego i autobusowego

Inwestor: PKM Katowice Sp. z o o

Planowane wydatki – 142 000 000 zł.

Zakup 35 autobusów (w tym 10 elektrycznych) współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014-2020

Zakup 80 autobusów (w tym 10 elektrycznych) współfinansowany ze środków Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1



Inwestor: Tramwaje Śląskie S.A.

Planowane wydatki – 249 000 000 zł.

Zakup 44 składów tramwajowych w ramach projektu pn. Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Dąbrowskiej wraz zakupem taboru tramwajowego, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014-2020

7. Optymalizacja tras publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Nowa marszrutyzacja linii autobusowych dla dostosowania do lokalizacji planowanych węzłów przesiadkowych, eliminacja pokrywania się linii autobusowych z liniami transportu szynowego

Realizacja i finansowanie w ramach bieżących działań KZK GOP związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego

8. Rozwój rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu drogowego wspierających transport zbiorowy w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Bus pasy m.in. w ulicach Mikołowskiej, Sokolskiej, Mickiewicza, Matejki i Słowackiego, rozszerzenie zakresu stosowania priorytetów w sygnalizacjach świetlnych dla pojazdów transportu publicznego, rozszerzenie zakresu stosowania systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach.

Realizacja i finansowanie w ramach bieżących działań MZUiM związanych z utrzymaniem infrastruktury drogowej oraz w ramach inwestycji Miasta Katowice pn. Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem oraz inwestycji KZK GOP pn. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II.

9. Działania dla integracji organizacyjnej publicznego transportu zbiorowego, taryfowo - biletowej i funkcjonalnej w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Integracja funkcjonalna i taryfowo – biletowa transportu indywidualnego i zbiorowego oraz transportu zbiorowego aglomeracyjnego kolejowego z transportem tramwajowym i autobusowym organizowanym na obszarze aglomeracji, współdziałanie organizatorów lub powołanie wspólnego organizatora dla transportu zbiorowego na obszarze aglomeracji, rozszerzenie zakresu taryfy odległościowej z wykorzystaniem systemu ŚKUP.

Realizacja i finansowanie w ramach bieżących działań KZK GOP i Kolei Śląskich S.A. związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego.

Kierunek działania CT2K2 - Poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

10. Kształtowanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym oraz kształtowanie stref płatnego parkowania.

Rozszerzenie zakresów obszarów z wyłączonym ruchem ciężarowym, rozszerzenie obszaru o ograniczonym ruchu w strefie centralnej m.in. ul. Dworcowa, skoordynowanie działań dotyczących wielkości strefy i stawek opłat za parkowanie w obszarze centralnym z planowanym rozwojem infrastrukturalnym i organizacyjnym transportu zbiorowego

Realizacja i finansowanie w ramach bieżących działań MZUiM związanych z utrzymaniem infrastruktury drogowej oraz w ramach inwestycji Miasta Katowice pn. Przebudowa ulicy Dworcowej



11. Rozwój układu dróg rowerowych w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

Realizacja polityki rowerowej miasta Katowice w zakresie etapowej budowy „Podstawowej sieci infrastruktury rowerowej”

Planowane wydatki „Katowicka Infrastruktura Rowerowa” – 15,6 mln zł w latach 2016-2020,

- etap I (do 2020 roku)- połączenia węzłów przesiadkowych i dzielnic ze strefą centralną,
- etap II (do 2020 roku i po 2020 roku) - połączenia zewnętrzne oraz międzydzielnicowe,
- rozbudowa systemu stacji rowerowych (do 2020 roku).

Cel strategiczny CT3 - Wysoka efektywność świadczenia usług transportowych

Kierunek działania CT3K1 - Kreowanie inteligentnych systemów transportu

12. Rozwój systemów typu ITS w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej.

12.1. Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem

Realizacja do 2020 roku

Zakres inwestycji: system obszarowego sterowania sygnalizacjami z priorytetem dla pojazdów transportu zbiorowego, system informacji dla kierowców, kompatybilny z innymi funkcjonującymi i wdrażanymi systemami - System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej I i II, Katowicki Inteligentny System Monitoringu i Analizy, Śląska Karta Usług Publicznych, sieć WIMAX, oraz dostosowany do architektury systemu dla obszaru funkcjonalnego KZK GOP

Wartość szacunkowa: 60 000 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej (EFRR, RPO WSL 2014-2020 w formule ZIT, Oś Priorytetowa IV, Działanie 4.5, Poddziałanie 4.5.1)

Inwestor: Miasto Katowice

Stadium inwestycji: opracowywanie założeń do SIWZ na wybór wykonawcy dokumentacji przedprojektowej w systemie „zaprojektuj i wybuduj”

13. Rozwój systemów związanych z dynamiczną informacją pasażerską w odniesieniu do wyników badań w części diagnostycznej

13.1. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II

Realizacja do 2020 roku

Zakres inwestycji: rozbudowa systemu o kolejne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, zakup niezbędnego sprzętu, wyposażenia oraz oprogramowania dla dyspozytorni MZK Tychy, zintegrowanie z istniejącym systemem SDIP w KZK GOP

Wartość szacunkowa: 45 510 000 zł

Źródła dofinansowania: środki Unii Europejskiej w ramach POIiŚ 2014-2020

Inwestor: KZK GOP



6. System ewaluacji i monitoringu Planu

Podstawą ewaluacji i monitorowania realizacji Planu jest procesu zarządzania rozwojem. Istota tego procesu polega na okresowych badaniach stanu oraz ocenie zmian stanu w odniesieniu do stanów referencyjnych (przeszłych) i oczekiwanych (przyszłościowych).

Monitoring oparty winien być na dwóch zasadniczych komponentach:

- Badaniu stanu ruchu w sieciach transportowych i węzłach,
- Badaniu zachowań użytkowników systemu, zarówno, co do ich motywacji jak i ocen świadczących usług.

Działania o charakterze badań i inwentaryzacji stanu, w tym kwestie badań mobilności i badań społecznych nie są uregulowane w ogólnych przepisach państwowych. Dlatego przyjmuje się dla tych działań następujące zasady ich realizacji (w kolejności od ogólnych, co 10 lat) do szczegółowych (dorocznie):

- Badania kompleksowe, co około 10 lat, oparte na zasadach KBR; jednostką koordynującą będzie jednostka Urzędu Miasta, odpowiedzialna za planowanie strategiczne w transporcie; wynikiem KBR powinno być zgromadzenie szczegółowych informacji o wielkości popytu i warunkach ruchu, co umożliwi opracowanie:
 - szczegółowych tablic popytu z podziałem na pod-obszary miasta i okolicy, podział podróży wg: środków transportu, motywacji, struktury demograficznej i społecznej;
 - danych do modelowania podróży i ruchu, w tym cech sieci transportowej i danych do kalibracji modeli;
 - modeli podróży i ruchu, skalibrowanych na podstawie posiadanych danych o zmiennych objaśniających te modele, zakończonych szczegółowym odwzorowaniem ruchu w sieci i w przestrzeni;
 - prognoz podróży i ruchu, transponujących wyniki badań na przyszłość, z założeniem zmian demograficznych, społecznych, ekonomicznych, wraz z odwzorowaniem przyszłych sieci transportowych; ich wyniki umożliwiają badanie skutków funkcjonalnych i ekonomicznych planowanych rozwiązań i harmonogramów;
 - oceny warunków parkowania – rotacji, czasów, wpływu taryf opłat, itp.); oceny te powinny dostarczyć materiał do decyzji o wprowadzaniu / zmienianiu opłat, zasięgu strefy płatnego parkowania, stosowanych technologii, itp.,
 - przygotowanie materiałów do prowadzenia bieżących prac przy wydawaniu wytycznych ruchowych dla poszczególnych zadań inwestycyjnych w dziedzinie: (i) drogownictwa, (ii) transportu zbiorowego, (iii) zagadnień związanych z parkowaniem, (iv) lokalizacji większych przedsięwzięć, mogących generować znaczące potoki ruchu.
- Badania opinii społecznej, co około 10 lat, dotyczące ocen świadczonych usług transportu zbiorowego oraz preferencji w rozwoju systemu transportowego miasta i okolicy.
- Badania i oceny przejściowe, (do czterech lat); badanie mobilności na relatywnie małej próbie, nastawione na zmiany ruchliwości z wyróżnieniem grup motywacji i podział podróży na środki podróżowania; wynikiem tych prac powinny być korekty do założeń modeli, które byłyby opracowane w ramach KBR.
- Analizy bieżące, oparte na modelowaniu podróży i ruchu w aktualizowanych na bieżąco modelach sieci oraz ekstrapolacji wyników badań przejściowych i kompleksowych; służą one monitorowaniu zjawisk ruchowych i sieciowych oraz aktualizacji wytycznych, o których mowa wcześniej, przy czym nie jest celem tych analiz każdorazowe weryfikowanie prowadzonej polityki.

Zmiany wskaźników ruchowych w skali np. roku zapewne nie będą istotne ilościowo, ale bieżące analizy będą ważne dla oceny trendów wieloletnich. W analizach bieżących jest także istotne, aby



(nawet niewielkie) zmiany zachowań odnosić do istotnych działań w systemie transportu. Należy dodać, że takie obserwacje będą wymagane dla monitorowania rezultatów realizowanych obecnie projektów z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej.

Wskaźniki zmian w podróżach i ruchu powinny być wykorzystane nie tylko do oceny realizacji polityki transportowej (w rozumieniu dokumentu Planu). Zestaw wskaźników powinien być wykorzystywany konsekwentnie w następujących procedurach (w kolejności od ogólnych do szczegółowych):

- Opracowanie i aktualizacje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego; w skali tego opracowania należy prowadzić studia ew. nowych środków transportu publicznego, nowe trasowania lub rezygnacja z utrzymywanych korytarzy transportowych oraz lokalizacje nowych dużych koncentracji zagospodarowania.
- Opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym rozstrzygnięcia rozwiązań transportowych nowych form zagospodarowania, zwłaszcza o wysokiej intensywności użytkowania.
- Studia rozwiązań w skali miasta i jego części w odniesieniu do najważniejszych elementów systemu transportowego (np. kolej metropolitalna, ważniejsze trasy drogowe i tramwajowe); efektem tych studiów mogą być wytyczne do planów lub wytyczne i założenia dla planowania nowych rozwiązań.
- Studia wykonalności przedsięwzięć rozwojowych.
- Założenia ruchowe i funkcjonalne do projektów budowlanych zarówno dróg i transportu publicznego, jak i lokalizacji i powiązań nowych, transportochłonnych przedsięwzięć z innych dziedzin (w szczególności przemysł, mieszkalnictwo, koncentracje handlu i usług).
- Zarządzanie informacjami, niezbędnymi dla opisanych rodzajów działań planistycznych i projektowych miasta i innych inwestorów wymaga staranności w gromadzeniu informacji dla baz danych o sieci i ruchu, co pozwoli na bieżącą aktualizację danych o miernikach.
- Dokumenty dotyczące oddziaływania transportu na środowisko.

Każdorazowo analizy i studia z wykorzystaniem wskaźników powinny realizować zasady zrównoważonej polityki transportowej miasta, to znaczy uwzględniać trzy podstawowe aspekty: ruchu osób transportem publicznym, ruchu drogowego oraz parkowania (pasażerowie i pojazdy).



Spis tabel

Tabela 1.1. Klasyfikacja dróg publicznych powiatowych i gminnych w Katowicach	4
Tabela 1.2. Dostępność Katowic w relacjach między -aglomeracyjnych w ofercie Kolei Śląskich.....	5
Tabela 1.3 Atrakcja centrum (potencjał podróży absorbowanych w szczycie porannym)	14
Tabela 1.4 Wyniki cząstkowe dla kryteriów z podziałem na dwie grupy – szczyt poranny	15
Tabela 1.5 Wyniki cząstkowe dla kryteriów z podziałem na dwie grupy – szczyt popołudniowy.....	15
Tabela 1.6 Porównanie średnich czasów przejazdu w transporcie indywidualnym i zbiorowym dla szczytu porannego	16
Tabela 2.1 Podsumowanie zapisów Białej Księgi Komisji Europejskiej z 2011r.	23
Tabela 2.2: Cele strategiczne w kluczowych dokumentach województwa śląskiego.....	29
Tabela 2.3 Cele strategiczne w dokumentach rozwojowych miasta Katowice	32

Spis rysunków

Rysunek 1-1 Bezpośrednie połączenia Katowic z gminami subregionu centralnego, realizowane przez system przewozowy KZK GOP.....	6
Rysunek 1-2 Zespoły dzielnic i dzielnice Katowic	7
Rysunek 1-3 Wykres tendencji modal split w czasie (szczyt poranny) – niebieskie krzywe - transport indywidualny; zielone krzywe – transport zbiorowy.....	15