

Zarząd Województwa Śląskiego

Plan rozwoju kolei w województwie śląskim

Dokument wdrożeniowy

do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa
Śląskiego

Wrzesień 2016

Spis treści

1. Podstawa opracowania	4
2. Diagnoza	6
3. Układ celów, kierunki działań i przedsięwzięć wynikających z SRT	14
4. Identyfikacja projektów.....	19
5. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów	25
6. Lista projektów	26

1. Podstawa opracowania

Plan rozwoju kolei w województwie śląskim stanowi dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Plan określa cele operacyjne do realizacji w obszarze transportu kolejowego przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (RPO WSL). Następnie, określa zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji, jak również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz harmonogram realizacji projektów.

Konieczność realizacji Planu wynika z zapisów art. 19 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013. Stanowi on, że realizacja interwencji w ramach Celu tematycznego 7 (interwencji w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej) i wymaga spełnienia warunków wstępnych. Kryteria spełnienia warunków wstępnych zostały określone w załączniku XI do tego rozporządzenia następująco (Tab. 1):

Tab. 1 Kryteria spełnienia warunków wynikających z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.

Warunek	Kryteria wypełnienia
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/ planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN- T.	(1) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
	(2) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: <ul style="list-style-type: none">– bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz– wtórną łączność.
	(3) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności
	(4) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów
7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/ kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność	(1) Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
	(2) Istnienie w kompleksowym planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem)

z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.	(3) Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów
---	---

Źródło: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.

Na poziomie RPO WSL 2014-2020 funkcję planu, o którym mówi rozporządzenie, pełni Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego uzupełniona o dokument wdrożeniowy w zakresie infrastruktury kolejowej.

Dokumenty te spełniają wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wskazano, że dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko w roku 2013, gdzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z 10 października 2013 r., znak: WOOŚ.410.350.2013.MG, zaopiniował pozytywnie projekt ww. Strategii.

Plan rozwoju kolei w województwie śląskim stanowi zaś uszczegółowienie interwencji przewidzianej w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Zauważono jednocześnie, że sam projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 także został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko - opinia pozytywna Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 10 września 2014 r., znak: WOOŚ.410.446.2014.RK1.

Należy podkreślić, że oddziaływanie na środowisko Planu stanowi element już ocenionego oddziaływania na środowisko.

Podstawowy element Planu stanowią uzgodnione listy projektów, które składane będą w naborach w ramach Osi priorytetowej 7 Transport Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 i poddane zostaną pełnej procedurze oceny oddziaływania na środowisko w trybie przywołanej ustawy.

Przy projektowaniu i wykonaniu zamierzonych przedsięwzięć zostaną uwzględnione uwarunkowania przyrodnicze, a ich negatywne wpływy na przyrodę zostaną ograniczone, w tym poprzez środki ochrony zapobiegające, minimalizujące lub kompensujące zagrożenia.

W związku z tym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zdecydował o braku konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Planu rozwoju kolei w województwie śląskim.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zajął w tej sprawie identyczne stanowisko.

2. Diagnoza

[Diagnoza wykonana została na podstawie zapisów Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa śląskiego i Diagnozy Systemu Transportu Województwa Śląskiego¹].

Usytuowanie województwa śląskiego w europejskim systemie transportu zdeterminowane jest położeniem w zasięgu mających już wymiar historyczny paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w zasięgu sieci TEN-T.

Paneuropejskie korytarze transportowe

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

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

- **Korytarz III** – relacja: (Madryt – Paryż – Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów – (Azja),
- **Korytarz VI** – relacja: (Helsinki) Sztokholm – Gdańsk – Katowice – Żylina – (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa - Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego, na realizacji której opiera się polityka transportowa UE. Sieć TEN-T jest rozwijana w podejściu dwupoziomym², obejmującym sieć kompleksową (comprehensive network), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2050 r. i sieć bazową (core network), która ma powstać najpóźniej do dnia 31 grudnia 2030 r., jako priorytet w ramach sieci kompleksowej.

Sieć kompleksowa stanowi podstawowy poziom TEN-T i składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury. Powinna zapewnić dostępność i spójność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych (Ryc. 1).

Sieć bazowa znajduje się nad siecią kompleksową i obejmuje te części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Powinna stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej. Powinna umożliwiać koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną, w szczególności na odcinkach

¹ http://rcas.slaskie.pl/pl/artykul/zeszyty_rcas/1354622651/0/296

² zgodnie z Rozporządzeniem PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 348, 20/12/2013 P. 0001 – 0128).

transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach.

Ryc. 1 Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze. Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze.



Źródło: Rozporządzenie PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE L 348, 20/12/2013 P. 0001 – 0128).

Ciągi transportowe objęte umowami międzynarodowymi

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

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

AGC³

- **E 59** – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki,
- **E 65** – Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice – (Petrovice u. Karvine),
- **E 30** – (Görlitz) – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – (Mostiska).

AGTC⁴

- **C-E 59** – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki – (Bohumín),
- **C-E 65** – Gdynia-Gdańsk – Tczew – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice/Bydgoszcz – (Petrovice u. Karviné),
- **C-E 30** – (Görlitz-) Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka – (Mostiska),
- **C 65/2** – Chorzew Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie – Jaworzno Szczakowa – Czechowice-Dziedzice.

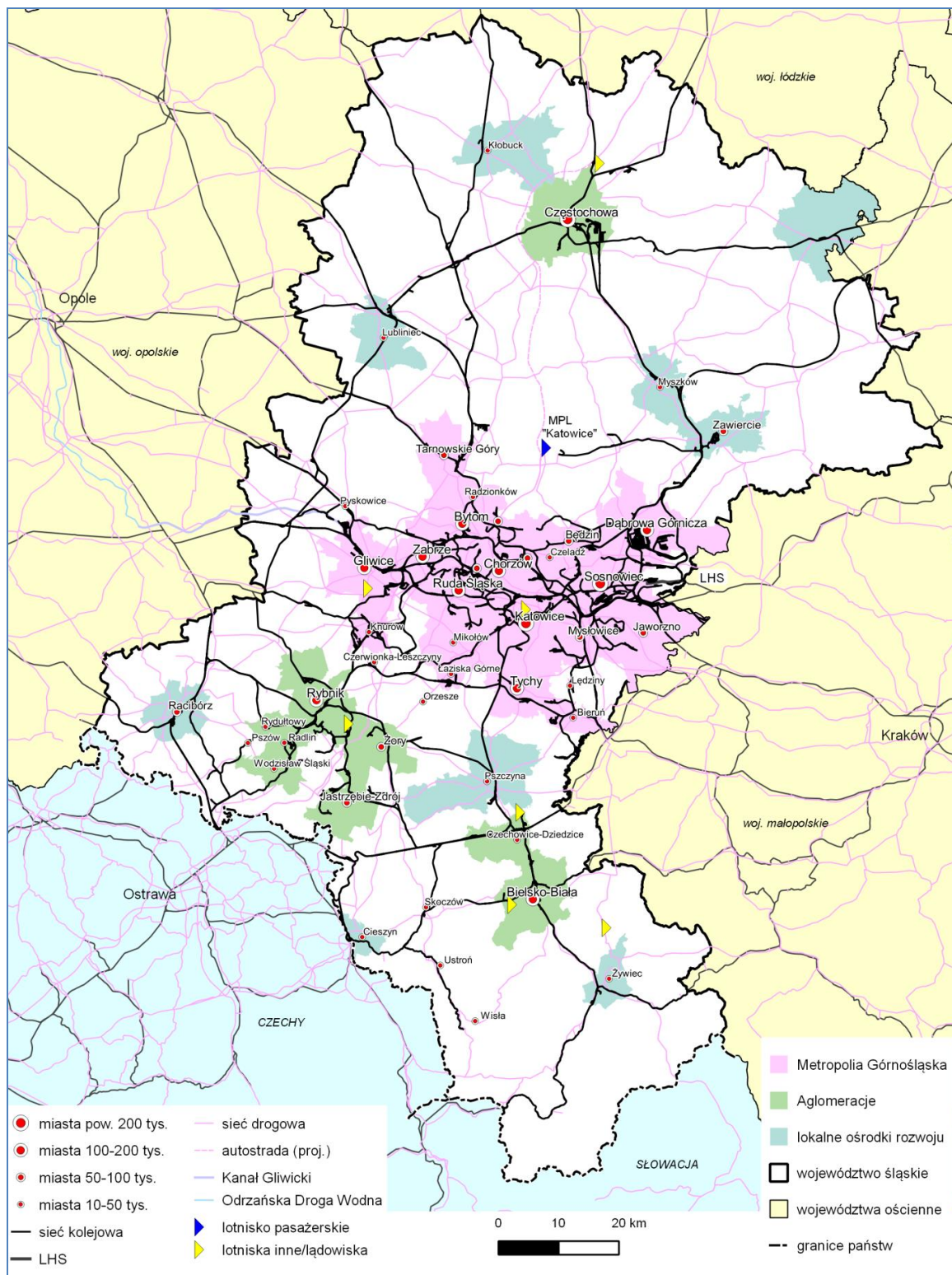
Infrastruktura kolejowa

Całkowita długość linii kolejowych (Ryc. 2) eksploatowanych w województwie śląskim w 2011 roku była największa w Polsce. Składało się na nią ponad 2,1 tys. km linii normalnotorowych, krótki odcinek najdłuższej w Polsce linii szerokotorowej oraz kilka odcinków linii wąskotorowych. Prawie 80% sieci kolejowej było zelektryfikowane, a niewiele ponad połowa wszystkich linii to były linie dwu i więcej torowe.

³ **AGC** - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. W Polsce obowiązuje od 27 kwietnia 1989 r. Umowa wyznacza sieć linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, które powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).

⁴ **AGTC** - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce obowiązuje od 14 stycznia 2002 r. - umowa wyznacza sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta ma formę planu rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który powinien być realizowany poprzez programy krajowe (Monitor Polski 2004 r. nr 3 poz. 50).

Ryc. 2 Główne elementy sieci kolejowej.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Bazy Danych Topograficznych*.

Pod względem gęstości sieci kolejowej w 2011 roku województwo było zdecydowanym liderem w kraju (17,4 km/100 km²). Była to wartość prawie dwukrotnie wyższa od gęstości w drugim pod tym względem województwie opolskim (9,2 km/100 km²).

Mierząc gęstość sieci długością linii kolejowych przypadających na 10 tys. ludności, województwo śląskie znajduje się na 13 miejscu w kraju wyprzedzając tylko województwa: mazowieckie, małopolskie oraz łódzkie. W regionie 4,6 km linii kolejowych przypada na 10 tys. ludności, zaś w dominującym pod tym względem województwie lubuskim ten wskaźnik wynosi 9,5.

W województwie śląskim zdecydowana większość linii kolejowych to linie normalnotorowe (o rozstawie szyn 1435 mm), wykorzystujące tory, w których odległość między szynami wynosi 1435 mm.

Wiele linii kolejowych w regionie jest włączonych w międzynarodowe i krajowe systemy transportu kolejowego. Na szczególną uwagę zasługuje Centralna Magistrała Kolejowa, będąca częścią międzynarodowego korytarza transportowego C-E 65⁵, objętego umowami AGC i AGTC, których Polska jest sygnatariuszem. Jest to linia kolejowa o długości 223,8 km łącząca Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem i umożliwiająca szybkie połączenie Warszawy z Katowicami i Krakowem (poprzez odgańlenie w Psarach w województwie świętokrzyskim).

W województwie istnieje również sieć normalnotorowych linii przemysłowych, w tym ok. 330 km tzw. „linii piaskowych” (kopalń piasku „Kotlarnia”, „Kuźnica Warężyńska” i „Maczki-Bór”, „Szczakowa”). Linie te stanowią infrastrukturę samodzielną, powiązaną z siecią PKP PLK S.A. tylko w celach technicznych lub w związku z wykonywaną pracą przewozową. Przez wiele lat linie te były wykorzystywane wyłącznie przez kopalnie, elektrownie i inne zakłady przemysłowe. Charakteryzują się niskimi parametrami i złym stanem technicznym, a z roku na rok są sukcesywnie likwidowane z powodu zmniejszającej się ilości przewożonych ładunków.

W Tarnowskich Górach zlokalizowana jest jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowym węzłem kolejowym w kraju.

W województwie śląskim zlokalizowany jest odcinek końcowy niezelektryfikowanej Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS). Linia ta poprzez ukraiński system kolejowy posiada bezpośredni dostęp do Kolei Transsyberyjskich. Daje to możliwość połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji oraz stworzenia paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa – Azja.

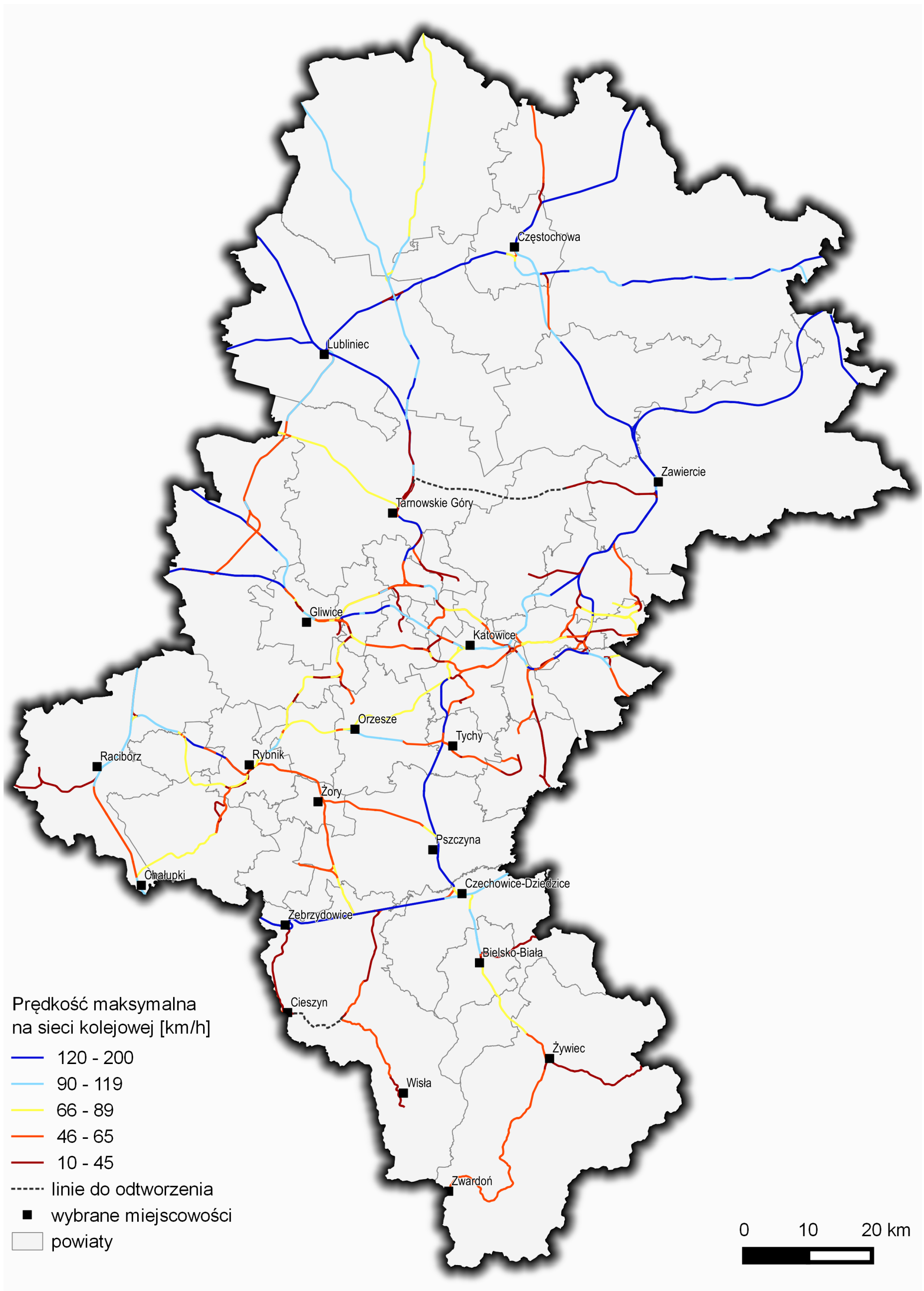
W sieci kolejowej województwa występuje szereg ograniczeń prędkości, które są spowodowane: ogólnym złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów (w tym np. za krótkimi krzywymi przejściowymi, zbyt małymi promieniami łuków) i złym stanem rozjazdów. „Wąskimi gardłami” mogą być także posterunki ruchu.

Linie o niezadawalającym stanie technicznym stanowią 54,5% wszystkich linii kolejowych w województwie, natomiast linie o złym stanie technicznym 0,8% (zgodnie z danymi PKP PLK S.A.). Szereg linii kolejowych jest nieeksploatowanych. Część z nich nie nadaje się już do użytku lub została rozebrana. Są to jednak potencjalne korytarze do wznowienia działalności kolejowej w przyszłości.

Stan i wiek budynków dworcowych jest bardzo zróżnicowany, a w wielu przypadkach zły. Większość z nich wymaga szybkich remontów. Problemem jest także kwestia ich własności.

⁵ "C - E" oznacza linie kolejowe zasadniczo identyczne z liniami E według *Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych* (AGC) z 1985 roku. "C" oznacza inne ważne linie międzynarodowego transportu kombinowanego. Numery linii "C" są identyczne z numerami najbliższych linii E i są czasem uzupełniane numerem serii. Literę E umieszczono dla łatwego odniesienia i porównania z liniami zawartymi w AGC.

Ryc. 3. Linie kolejowe – prędkość szlakowa



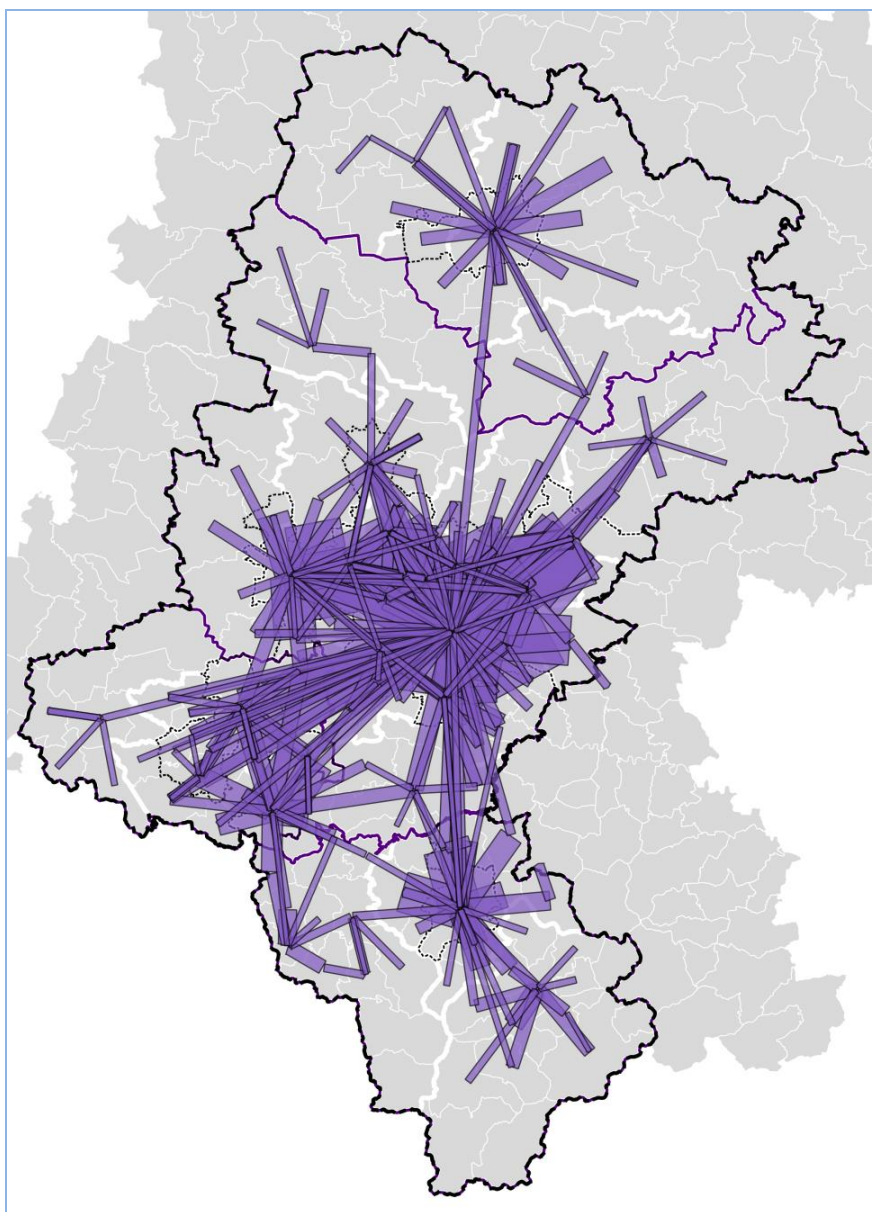
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

Na dworcach kolejowych w Katowicach i Gliwicach roczna odprawa podróżnych kształtuje się na poziomie powyżej 2 mln osób.

Powiązania funkcjonalne⁶

Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich największe zgrupowanie występuje w centralnej części województwa (Ryc. 3). Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny charakter w obydwu kierunkach. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.

Ryc. 4 Dojazdy do pracy w województwie śląskim w roku 2010 (powiązania powyżej 250 osób).



Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

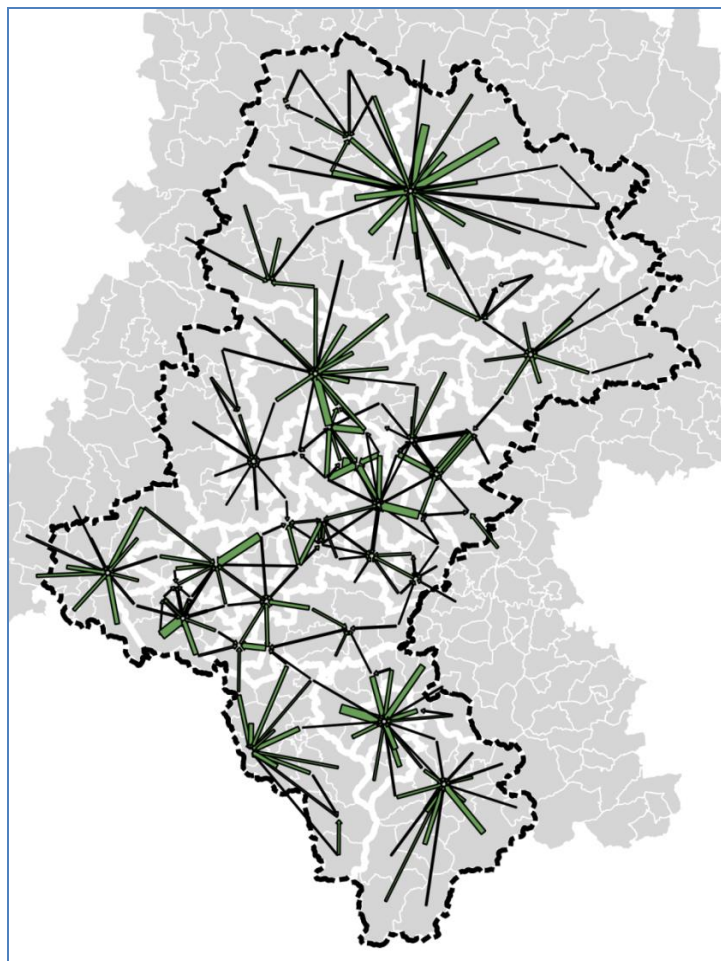
⁶ Powiązania funkcjonalne przedstawione zostały na podstawie analizy minimalnych dojazdów do pracy oraz dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych, pochodzącej z badania pn. *Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego (Analizy RCAS 1/2012)*. Analiza dotyczy danych za rok 2010.

Suma wszystkich osób przyjeżdżających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec.

Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6 tys.), z Zabrze do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).

Centralna część województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z Aglomeracją Rybnicką. Stosunkowo słabe natomiast są powiązania wewnątrz subregionu zachodniego - pomiędzy Aglomeracją Rybnicką, a zachodnią częścią tego subregionu, czyli powiatem raciborskim. Dla tego obszaru zdecydowanie najważniejszym ośrodkiem jest nie miasto centralne subregionu, ale Racibórz. Subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ważne ośrodki. Są nimi: Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu.

Ryc. 5 Dojazdy uczniów do szkół ponadgimnazjalnych województwa śląskiego w roku szkolnym 2011/2012 (powiązania powyżej 50 uczniów).



Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego.

Subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn, z których ośrodkiem zdecydowanie największym jest Bielsko-Biała. Silne są powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami tego subregionu oraz powiązania z innymi subregionami.

Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim.

Najwięcej uczniów przyjeżdża do szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych w Częstochowie (ponad 6 tys.), a następnie do placówek w: Bielsku-Białej, Tarnowskich Górach, Żywcu i Wodzisławiu Śląskim.

Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Daje to ponad 54 tys. osób codziennie przemieszczających się poza granice swojej gminy.

Największa liczba uczniów wyjeżdżających do szkoły do innej gminy pokonuje dziennie trasę z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651). Ponadto duże wartości osiągają również relacje: Gorzyce – Wodzisław Śląski, Świętochłowice – Chorzów, Jasienica – Bielsko-Biała, Mysłowice – Katowice, Mykanów – Częstochowa, Czerwionka-Leszczyny – Rybnik, Bytom – Tarnowskie Góry (Ryc. 4).

3. Układ celów, kierunki działań i przedsięwzięć wynikających z SRT

W wymiarze terytorialnym w ramach Strategii Rozwoju Systemu Transportu cele można podzielić na trzy grupy.

- I. Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych** – ich wymiar terytorialny obejmuje w przypadku **celu 1**: połączenia w sieci TEN-T, połączenia ośrodków województwa z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa: Katowicami, Częstochową, Bielskiem-Białą i Rybnikiem, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa, a lokalnymi ośrodkami rozwoju, połączenia pomiędzy lokalnymi ośrodkami rozwoju, a ośrodkami peryferyjnymi, natomiast w przypadku **celu 2**: obrzeża miast, okolice dworców kolejowych i pętli tramwajowych oraz węzły transportowe.
- II. Cele odnoszące się do aglomeracji i związanej z nimi transportu miejskiego** – ich wymiar terytorialny obejmuje Metropolię Górnośląską oraz Aglomeracje: Częstochowską, Rybnicką i Bielską.
- III. Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych** – ich wymiar terytorialny obejmuje całe województwo śląskie.

Tab 3. Układ celów i kierunków.

REGION	<p>CEL 1: OTWARTA I SPÓJNA SIĘĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych, B. Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów, C. Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin, D. Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru, E. Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych, F. Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich, G. Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T, H. Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych. 	<p>CEL 2: KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych, B. Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych, C. Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa, D. Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu, E. Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów, F. Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją, G. Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego. 	
	<p>CEL 4: WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, B. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie, C. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu, D. Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów, E. Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych, F. Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego, G. Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu, H. Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci łądowisk sanitarnych. 	<p>CEL 5: WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie, B. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R, C. Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie, D. Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki, E. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe. 	
	<p>CEL 3: EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Powstanie centrów zarządzania ruchem, B. Tworzenie centrów przesiadkowych, C. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej, D. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu, E. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności, F. Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych, G. Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu, H. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej, I. Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego, J. Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i ergooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży, K. Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy, L. Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu. 		

Źródło: Opracowanie własne.

Część z nich odnosi się do działań związanych rozwojem transportu kolejowego. Należą do nich:

- Cel 1 kierunek **A** *Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych*
- Cel 1 kierunek **D** *Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru*
- Cel 1 kierunek **E** *Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych*
- Cel 1 kierunek **G** *Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T*
- Cel 1 kierunek **H** *Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych*
- Cel 2 kierunek **A** *Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeladunkowych*
- Cel 2 kierunek **B** *Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych*
- Cel 2 kierunek **C** *Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa*
- Cel 2 kierunek **D** *Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu*
- Cel 2 kierunek **E** *Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów*
- Cel 2 kierunek **G** *Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego*
- Cel 3 kierunek **A** *Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa*
- Cel 3 kierunek **B** *Tworzenie centrów przesiadkowych*
- Cel 3 kierunek **D** *Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu*
- Cel 3 kierunek **E** *Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności*
- Cel 3 kierunek **F** *Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych*
- Cel 3 kierunek **I** *Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego*
- Cel 3 kierunek **J** *Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży*
- Cel 3 kierunek **K** *Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy*
- Cel 4 kierunek **A** *Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa*
- Cel 4 kierunek **B** *Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie*
- Cel 4 kierunek **C** *Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu*
- Cel 4 kierunek **D** *Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów*
- Cel 4 kierunek **E** *Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnej*
- Cel 4 kierunek **F** *Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego*
- Cel 4 kierunek **G** *Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu*
- Cel 5 kierunek **A** *Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie*

- Cel 5 kierunek B *Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R*
- Cel 5 kierunek C *Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie*
- Cel 5 kierunek D *Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki*
- Cel 5 kierunek E *Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe*

Zagadnieniu rozwoju transportu kolejowego poświęcone zostały także przedsięwzięcia zapisane w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Znajdują się one na liście dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie.

Przedsięwzięcia zapisane w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego⁷:

14. Budowa linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach

LOKALIZACJA: korytarz Katowice – Bytom – Pyrzowice

ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

EFEKT: poprawa dostępności transportowej lotniska MPL „Katowice” w Pyrzowicach

15. Stworzenie szybkiej kolei regionalnej

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

ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

EFEKT: wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego w systemie transportu województwa, zwiększenie dostępności transportowej wszystkich subregionów

16. Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej

LOKALIZACJA: Tarnowskie Góry – Zawiercie (linia nr 182)

ZAKRES: odbudowa infrastruktury kolejowej

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: postulowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność

EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa, udrożnienie układu transportowego Metropolii Górnośląskiej, rozwój MPL „Katowice”

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

LOKALIZACJA: obszar województwa – korytarze kolejowe będące uzupełnieniem korytarzy wskazanych w przedsięwzięciu pn. „Stworzenie szybkiej kolei regionalnej”, w tym w szczególności korytarze: Koniecpol –

⁷ Numeracja zgodna z numeracją w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Częstochowa – Lubliniec, Częstochowa – (Radomsko), Kalety – (Zduńska Wola), Lubliniec – (Kluczbork), Sosnowiec – (Olkusz), Gliwice – (Kędzierzyn-Koźle), Gliwice – (Strzelce Opolskie), Chałupki – (Kędzierzyn Koźle), Jastrzębie Zdrój – Rybnik – (Katowice), Jastrzębie Zdrój – Pawłowice – Żory – Orzesze – (Katowice), Bielsko-Biała – Cieszyn, Bielsko-Biała – (Wadowice), Żywiec – (Sucha Beskidzka), Czechowice-Dziedzice – (Oświęcim)

ZAKRES: przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane i postulowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap I i II

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi, Efektywna mobilność

EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa, udrożnienie układu transportowego Metropolii Górnośląskiej i aglomeracji, ograniczenie pojazdów na drogach poprzez wykorzystanie połączeń kolejowych (w tym nowe przystanki)

19. Budowa kolei dużych prędkości

LOKALIZACJA: Korytarz (Warszawa) – Katowice – (Ostrawa)

ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej województwa śląskiego w kierunku Warszawy i południa Europy

20. Rozbudowa CMK poprawiającej prędkość połączenia między Katowicami a Krakowem

LOKALIZACJA: korytarz Katowice – (Kraków)

ZAKRES: budowa infrastruktury kolejowej

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA: planowane

PLANOWANY HORYZONT CZASOWY REALIZACJI: etap II

CEL STRATEGICZNY: Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

EFEKT: zwiększenie dostępności transportowej Metropolii Górnośląskiej i Aglomeracji Krakowskiej

Przedsięwzięcia te mają istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwoju regionu, a ich realizacja powinna opierać się m.in. na współpracy wewnątrz i międzyregionalnej. Jednocześnie nie wykluczają i nie ograniczają one podejmowania oraz wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, służących realizacji celów Strategii.

4. Identyfikacja projektów

W Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, określono, że celem interwencji w zakresie transportu kolejowego są lepsze warunki wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich.

W związku z tym, zidentyfikowano dwa typy projektów, które przyczyniać się będą do tego celu:

1. projekty dotyczące rozwoju taboru kolejowego służącego wykonywaniu przewozów w regionie;
2. projekty z zakresu modernizacji i rehabilitacji linii kolejowych istotnych z uwagi na przewozy pasażerskie.

Województwa Śląskie, jako organizator transportu kolejowego w regionie dąży do rozbudowy taboru kolejowego poprzez zakup nowych jednostek.

Na etapie przygotowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 zidentyfikowano projekt pn. **„Dostawa co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich”**, którego beneficjentem jest Województwo Śląskie. Projekt ten został uwzględniony w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Śląskiego.

Równocześnie realizowane jest przedsięwzięcie polegające na rozbudowie i doposażeniu zaplecza technicznego przeznaczonego do obsługi i serwisowania taboru. Baza obsługi zlokalizowana jest w Katowicach. W chwili obecnej przewoźnik dysponuje bazą na podstawie umowy najmu. Umowa zawarto na okres 15 lat z zapisanym prawem pierwokupu oraz w przypadku braku wykupu w okresie 15 letnim z możliwością przedłużenia na okres kolejnych 15 lat.

Zaplecze umożliwia uporządkowanie parku taborowego. Zapewnia osiem torów postojowych o zróżnicowanej długości przeznaczonych dla postojów składów. Są one wykorzystywane zarówno w ciągu dnia, jak i w godzinach nocnych, co jest ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa i kosztów utrzymania taboru.

Pozostałe obiekty znajdujące się na terenie zaplecza na chwilę obecną nie są wykorzystywane, gdyż przeprowadzane są tam prace adaptacyjne i modernizacyjne. Termin ukończenia pierwszego etapu prac przewidziany jest na sierpień 2016 r. Ponadto, w tym samym terminie planowane jest wyposażenie zaplecza w stanowisko do mycia pojazdów.

Dalsze prace, w tym rozbudowa hali, planowane są na rok 2017.

W ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020 projekty dotyczące modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych będą finansowane głównie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 oraz Instrumentu „Łącząc Europę”. Dokumenty szczebla centralnego przewidują bardzo szeroką listę inwestycji na liniach w województwie śląskim. W szczególności listę taką zawiera Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

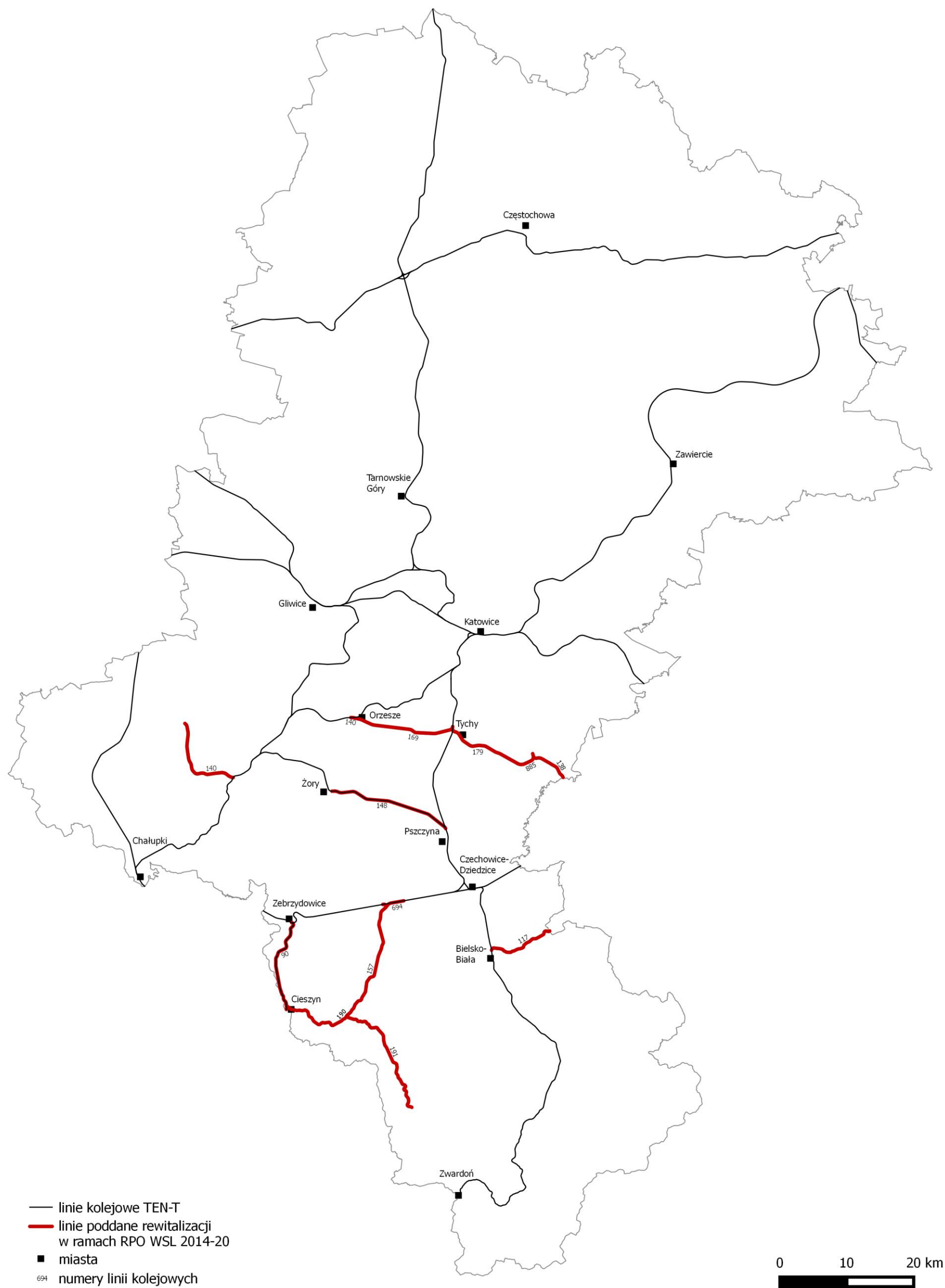
W ramach interwencji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 zaproponowano wsparcie projektów dotyczących modernizacji i rehabilitacji linii znaczenia

regionalnego, które stanowią uzupełnienie do interwencji krajowej. Jako najważniejsze przesłanki uwzględnienia projektów na liście było to, czy linia stanowi dopełnienie połączeń drugiego rzędu, czyli czy łączy się z siecią linii TEN-T. Bardzo istotne było również znaczenie linii dla regionalnych przewozów pasażerskich oraz efekty środowiskowe rewitalizacji linii. Brano pod uwagę stan techniczny linii oraz natężenie ruchu na szlaku. Identyfikacja projektów następowała we współpracy z zarządcą infrastruktury – PKP PLK S.A. Uwzględniono również, w miarę możliwości propozycje organizacji pozarządowych oraz samorządów lokalnych.

Przyjęto, że lista projektów planowanych do realizacji w ramach RPO WSL 2014-2020 będzie szersza niż możliwości finansowe Programu. Umożliwia to beneficjentowi (PKP PLK S.A.) wybór kolejności zgłaszania i realizacji projektów. Zasadniczo jednak uzgodniono, że kolejność przygotowania projektów będzie odpowiadała kolejności z listy w Planie.

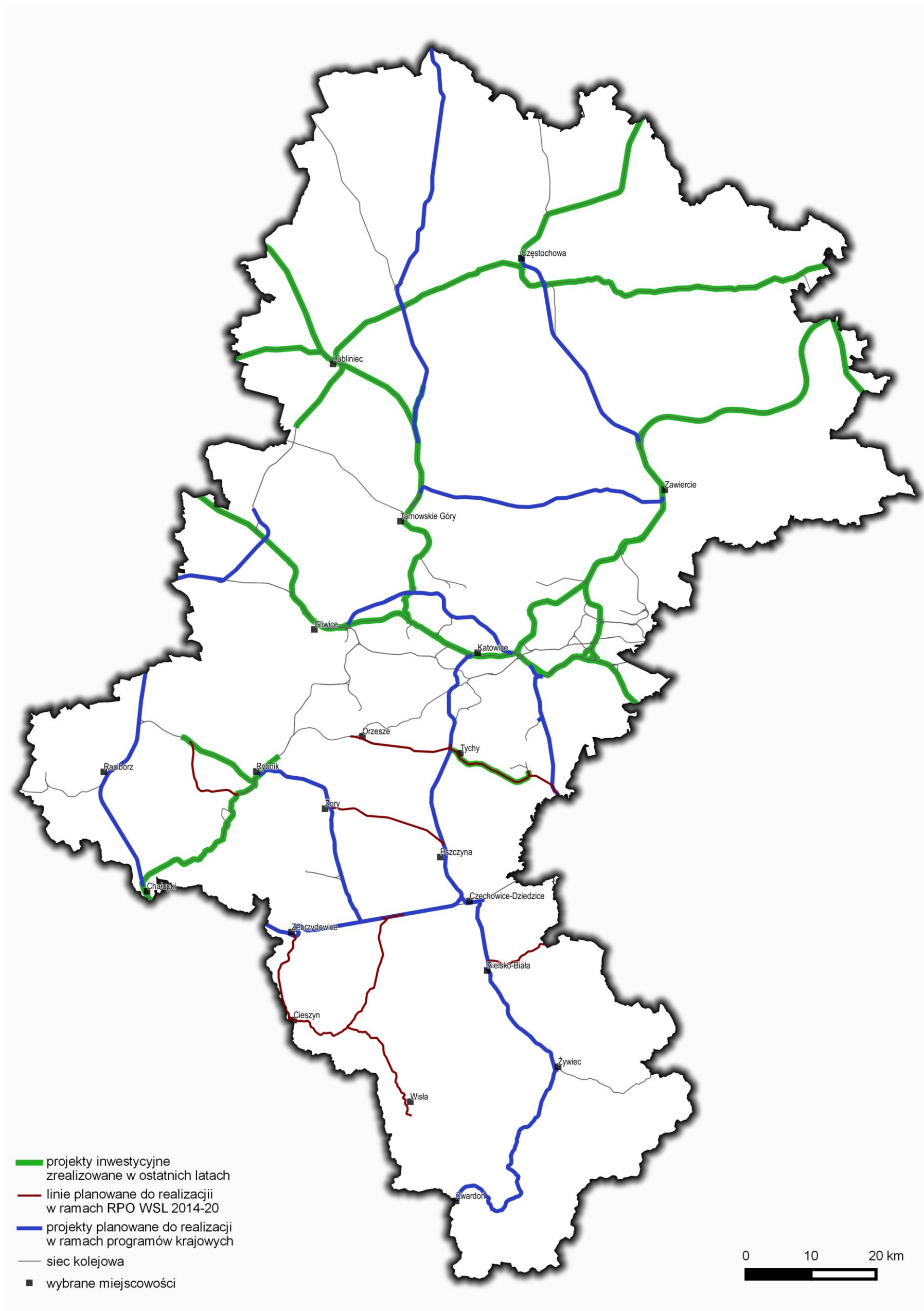
Dla projektów określono harmonogramy realizacji, wartości wskaźników i wartości maksymalnego dofinansowania z Programu.

Ryc. 6. Projekty RPO WSL 2014-2020 w układzie TEN-T



Źródło: opracowanie własne

Ryc. 7. Projekty RPO WSL 2014-2020 w układzie najważniejszych projektów zrealizowanych oraz planowanych do realizacji



Źródło: opracowanie własne

Projekty z listy zostały poddane ocenie na podstawie kryteriów przygotowanych wspólnie przez Instytucję Zarządzającą RPO WSL oraz beneficjenta.

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium znaczenia linii	35
Kryterium pilności prac	25
Kryterium natężenia ruchu pasażerskiego	30
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10
SUMA	100

Kryterium I

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium znaczenia linii	Linia stanowi alternatywę dla połączenia drogowego szczególnie obciążonego ruchem	12	35
	Linia zapewnia połączenie z ośrodkami będącymi najważniejszymi generatorami ruchu	8	
	Linia stanowi połączenie z sąsiednimi regionami (w tym z regionami Republiki Czeskiej i Słowacji)	5	
	Linia przebiega przez chronione obszary przyrodniczo cenne	5	
	Linia przyczynia się do zwiększenia dostępności sieci TEN-T	5	

Podkryterium 1 preferuje projekty, których realizacja, poprzez zwiększenie przepustowości linii ma najistotniejszy wpływ na system transportowy regionu.

Podkryterium 2 preferuje projekty na liniach zapewniających komunikację z najważniejszymi ośrodkami generującymi ruch: ośrodkami akademickimi, przemysłowymi, turystycznymi, pielgrzymkowymi itp.

Podkryterium 3 preferuje projekty dotyczące linii istotnych z punktu widzenia powiązań międzyregionalnych.

Podkryterium 4 preferuje linie przebiegające przez tereny, gdzie transport kolejowy, jako ekologiczny, jest szczególnie pożądany.

Podkryterium 5 preferuje projekty, które przyczyniają się do poprawy połączeń drugiego rzędu.

Kryterium II

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium pilności prac	Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o złym lub niezadawalającym stanie technicznym	25	25
	Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o dostatecznym stanie technicznym	15	
	Więcej niż 50% długości torów szlakowych objętych projektem o dobrym stanie technicznym	5	

Podkryterium 1 preferuje projekty, których realizacja jest wskazana i pilna ze względu na istniejący zły lub niezadawalający stan techniczny infrastruktury zagrażający zamknięciem niektórych odcinków torów lub wprowadzeniem znacznej ilości ograniczeń eksploatacyjnych.

Podkryterium 2 preferuje projekty, których realizacja jest wskazana, lecz ze względu na istniejący dostateczny stan techniczny infrastruktury, nie wymaga natychmiastowej interwencji.

Podkryterium 3 preferuje projekty których realizacja jest wskazana w miarę posiadanych środków finansowych.

Kryterium III

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium natężenia ruchu pasażerskiego	Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi > 40	30	30
	Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi 40 - 20	20	
	Średniodobowa liczba pociągów pasażerskich wynosi < 20	10	

Podkryterium 1 preferuje projekty na liniach kolejowych o największym obciążeniu ruchem pasażerskim, stanowiących połączenia z największymi ośrodkami generującymi ten rodzaj ruchu, co wskazuje na ich istotną rolę w systemie transportowym regionu.

Podkryterium 2 preferuje projekty na liniach kolejowych o mniejszej niż w podkryterium 1 liczbie średniodobowych przejazdów pociągów pasażerskich, co wskazuje, iż są to połączenia z ośrodkami lokalnymi, lecz również istotne w systemie komunikacyjnym regionu.

Podkryterium 3 preferuje projekty na tych liniach kolejowych, na których występuje najmniejsze średniodobowe obciążenie przewozami pasażerskimi, co wskazuje na lokalny charakter połączeń, lecz połączenia te również powinny być brane pod uwagę przy kreowaniu rozwoju systemu transportowego regionu.

Kryterium IV

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Gotowe Studium wykonalności	2	10
	Uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	4	
	Opracowana dokumentacja projektowa	10	

Podkryterium 1 preferuje projekty, dla których zostało już opracowane Studium wykonalności.

Podkryterium 2 preferuje projekty, dla których, poza opracowaniem Studium wykonalności, uzyskana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Podkryterium 3 preferuje projekty dla których zrealizowano prace przygotowawcze, tj. opracowano Studium wykonalności, uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i opracowano dokumentację projektową.

5. Działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów

Sprawna realizacja Planu wymaga odpowiedniej zdolności instytucjonalnej, zarówno po stronie instytucji, która będzie udzielać wsparcia, jak również beneficjentów odpowiedzialnych za realizację przedsięwzięć.

Należy podkreślić, że zagadnienie zdolności instytucjonalnej Instytucji Zarządzającej RPO WSL 2014-2020 jest opisane w samym Programie. Należy przyjąć, że nie ma konieczności zapewnienia żadnych innych działań. We wdrażaniu działań dotyczących infrastruktury drogowej nie będzie zaangażowana żadna instytucja pośrednicząca.

Beneficjentami projektów identyfikowanych w Planie są: PKP PLK S.A. oraz Województwo Śląskie.

PKP PLK S.A., z uwagi na to, że realizuje bardzo dużą liczbę inwestycji wspartych z poziomu krajowego, posiada bogate doświadczenie w realizacji projektów. Ponadto szereg działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej zdolności instytucjonalnej tego beneficjenta przewidziano w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). W związku z tym nie istnieje konieczność prowadzenia żadnych działań na poziomie regionalnym w tym zakresie.

Województwo Śląskie było beneficjentem programów unijnych w perspektywie finansowej UE 2007-13 i realizowało projekty z zakresu zakupu taboru kolejowego. Dotyczy to zarówno RPO, jak i POIiŚ.

W ramach programu regionalnego Województwo realizowało dwa projekty zakupu taboru do wykonywania pasażerskich przewozów regionalnych. Łączna ilość zakupionego taboru wyniosła 13 sztuk. Wartość projektów wynosiła 285 mln zł, a kwota dofinansowania 165,7 mln zł. Realizacja projektów to rok 2011.

W ramach POIiŚ Województwo występowało jako beneficjent w partnerstwie z innymi regionami w ramach wspólnej grupy zakupowej.

Doświadczenie zdobyte w poprzedniej perspektywie umożliwia oczekiwać sprawnego przygotowania i realizacji projektu.

Warto podkreślić, że w strukturze Wydziału Rozwoju Regionalnego powołano jednostkę ds. projektów własnych, której zadaniem będzie wsparcie m.in. wydziałów merytorycznych w przygotowaniu projektów Województwa Śląskiego.

Ponadto, z uwagi na wprowadzenie nieco odmiennego sposobu procedowania z wnioskami o dofinansowanie projektów oraz nowym systemem elektronicznym, IZ przeprowadza standardowe szkoleniami dla beneficjentów.

Należy przyjąć, że wyżej wskazane działania zapewnią w wystarczającym stopniu zdolność instytucjonalną beneficjentów projektów drogowych RPO WSL 2014-2020.

6. Lista projektów

Lista projektów została przyjęta uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego. Docelowo, wszystkie projekty z listy zostaną uwzględnione w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Śląskiego, co jest warunkiem ubiegania się o środki w ramach RPO WSL 2014-2020.

Lista rankingowa projektów dotyczących modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

Lp.	Charakterystyka inwestycji			Podmiot odpowiedzialny i źródła finansowania				Harmonogram realizacji						Kryteria oceny projektów				
	Tytuł projektu	Lokalizacja	Łączna długość inwestycji [km]	Beneficjent	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [zł]	Źródło finansowania	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin rozpoczęcia robót budowlanych	Planowany termin zakończenia robót budowlanych	K. znaczenia linii	K. pilności prac	K. natężenia ruchu	K. gotowości do realizacji	Suma punktów
1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1	Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Golezów – Cieszyn/Wisła Głębcze	powiat cieszyński	49,0	PKP PLK S.A.	290,8	247 200 000	RPO WSL 2014-2020	Q II 2018	Q II 2020	Q IV 2017	Q II 2019	Q II 2020	Q II 2022	30	30	25	0	85
2	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baranec – KWK Piast - Nowy Bieruń – Oświęcim.	powiat mikołowski, Tychy, powiat bieruńsko-lędziński	35,0	PKP PLK S.A.	207,9	176 715 000	RPO WSL 2014-2020	Q III 2018	Q III 2020	Q IV 2017	Q II 2019	Q III 2020	Q II 2022	30	20	25	0	75
3	Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina	Rybnik, powiat rybnicki	15,2	PKP PLK S.A.	84,6	71 910 000	RPO WSL 2014-2020	Q II 2019	Q II 2021	Q IV 2018	Q II 2020	Q III 2021	Q III 2022	25	30	15	0	70
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyna – Żory	Żory, powiat pszczyński	21,0	PKP PLK S.A.	46,0	39 100 000	RPO WSL 2014-2020	Q IV 2019	Q II 2021	Q II 2019	Q III 2020	Q I 2021	Q III 2022	25	30	10	0	65
5	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna	Bielsko-Biała, powiat bielski	11,9	PKP PLK S.A.	56,0	47 600 000	RPO WSL 2014-2020	Q IV 2018	Q III 2020	Q I 2018	Q IV 2019	Q III 2020	Q III 2022	30	20	10	0	60
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn	powiat cieszyński	16,5	PKP PLK S.A.	94,1	79 985 000	RPO WSL 2014-2020	Q IV 2019	Q II 2021	Q II 2019	Q III 2020	Q I 2021	Q III 2022	18	20	10	0	48