# ŚLĄSKI ZWIĄZEK GMIN I POWIATÓW

40-048 Katowice, ul. Kościuszki 43/5
tel.: +48 32 25-11-021, 25-11-241 fax: +48 32 25-10-985
www.silesia.org.pl, email: zwiazek@silesia.org.pl
NIP:634-10-87-850, Konto ING Bank Śląski 03 1050 1214 1000 0007 0001 3261


**Stanowisko**
**Zgromadzenia Ogólnego**
**Zarządu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów**
**z dnia 12 maja 2016 r.**

**w sprawie: kluczowych brakujących elementów infrastruktury transportowej w województwie śląskim**

1. W związku z zapowiadanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa na początku bieżącej kadencji parlamentarnej przeglądem inwestycji ujętych w rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku), uchwalonym przez poprzedni Rząd we wrześniu 2015 r., Zgromadzenie Ogólne Śląskiego Związku Gmin i Powiatów przedstawia następujące wnioski dot. kluczowych brakujących elementów infrastruktury transportowej w województwie śląskim:

   1) Z zadowoleniem przyjmujemy do wiadomości, że w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), zatwierdzonym w dniu 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów (w Załączniku nr 1. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Programu*) na pierwszym miejscu znalazła się inwestycja dot. kontynuacji budowy odcinka autostrady A1 na terenie województwa śląskiego (odcinek od węzła Pyrzowice do pn. punktu obwodnicy Częstochowy), przewidziana do realizacji w latach 2015-2018 (umowy z wykonawcami podpisano w marcu 2016 r.). Zakończona z sukcesem realizacja tego odcinka będzie spełnieniem wielokrotnie wysuwanych przez Śląski Związek Gmin i Powiatów postulatów w tym zakresie (m.in. w stanowisku Zarządu z dnia 21 grudnia 2012 r.).

      Przypominamy jednocześnie nasz postulat, iż na odcinku tej autostrady stanowiącym zachodnią obwodnicę Częstochowy, powinna być ona budowana jako bezpłatna w układzie trzech pasów autostradowych w każdym kierunku. Doświadczenia dotyczące autostradowych obwodnic innych dużych miast i aglomeracji miejskich w Polsce wskazują, że jest to postulat ze wszech miar uzasadniony aktualnymi, a zwłaszcza potokami ruchu, które będą miały miejsce w najbliższej już przyszłości. Należy bowiem pamiętać, że natężenie ruchu kołowego na drodze krajowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Katowice należy już obecnie do najwyższych w Polsce.

   2) Jednocześnie Zgromadzenie Ogólne Śląskiego Związku Gmin i Powiatów uważa za konieczne zrealizowanie w założonym terminie inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej przewidzianej w ramach listy zadań inwestycyjnych (inwestycja ta ujęta jest w w/w Programie do realizacji w latach 2018-2021.

      Budowa odcinka drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej w w/w terminie musi być bezwzględnie zrealizowana w celu uzupełnienia brakujących kluczowych elementów infrastruktury transportowej w województwie śląskim. Uzasadnieniem naszego postulatu jest ogromne natężenie ruchu na drodze krajowej nr 86 na odcinku między miastami Bielsko-Biała – Tychy - Katowice. Brak tej inwestycji negatywnie wpływa na drożność komunikacyjną

i na możliwości rozwoju gmin i powiatów, przez które przebiegać ma planowana droga. Jej budowa oczekiwana jest od ponad 20 lat. Istotnym jest by powstała ona jak najszybciej wobec narastających problemów komunikacyjnych związanych z coraz większym ruchem kołowym, który negatywnie wpływa na bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców.

Równocześnie podkreślamy, iż inwestycja ta musi być zrealizowana w „skorygowanym wariancie hybrydowym", tj. wariancie E – uzgodnionym przez wszystkie samorządy (na odcinku przebiegającym przez teren Gminy Miedźna). Jedynie taki wariant jest do zaakceptowania i to z uwzględnieniem warunków wskazanych w uchwale Nr XL/292/2013 Rady Gminy Miedźna z dnia 2 grudnia 2013 r. oraz piśmie Wójta Gminy Miedźna z dnia 6 grudnia 2013 r. do GDDKiA Oddział w Katowicach (sygn. pisma UiA.670.2.3.2013), przy maksymalnym odsunięciu projektowanej drogi ekspresowej od osiedla Wola II. Wyżej wzmiankowany wariant jest istotny z puntu widzenia potrzeby ograniczenia liczby koniecznych wyburzeń budynków (szczególnie dużych w rozważanym wariancie „A" drogi S1) oraz ochrony dwóch zakładów górniczych, stanowiących miejsca pracy dla mieszkańców woj. śląskiego oraz zachodniej części Małopolski.

3) Natężenie ruchu na odcinku autostrady A4 od Mysłowic przez Katowice, Chorzów, Rudę Śląską i Zabrze do Gliwic, wskazują na konieczność ujęcia w dalszym planowaniu budowy dróg krajowych realizacji odcinka autostrady tzw. A4 bis, przebiegającej obwodowo po południowej stronie centralnej części konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej. Realizacja tej drogi, łącznie z A1 i S1 domyka układ obwodowy całej strefy centralnej województwa.

4) Wnioskujemy o przyspieszenie terminu budowy drogi krajowej nr 11 (inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór"), przewidzianej na lata 2019-2023. Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór znalazła się na bardzo odległym miejscu listy zadań inwestycyjnych przewidzianych do wykonania w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Wcześniej budowa drogi S11 była ujęta między innymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z 20 października 2009 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2025, Polityce Transportowej Państwa oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (z 2004 r.).

Uchwałą nr X/86/2007 z dn. 25 kwietnia 2007 r. Rada Miejska w Tarnowskich Górach zaopiniowała pozytywnie wariant przebiegu drogi ekspresowej S11 (przebieg oznaczony numerem 7'), który został wypracowany po konsultacjach społecznych i uznany za najlepsze rozwiązanie dla miasta oraz gmin sąsiadujących. Powiat Tarnogórski także przyjął uchwałę dotyczącą tego samego przebiegu drogi S11.

Dzięki staraniom samorządu miasta Tarnowskie Góry, a także sygnatariuszy deklaracji pn. „Biały Śląsk" trasa S11 znalazła się także w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego z kwietnia 2014 roku. Jej celem było stworzenie efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu oraz przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Droga ekspresowa S11 znalazła się tam w wariancie prowadzącym na trasie: węzeł A4 - węzeł A1 - Tarnowskie Góry – (kierunek: Poznań).

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 uwzględnia budowę obwodnicy Tarnowskich Gór, co jest istotne dla Miasta oraz całego regionu z uwagi na właściwe skomunikowanie z autostradą A1. W ramach budowy drogi zasadne jest

połączenie S11 z autostradą A1 (węzeł w Szarleju) i dalej z A4 w Katowicach, a także poprowadzenie jej w kierunku północnym aż do Lublińca.

Duże natężenie ruchu na drodze krajowej DK11, stanowiącej obecnie obwodnicę Tarnowskich Gór wymaga wprowadzenia dodatkowego - alternatywnego przejazdu w celu odciążenia sieci dróg lokalnych oraz przeniesienia tranzytowego ruchu pojazdów biegnącego przez tereny miejskie (obecnie główny ruch odbywa się drogami krajowymi i wojewódzkimi przebiegającymi bezpośrednio do terenów zabudowanych). Dlatego realizacja tej inwestycji jest konieczna we wcześniejszym terminie.

Szczególne znaczenie posiada przedłużenie S11 od węzła z A1 w Piekarach Śląskich obwodowo przez Bytom, Chorzów oraz wzdłuż granicy Chorzowa i Katowic do autostrady A4. Funkcjonujące połączenie drogowe autostrady A1 w Piekarach Śląskich z autostradą A4 w Katowicach przebiega przez centra miast oraz drogami wewnątrzmiejskimi, nieprzystosowanymi do obsługi ruchu na połączeniu dwóch autostrad. Wniosek w tej sprawie był w 2014 r. kierowany do ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przez Prezydentów miast: Katowice, Chorzów, Bytom i Piekary Śląskie.

5) Wnioskujemy także o przyspieszenie terminu budowy drogi S69 (na odcinku Bielsko-Biała – granica Państwa, z obejściem Węgierskiej Górki), która winna być już dawno wykonana. Przypominamy, że droga Żywiec – Czadca została w przeszłości uznana za priorytetową inwestycję przez prezydentów trzech państw (Polski, Słowacji i Czech).

6) Zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) w latach 2017–2021 planowana jest budowa obwodnicy Zawiercia jako jednej z 56 obwodnic miast przewidzianych w Programie. Droga ta znacząco złagodzi nie tylko życie mieszkańców Poręby i Zawiercia, ale przede wszystkim wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochronę środowiska. Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia jest częścią projektu pn.: „Budowa drogi krajowej nr 78 Siewierz-Szczekociny z obwodnicami miejscowości Poręba i Zawiercie, Kroczyce i Pradła oraz Szczekociny – etap I – obwodnica m. Poręba i Zawiercie (Siewierz-Żerkowice)".

Droga krajowa nr 78 łącząca województwo śląskie z województwem świętokrzyskim, przebiega przez ścisłe centrum Zawiercia oraz kilka innych miejscowości (tj. Poręba, Kroczyce) leżących na tym odcinku. Koniec tzw. „obwodnicy siewierskiej" odczuwalny jest dla każdego kierowcy zmierzającego od Siewierza do Kielc. Zgodnie z danymi z 2013 r. drogę krajową nr 78 pokonuje ok. 20 tysięcy pojazdów, podczas gdy średnia dla takich szlaków wynosi 9 tysięcy samochodów na dobę. Z roku na rok liczba samochodów pokonujących tę drogę wzrasta. Taka sytuacja stwarza poważne problemy dla mieszkańców i kierowców przejeżdżających tranzytem przez Zawiercie.

2. Ponadto z punktu widzenia wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych województwa śląskiego kluczowe znaczenie mają również niżej wymienione elementy infrastruktury kolejowej. Ich znaczenie jest niepoślednie nie tylko dla zapewnienia spójności terytorialnej województwa śląskiego, przeciwdziałania wykluczeniu przestrzennemu oraz udostępnieniu terenów inwestorom, ale także dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa energetycznego całego kraju. Do najpilniejszych zadań w obszarze transportu kolejowego województwa śląskiego zaliczyć należy:

1) **sprawne połączenie układu metropolitalnego Polski południowej**. Konieczne jest zapewnienie modernizacji połączenia kolejowego pomiędzy Katowicami a Krakowem (z uwzględnieniem w miarę możliwości Gliwic i Sosnowca, jako ważnych ośrodków tego układu metropolitalnego i istotnych miast woj. śląskiego). Spośród wszystkich połączeń pomiędzy stolicami województw w całym kraju, to właśnie połączenie Katowic i Krakowa ma najgorsze parametry pod względem prędkości, porównywalne jedynie do tych relacji, w których albo nie ma w ogóle bezpośrednich linii kolejowych (Gorzów Wlkp. - Szczecin), podczas gdy jest to połączenie największej w kraju aglomeracji z drugim co do wielkości miastem. Doprowadzenie do sytuacji, w której czas jazdy pociągiem z Katowic do Krakowa skróci się nawet do godziny (pociągi przyśpieszone) będzie korzystne dla całego regionu, zwiększając jego dostępność zewnętrzną;

2) **budowa kolei aglomeracyjnej w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej**. Stworzenie sprawnego systemu transportu pasażerskiego w konurbacji, w oparciu o kolej typu miejskiego, prowadzoną możliwie blisko generatorów ruchu (centra miast, osiedla, zakłady pracy, strefy przemysłowe, kampusy). Zasadne jest wykorzystanie do tego celu dobrze położonych starotorzy - choć w wielu przypadkach nie uniknie się dużych nakładów inwestycyjnych, związanych choćby z poszerzeniem terenu do dwóch torów, to samo istnienie korytarza wytyczonego dla ruchu kolejowego sprawia, że takie kwestie, jak np. niweleta czy profile łuków nie wymagają dodatkowych prac. Sprawa dot. również dobudowy torów przy istniejących liniach magistralnych dla poprowadzenia ruchu kolejowego aglomeracyjnego w sposób odizolowany od ruchu o zasięgu ponadaglomeracyjnym, krajowym i międzynarodowym. W szczególności dotyczy to modernizacji linii E-65 i budowy torów dla ruchu aglomeracyjnego na odcinku Katowice Ligota - Tychy;

3) **kompleksowa modernizacja linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Rybnik**. Subregion zachodni województwa śląskiego jest jedynym obszarem, który nie posiada połączenia kolejowego ze stolicą regionu za pomocą dwutorowej linii kolejowej. Prowadzenie ruchu po linii jednotorowej niesie konsekwencje na etapie planowania (rozkład jazdy jest determinowany mijankami, a w mniejszym stopniu - potrzebami podróżnych) oraz na etapie realizacji (opóźnienie jednego pociągu w przybyciu na mijankę skutkuje „kaskadowym" narastaniem opóźnień kolejnych pociągów). Obecnie najdłuższy szlak, pomiędzy stacjami Mikołów i Orzesze, stanowi punkt krytyczny dla rozkładu jazdy na tej linii, dlatego odbudowa mijanki Łaziska Górne Brada powinna nastąpić jak najszybciej.

   Docelowo jednak należy bezwzględnie dążyć do kompleksowej modernizacji połączenia kolejowego Rybnika z Katowicami, obejmującego stworzenie linii dwutorowej, z równoczesnym prostowaniem wybranych łuków (tam, gdzie jest to możliwe i zasadne), aby poprawić parametry połączenia kolejowego. Docelowy układ przedmiotowej linii powinien umożliwić sprawny transport pasażerów, ale także towarów - dzięki skokowemu wzrostowi przepustowości linii składy towarowe mogłyby być prowadzone zmodernizowaną linią 140 (obecnie pociągi towarowe korzystają z opisywanego odcinka jedynie sporadycznie, a głównym generatorem ruchu towarowego jest KWK Dębieńsko w Czerwionce - ruch tranzytowy odbywa się innymi, wydłużonymi trasami);

4) **rozbudowa układów torowych i linii kolejowych dla ruchu towarowego**. Subregion zachodni województwa śląskiego jest jednym z największych w Polsce generatorów ruchu towarowego. Znaczenie sprawnie funkcjonującej kolei w węźle rybnickim ma kluczowe znaczenia w zasadzie dla całego kraju. To sprawność transportu kolejowego determinuje dostępność kopalń, zaopatrujących elektrownie w surowiec, widać zatem

bezpośredni związek pomiędzy stanem kolei a bezpieczeństwem energetycznym kraju. Dobitnym przykładem problemów bezpośrednio dotyczących ruchu towarowego jest nieodległa katastrofa budowlana na linii 149 w okolicach Szczygłowic. Jej efektem było wożenie węgla z Ornontowic do Rybnika przez Gliwice, Kędzierzyn-Koźle, Nędzę i Suminę, choć w linii prostej to zaledwie kilkanaście kilometrów.

Niskie prędkości szlakowe na liniach dedykowanych ruchowi towarowemu skutkują takimi niepożądanymi zjawiskami, jak: zwiększenie zapotrzebowania na tabor, zwiększenie zapotrzebowania na drużyny pociągowe, wydłużenie czasu dostaw, gorsze warunki eksploatacyjne pojazdów trakcyjnych (długotrwała jazda z bardzo niską prędkością), zwiększone ryzyko napadów na pociągi.

Jaskrawym problemem jest też niedostateczne dostosowanie pojemności stacji towarowych do potrzeb ruchu oraz stan techniczny wielu elementów infrastruktury. System transportowy nie powinien stanowić bariery rozwoju społeczno-gospodarczego, podczas gdy obecnie zdarzają się sytuacje, kiedy pociąg nie może wywieźć węgla z bocznicy kopalnianej z uwagi na zajętość wszystkich torów stacyjnych i brak możliwości przyjęcia pociągu. Niedostosowanie układów torowych do potrzeb ruchu przejawia się też w formie konieczności prowadzenia manewrów zmiany czoła pociągu, co akurat jest dobrze widoczne w przypadku stacji Tychy, w której przeformowuje się transporty samochodów.

Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne i utrzymaniowe infrastruktury kolejowych przewozów towarowych wpływają bardzo niekorzystnie na konkurencyjność województwa śląskiego, podnosząc koszty dostaw. Dlatego należy dążyć do poprawy obecnej sytuacji i dostosowanie infrastruktury kolejowej w tym zakresie do zgłaszanych przez otoczenie potrzeb. Ma to znaczenie nie tylko dla regionu, ale także dla bezpieczeństwa energetycznego kraju;

5) **poprawa parametrów linii kolejowych dedykowanych dla przewozu towarów**. Modernizację obwodowych linii kolejowych konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, przeznaczonych do ruchu towarowego, wraz z tworzeniem intermodalnych centrów logistyczno-dystrybucyjnych. Poprawa konkurencyjności kolei towarowej wpłynie bezpośrednio na zmniejszenie ruchu pojazdów ciężkich po drogach, co usprawni ruch, poprawi jakość powietrza oraz znacząco zwiększy bezpieczeństwo na drogach. Należy mieć w szczególności na uwadze potencjalne skutki zagrożeń, wynikających z niedostosowania szlaków towarowych do prowadzenia przewozów. Obecna sytuacja, w której przez centra miast prowadzone są pociągi z towarami niebezpiecznymi, jest wysoce niepożądana i zasadne jest takie udrożnienie szlaków obwodowych, aby możliwie dużo transportów cystern kierowane było na linie przebiegające przez tereny słabo zamieszkałe;

6) **tzw. rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie.** Linia ta mogłaby obsługiwać regionalne przewozy pasażerskie z kierunku Częstochowy i Zawiercia do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice" w Pyrzowicach i do Tarnowskich Gór. Konieczne jest też skoordynowanie połączeń kolejowych z trasą kolejową Dąbrowa Górnicza Centrum - Zawiercie. Uruchomienie połączenia pozwoli lepiej skomunikować miasta Zawiercie i Tarnowskie Góry z lotniskiem, a za takim rozwiązaniem przemawiają także względy gospodarcze, społeczne, techniczne, środowiskowe oraz ekonomiczno–finansowe. Rada Miejska w Zawierciu w roku 2013 poparła uchwałę tarnogórskiego samorządu, a tym samym wsparła koncepcję budowy linii kolejowej Tarnowskie Góry – port lotniczy Pyrzowice – Zawiercie. Niezależnie od tego połączenia, niezbędne jest poprowadzenie

linii łączącej bezpośrednio Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (MPL) z obszarem centralnym aglomeracji górnośląskiej;

7) **kompleksowa modernizacja linii kolejowej, łączącej Rybnik z Jastrzębiem-Zdrojem**. Jastrzębie-Zdrój jest jednym z największych miast w Polsce, które nie posiada dostępu do kolei pasażerskiej na swoim terenie. Równocześnie miasto jest ważnym ośrodkiem przemysłu, w południowej części województwa śląskiego, graniczącym z Republiką Czeską, w którym swą siedzibę ma największy producent węgla koksowego w Europie – Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. Miasto od wielu lat boryka się z problemem braku linii kolejowej, generując bardzo duże przewozy towarowe. Do wywozu urobku wykorzystuje się linie kolejowe o bardzo niskich parametrach, co przekłada się na wydłużenie czasu jazdy oraz konieczność większego zaangażowania taboru do wykonania określonej pracy przewozowej. Kompleksowa modernizacja linii kolejowej, łączącej Rybnik z Jastrzębiem-Zdrojem, wpłynie bardzo korzystnie na warunki transportu węgla z poszczególnych kopalń, tworząc układ torowy dostępny sprawnie od stacji Rybnik Towarowy po północno-zachodniej stronie oraz od stacji Pawłowice Górnicze po stronie południowo-wschodniej.

Należy także bezwzględnie dążyć do budowy łącznika, pozwalającego bezpośrednio połączyć linię Rybnik (Towarowy) - Jastrzębie-Zdrój ze stacją pasażerską w Rybniku oraz utworzyć przystanki osobowe w miejscach największych relatywnie generatorów ruchu, tj. w Chwałowicach, Boguszowicach oraz odpowiednio na terenie Jastrzębia-Zdroju. W tym ostatnim mieście konieczna jest odbudowa linii kolejowych, co jest jednak możliwe z wykorzystaniem starotorzy (minimalizacja problemów związanych z podziałem gruntów i wywłaszczeniami). Należy dążyć, aby linia kolejowa była dostępna dla mieszkańców bezpośrednio, tj. należy lokalizować przystanki w jak najmniejszej odległości od poszczególnych osiedli.

Choć możliwość wykorzystywania linii „przemysłowych" do obsługi ruchu pasażerskiego może być kwestionowana przy użyciu argumentów związanych z podstawowym celem funkcjonowania tych linii, to jednak nie sposób pominąć korzyści, jakich dostarcza fakt, że dane połączenia już istnieją i funkcjonują, co wiąże się z brakiem konieczności wywłaszczeń, wyburzeń itp. - proces inwestycyjny jest zatem znacznie prostszy. Dodatkowo przebieg linii jest optymalny pod względem obsługi transportowej ludności, dzięki położeniu w bezpośredniej bliskości dużych osiedli mieszkaniowych oraz zakładów pracy;

8) **kompleksowa modernizacja linii kolejowej Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice – Żory – Katowice**. Jastrzębie-Zdrój jest jednym z największych miast w Polsce, które nie posiada aktualnie dostępu do kolei pasażerskiej na swoim terenie. Od czasu kiedy PKP zaprzestały utrzymywania pasażerskich połączeń kolejowych na trasie Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice – Żory – Orzesze w kierunku Katowic mieszkańcy Jastrzębia-Zdroju i okolic pokonują dziesiątki kilometrów w zatłoczonych autobusach prywatnych przewoźników, którzy zmonopolizowali rynek komunikacyjny w regionie. W przedmiotowej sprawie władze miast Jastrzębie-Zdrój, Żory i gminy Pawłowice podpisały porozumienie oraz rady miast Jastrzębie-Zdrój, Żory i Rada Gminy Pawłowice podjęły uchwały dotyczące odtworzenia linii kolejowej na odcinku Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice – Żory – Katowice.

9) **odnowa linii kolejowej nr 140 na odcinku Rybnik Towarowy — Sumina**. Linia 140 na odcinku pomiędzy Rybnikiem a Nędzą jest wykorzystywana intensywnie w ruchu pasażerskim jako połączenie Raciborza z Katowicami, a także zapewnia dostępność do Kopalni Rydułtowy. Stan techniczny przedmiotowego odcinka ulega postępującej rokrocznie degradacji, co wpływa ujemnie na możliwości prowadzenia ruchu pociągów.

Już w chwili obecnej utrzymanie czasów przejazdu w rozkładzie jazdy wymaga ograniczenia rezerw konstrukcyjnych, tak aby pociągi pasażerskie rel. Katowice - Racibórz oraz Racibórz - Katowice mogły mijać się w wyznaczonych stacjach. Odcinek pomiędzy Rybnikiem a Sumina przebiega przez obszary zurbanizowane, generujące relatywnie duże potoki podróżnych; ma on kluczowe znaczenie dla zapewnienia spójności transportowej całego województwa.

10) **zwiększenie przepustowości linii kolejowej 158 dla transportu towarowego i osobowego** poprzez odtworzenie drugiego toru oraz budowę stacji kolejowej Wodzisław Śląski Centrum. W latach 2014-2015 przeprowadzono tzw. rewitalizację linii nr 158 na odcinku Rybnik Towarowy - Chałupki, w wyniku czego podniesiono prędkość maksymalną do 80 km/h. Na odcinku Wodzisław Śląski - Chałupki linia funkcjonuje jako jednotorowa. Linia nr 158 stanowi najkrótsze połączenie kolejowe między Katowicami oraz znaczącym węzłem kolejowym po stronie Republiki Czeskiej w Boguminie (obszar przemysłowy Ostrawy), zapewniającym m.in. połączenia z Pragą i Żyliną (Słowacja). Linia 158 stanowi alternatywę dla połączenia kolejowego z Republiką Czeską przez Zebrzydowice. Inwestycja jest niezbędna dla zapewnienia wystarczającego potencjału infrastruktury transportu kolejowego na osi transportowej północ-południe, co stanowi istotny czynnik rozwoju gospodarczego województwa śląskiego oraz przeniesienia potoków transportu z transportu drogowego na kolejowy;

11) **modernizacja linii kolejowej Chałupki - Racibórz w kierunku Kędzierzyna-Koźla.** Linia kolejowa nr 151 (Kędzierzyn-Koźle – Chałupki/granica Państwa) stanowi podstawę transportu towarowego, w tym materiałów niebezpiecznych: chemicznych, substancji żrących oraz paliw lotniczych do aglomeracji Ostrawa oraz dalej na południe Europy. Następująca degradacja techniczna linii, znaczne jej obciążenie stanowi duże niebezpieczeństwo dla ruchu oraz mieszkańców Chałupek, gdzie następuje odprawa niebezpiecznych transportów;

12) **modernizacja i poprawa parametrów układu linii kolejowych pomiędzy stacjami Rybnik, Pszczyna i Chybie.** Stan techniczny linii kolejowej 148 Pszczyna - Rybnik oraz układu linii i łącznic 157, 159 i 689 Żory - Chybie uniemożliwia uruchamianie pociągów innych aniżeli tylko socjalne. Czas jazdy pociągów między poszczególnymi stacjami jest tak długi, że nie można mówić o jakiejkolwiek konkurencyjności transportu kolejowego. Przedmiotowe połączenia mają bardzo istotne znaczenie dla spójności transportowej województwa śląskiego, stanowiąc połączenie dwóch ośrodków subregionalnych, tj. Rybnika i Bielska-Białej. Poprawa parametrów wskazanych linii umożliwi także stworzenie atrakcyjnej oferty turystycznej dla mieszkańców kilkusettysięcznego subregionu zachodniego w Beskidach, co dziś, przy obecnym potencjalnym czasie jazdy pociągów, pozostaje zupełnie niemożliwe.

3. Ponadto w celu uzupełnienia brakujących kluczowych elementów infrastruktury drogowej i kolejowej w województwie śląskim, nieujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, konieczne jest zaplanowanie i wykonanie następujących inwestycji drogowych:

    1) w najbliższym czasie inwestycją dot. infrastruktury drogowej o kluczowym znaczeniu, której zasięg oddziaływania można określić jako regionalny, będzie **budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna**. Zaprojektowana została jako nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 935 o dwóch jezdniach i dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, której zadaniem będzie przejęcie znacznego ruchu tranzytowego. Z uwagi na bardzo duży zakres i docelową funkcję w układzie komunikacyjnym stanowić będzie ważny element infrastruktury drogowej w województwie śląskim;

2) jedną z bardziej znaczących zaplanowanych inwestycji w obszarze infrastruktury drogowej jest **budowa Drogi Głównej Południowej**. Korzyści z realizacji tej inwestycji można upatrywać w wymiarze regionalnym. Budowa Drogi Głównej Południowej jest istotna dla stworzenia nowej jakości systemu transportowego na terenie subregionu zachodniego województwa śląskiego. Zdecydowanie poprawi warunki komunikacyjne w regionie oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowa droga, jako ważna trasa transportowa, usprawni także ruch tranzytowy, a ponadto pozwoli wyprowadzić go z centrów miast i gmin. Zwiększy też atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w pobliżu jej przebiegu;

3) **przebudowa drogi krajowej nr 1 na odcinku w Częstochowie (Al. Wojska Polskiego)**. W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną przebudowane najbardziej newralgiczne punkty w ciągu DK1 (skrzyżowania) w zakresie zmiany ich geometrii lub stworzenia bezkolizyjnego przejazdu. Przebudowa drogi krajowej nr 1 w granicach miasta Częstochowa ma bardzo duże znaczenie pod względem zwiększenia dynamiki rozwoju gospodarczego Częstochowy, subregionu północnego i całego województwa śląskiego. Droga ma połączenie pośrednie lub bezpośrednie ze strefami ekonomicznymi: Mielecką i Katowicką. Dla obszarów położonych w gminach sąsiadujących na północ, a zwłaszcza na południe od miasta stanowi jedyną alternatywę sprawnego rozwoju terenów inwestycyjnych bezpośrednio przy niej położonych. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla skomunikowania autostrad i dróg ekspresowych (Sl) w województwie. Przebudowa trasy wylotowej umożliwi również wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta. Inwestycja planowana jest do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i jest wpisana na listę projektów kluczowych województwa śląskiego;

4) **budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód - Etap I** - węzeł Lwowska - węzeł Jęzor - projekt ujęty jest na liście inwestycji w dokumencie "Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim - Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego";

5) **budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód - Etap II** - węzeł Jęzor - węzeł Bór - projekt wpisany w Kontrakcie Terytorialnym jako inwestycja, której realizacja uzależniona jest od dostępności środków finansowych z budżetu Państwa (subwencji ogólnej) oraz w dokumencie pn. Mandat Negocjacyjny Województwa Śląskiego.

Projekt z chwilą realizacji będzie zastępował istniejące ciągi drogowe (uliczne) poprowadzone przez centrum Sosnowca i Mysłowic, dla których nie ma możliwości rozbudowy lub podniesienia klas technicznych i przepustowości do poziomów zapewniających prawidłową obsługę komunikacyjną tych miast oraz zapewni skomunikowanie zachodniej i wschodniej części konurbacji śląsko-zagłębiowskiej;

6) **Brama Zachodnia Metropolii Silesia - budowa Centrum Przesiadkowego w Gliwicach**. Przedsięwzięcie ma na celu stworzenie pełnej infrastruktury centrum przesiadkowego tj. przystanków dla publicznej komunikacji kołowej, dróg manewrowych, parkingów, zaplecza do obsługi pasażerów. Lokalizacja inwestycji w rejonie dworca PKP pozwala na zintegrowanie transportu samochodowo-autobusowego (różne rodzaje) z kolejowym (kolej regionalna oraz pociągi o zasięgu ogólnokrajowym). Centrum przesiadkowe zostanie skomunikowane dostosowaną odpowiednio siecią dróg publicznych, rozprowadzających ruch na różne kierunki m. in. poprzez drogę krajową nr 78 (pośrednio 88), drogę wojewódzką nr 901 oraz Drogową Trasę Średnicową, które zlokalizowane są w jego rejonie;

7) projekt pn. **Miejski autobus szynowy** zakłada uruchomienie miejskiego autobusu szynowego, który łączyłby miasto Pyskowice oraz północne osiedla Gliwic (Czechowice, Łabędy i os. Kopernika), a także Sośnicę, położoną po przeciwnej stronie osi wyznaczonej przez linię kolejową, z nowo powstającym centrum przesiadkowym i centrum Gliwic. Projekt przewiduje wykorzystanie istniejącego układu torowego oraz budowę lub modernizację peronów, instalację systemu teleinformatycznego, budowę sieci trakcyjnej (elementów uzupełniających istniejącą sieć) i budowę parkingów dla systemu *park and ride*. Uruchomienie połączenia, o którym mowa powyżej, odpowiada na potrzeby zdiagnozowane w strategii ZIT w zakresie mobilności w subregionie centralnym województwa śląskiego. Zgodnie z analizą powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego wykonaną przez Regionalne Centrum Analiz Strategicznych w 2012 r. obszar, którego dotyczą powyższe charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem powiązań w zakresie dojazdów do pracy (Gliwice znajdują się na drugim miejscu – po Katowicach – pod względem osób przyjeżdżających do pracy). Jednocześnie, województwo śląskie jest zdecydowanym liderem w kraju pod względem gęstości sieci kolejowej - jej odpowiednie wykorzystanie pozwałoby na ograniczenie emisji do szkodliwych substancji powodowanej przez indywidualny transport samochodowy oraz poprawę stanu powietrza w regionie;

8) **budowa węzła na ciągu drogi S1 wraz z połączeniem z istniejącym układem drogowym miast Sosnowiec i Sławków w powiązaniu z zadaniem "Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika pomiędzy S1-DK94** w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie". - projekt ujęty jest na liście inwestycji w dokumencie "Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim - Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego", w dokumencie Kontrakt Terytorialny dla Województwa Śląskiego oraz w dokumencie pn. Mandat Negocjacyjny Woj. Śląskiego.

   Celem projektu jest przeniesienie dużego natężenia ruchu wielotonowych pojazdów ciężarowych obsługujących istniejące i nowo powstałe obszary aktywności gospodarczej na terenie Sosnowca i Sławkowa na nową drogę o odpowiedniej nośności, a tym samym odciążenie lokalnych dróg o niskiej nośności i zapobiegnięciu ich ostatecznej dewastacji. Nowa droga i węzeł na drodze S-1 umożliwi sprawne połączenie istniejącego układu dróg Sosnowca i Sławkowa z siecią dróg krajowych i autostrad, a dodatkowo skomunikuje obszar, gdzie planowana jest lokalizacja terenów inwestycyjnych. Celem pośrednim jest również osiągnięcie ożywienia gospodarczego i społecznego poprzez nadanie terenom zdegradowanym po byłej kopalni piasku nowej funkcji społeczno-gospodarczej;

9) **budowa węzła w ciągu drogi S1 i połączenie z drogą DW 790 (droga do terenów inwestycyjnych Tucznawa)**. Dokończenie budowy tego układu komunikacyjnego umożliwiłoby bezpośrednie połączenie Euroterminalu w Sławkowie oraz stacji przeładunkowej CARGO z drogą S1, a następnie z lotniskiem Pyrzowice. Rozwiązanie to pozwoli na zintegrowanie transportu samochodowego i kolejowego, ułatwi przewóz transportowanych towarów. Domknięcie tego układu komunikacyjnego spowoduje odciążenie istniejących dróg lokalnych i przeniesienie ruchu na drogi o odpowiednich parametrach technicznych, jak również pozwoli na połączenie tych generatorów ruchu kołowego z drogami krajowymi. Połączenie takie byłoby również obwodnicą Ząbkowic (dzielnica Dąbrowy Górniczej), która spowoduje odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego, zmniejszenie uciążliwości dla mieszkańców wynikających z ruchu tranzytowego. Droga ta dodatkowo da możliwość bezpośredniego połączenia terenów inwestycyjnych

Tucznawa z drogą S1 a następnie z lotniskiem Pyrzowice. Takie rozwiązanie komunikacyjne w sposób znaczący poprawi skomunikowanie terenu, jak również podniesie jego atrakcyjność inwestycyjną. Efektem tego rozwiązania będzie również ożywienie gospodarcze i społeczne w regionie;

10) **rozbudowa drogi krajowej nr 81 od węzła autostrady A4 z drogą krajową nr 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej w Katowicach.** Droga krajowa DK 81 na przebiegu od węzła z S1 w Skoczowie do węzła z autostradą A4 i DK 86 w Katowicach posiada przekrój jednoprzestrzenny wyłącznie na odcinku katowickim, najbardziej obciążonym ruchem. Droga krajowa nr 81 obsługuje nie tylko ruch krajowy na połączeniu drogi ekspresowej S1 z autostradą A4, ale również ruch o charakterze wojewódzkim, aglomeracyjnym oraz wewnątrzmiejskim na końcowym fragmencie w Katowicach. Zatem realizacja inwestycji jest niezbędna dla usprawnienia funkcjonowania połączeń drogowych południowej części województwa śląskiego i aglomeracji z jej strefą centralną oraz usprawnienia ruchu w obszarze strefy centralnej;

11) **rozbudowa i przebudowa DK94 w Sosnowcu** - Etap I Rozbudowa skrzyżowania DK94 z ul. Długosza - w powiązaniu z zadaniem Modernizacja i przebudowa węzłów na najbardziej obciążonej drodze regionu - DK94/86 w przebiegu Katowice-Sosnowiec-Będzin-Czeladź (DK86) oraz Czeladź, Będzin, Sosnowiec do Dąbrowy Górniczej (DK94) - projekt wpisany w Kontrakcie Terytorialnym jako inwestycja warunkowa, która może być współfinansowana z właściwego programu operacyjnego na poziomie krajowym (PO Infrastruktura i Środowisko) oraz w dokumencie pn. Mandat Negocjacyjny Województwa Śląskiego.

Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w ciągu DK-94 i odciążenie od nadmiernego ruchu drogowego poprzez przebudowę istniejącego skrzyżowania jednopoziomowego na węzeł bezkolizyjny dwupoziomowy;

12) **budowa Zachodniej Obwodnicy Miasta Gliwice** - od węzła z DK-88 do ul. Rybnickiej (DK-78). Droga ta, pomimo że zlokalizowana jest w granicach Gliwic, posiada znaczenie ponadlokalne ze względu na plany związane z przełożeniem na nią odcinka drogi krajowej nr 78, który obecnie przebiega przez centrum miasta. Pozwoli to upłynnić ruch na kierunku Tarnowskie Góry - Rybnik (i przeciwnym). Skorzystają na tym, oprócz samych Gliwic inne miasta subregionu, jak Zabrze i Bytom, przez które bezpośrednio przebiega DK-78. Trasa nr 78 posiada charakter ponadregionalny łącząc Chałupki (granica z Republiką Czeską) z miejscowością Chmielnik (województwo świętokrzyskie), co jest jej dodatkowym atutem w kontekście możliwości prowadzenia transportu na różnych poziomach zasięgu terytorialnego;

13) **budowa połączenia ul. Sobieskiego poprzez ul. Robotniczą (częściowo po śladzie DTŚ) do drogi krajowej DK-86.** Połączenie pozwoli na odciążenie centrum Dąbrowy Górniczej, uaktywnienie terenów pokopalnianych „Hałdy Jadwiga" oraz umożliwi dogodne skomunikowanie terenów rekreacyjnych Pogorii III i IV oraz Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca PKP z Sosnowcem, Będzinem czy Katowicami. Pomimo, że droga przebiegać będzie tylko po terenie znajdującym się w granicach miasta Dąbrowa Górnicza, posiada znaczenie ponadlokalne ze względu na ułatwienia dla mieszkańców sąsiednich miast w skomunikowaniu się z tak dużymi i ważnymi ośrodkami rekreacyjno-wypoczynkowymi jakimi są w/w zbiorniki wodne. Budowa takiej drogi pozwoli na uruchomienie komunikacji zbiorowej (KZK GOP, PKP) obsługującej kilka sąsiadujących gmin;

14) **budowa śląskiego odcinka drogi ekspresowej S-46 „Szlak staropolski"** o przebiegu: Kudowa Zdrój – Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Jędrzejów – Kielce – Kraśnik – Lublin – Włodawa oraz Lublin – Dorohusk (z punktu widzenia ogólnopolskiego szczególne znaczenie posiada zwłaszcza wschodni odcinek tej drogi od Lublina do Częstochowy). Droga przejęłaby tranzyt między wschodnimi a południowo-zachodnimi regionami kraju i odgrywałaby równocześnie bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego. Korytarz ten spinałby istniejące korytarze transportowe, tym samym odgrywałby ważną rolę w przewozach dalekobieżnych. Zapewniałby również połączenia międzywęzłowe z krajowymi i międzynarodowymi liniami kolejowymi biegnącymi przez Polskę. Budowa śląskiego odcinka tej drogi pozwoliłaby również na wyprowadzenie ruchu z centrów miejscowości Kochanowice, Lisów, Herby poprzez budowę obwodnicy tych miejscowości;

15) **rozbudowa DK46** (ul. Głównej i ul. Przejazdowej w Częstochowie wraz z budową obejścia ul. Św. Barbary do ul. Pułaskiego). Droga krajowa nr 46 – ul. Główna i Przejazdowa jest głównym szlakiem komunikacyjnym w kierunku Opole, Wrocław. Stanowi połączenie z terenami inwestycyjnymi na granicy Częstochowy i Blachowni. Droga zlokalizowana jest w terenie na którym istnieje już wiele przedsiębiorstw o charakterze usługowym i produkcyjnym. Stan techniczny DK-46 jest bardzo zły: koleiny, ubytki w nawierzchni, brak segregacji ruchu na niektórych jej odcinkach, występowanie miejsc i skrzyżowań niebezpiecznych z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo wzdłuż całej drogi czynnej linii kolejowej. Kumulacja przemysłu, duże natężenie ruchu to czynniki wpływające na niską przepustowość drogi krajowej. Z przekroju rodzajowego pojazdów poruszających się po DK-46 w większości są to tiry i inne samochody o wysokiej ładowności. Te wszystkie elementy, przy niedostosowanym do panującego ruchu układzie drogowym, wpływają negatywnie na jakość podróży, czas przejazdu, przepustowość a przede wszystkim na bezpieczeństwo.

16) **przebudowa dróg wojewódzkich DW793 i DW786**. DW793 stanowi alternatywne połączenie w stosunku do DK1 - połączenie Katowic, Łodzi i Warszawy, przebiega przez teren gmin: Siewierz, Myszków, Żarki, Janów, Przyrów i Dąbrowa Zielona. Natomiast DW786 przebiega przez tereny gmin: Częstochowa, Mstów, Przyrów, Dąbrowa Zielona, Koniecpol i dalej w kierunku Włoszczowej oraz Kielc. W związku z powyższym drogi te tworzą niezwykle istotne szlaki komunikacyjne na terenie nie tylko powiatu częstochowskiego, ale również myszkowskiego i włoszczowskiego. Dają możliwość dojazdu do obszarów gospodarczych i terenów inwestycyjnych położonych na terenie w/w gmin i skomunikowanie ich z przyszłą autostradą. Dodatkowo drogi te są bardzo istotne z uwagi na bezpieczeństwo ich użytkowników, gdyż obecny stan nawierzchni (wyrwy, zaniżenia, brak chodników) powoduje zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi. Ponadto realizacja przebudowy w/w ciągów drogowych pozytywnie wpłynie na wyrównywanie szans i rozwój wschodniej części Powiatu Częstochowskiego;

17) **budowa połączenia drogowego północnej obwodnicy Pszczyny** (droga wojewódzka nr 935) **z drogą wojewódzką 939** i dalej z drogą krajową nr 1 poprzez istniejące rondo w Goczałkowicach-Zdroju. Budowa drogi pozwoli na rozwój nie tylko Pszczyny, ale również gmin sąsiednich, tj. Goczałkowic-Zdroju, Suszca, Strumienia, Pawłowic znacznie poprawiając dostęp do drogi krajowej nr 1. Równocześnie droga ochroni przed nadmiernym ruchem zabytkową część Pszczyny.

18) **obwodnica Miasta Strumienia - uzupełnienie infrastruktury między drogą krajową DK81 w Zbytkowie a drogą krajową DK1 w Pszczynie**. W związku z fatalnym stanem drogi wojewódzkiej nr 939 Zbytków-Strumień-Pszczyna na odcinku 1+261 (przejazd kolejowy) do km 3+145 (skrzyżowanie z ul. Łuczkiewicza) wnioskujemy o uwzględnienie ww. drogi w planach remontowych dróg.

Gmina Strumień od wielu lat zabiega o jej remont. Konieczne jest podjęcie niezbędnych działań w celu właściwego utrzymania drogi, gdyż jest ona drogą o dużym natężeniu ruchu, stanowi obwodnicę zabytkowego centrum Miasta Strumień i skierowany jest na nią ruch ciężkiego taboru samochodowego z drogi krajowej DK81 w kierunku Pszczyny.

19) **zmiana założeń projektowych Drogowej Trasy Średnicowej planowanej do realizacji w Dąbrowie Górniczej** poprzez zaprojektowanie drogi o niższej klasie technicznej „Z" i przekroju jednojezdniowym 1x2, co spowoduje spójność projektowanej drogi z regionalnym systemem układu drogowego oraz strategią rozwoju sieci drogowej gminy Dąbrowa Górnicza. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na zaspokojenie potrzeb transportowych regionu bez ograniczeń.

Marcin Krupa
Przewodniczący
Zgromadzenia Ogólnego