

## **ZGODNOŚĆ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI**

1. W procesie tworzenia zapisów projektu Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego uwzględniono konieczność utrzymania zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność projektu zachowano zarówno stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i krajowym oraz regionalnym. Pozostaje on także koherentny z pozostałymi realizowanymi politykami województwa śląskiego. Projekt wyznacza ramy dla regionalnej polityki transportowej realizowanej przy pomocy programów operacyjnych i rozwoju oraz innych dostępnych instrumentów.
2. Lista dokumentów planistycznych, w podziale według stopnia zasięgu oddziaływania, w które wpisuje się projekt Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego:

### **I. Dokumenty planistyczne Unii Europejskiej:**

- **Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.**

Dokument wyznaczający priorytety działań Unii Europejskiej, wśród których znajdują się: rozwój inteligentny - rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji; rozwój zrównoważony - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej oraz rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu - wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną. Priorytety UE będą realizowane poprzez projekty przewodnie<sup>1</sup>:

- „Unia innowacji” – projekt na rzecz poprawy warunków ramowych i dostępu dofinansowania badań i innowacji, tak by innowacyjne pomysły przeradzały się w nowe produkty i usługi, które z kolei przyczynią się do wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy;
- „Młodzież w drodze” – projekt na rzecz poprawy wyników systemów kształcenia oraz ułatwiania młodzieży wejścia na rynek pracy; „Europejska agenda cyfrowa” – projekt na rzecz upowszechnienia szybkiego Internetu i umożliwienia gospodarstwom domowym i przedsiębiorstwom czerpania korzyści z jednolitego rynku cyfrowego;
- „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów,

---

<sup>1</sup> projekty dotyczące transportu zostały wyłuszczone

przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej;

- „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” – projekt na rzecz poprawy otoczenia biznesu, szczególnie w odniesieniu do MŚP, oraz wspierania rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, przygotowanej do konkurowania na rynkach światowych;
  - „Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia” – projekt na rzecz modernizacji rynków pracy i wzmocnienia pozycji obywateli poprzez rozwój kwalifikacji przez całe życie w celu zwiększenia współczynnika aktywności zawodowej i lepszego dopasowania popytu do podaży na rynku pracy, między innymi dzięki mobilności siły roboczej;
  - „Europejski program walki z ubóstwem” – projekt na rzecz zapewnienia spójności społecznej i terytorialnej, tak aby korzyści płynące ze wzrostu gospodarczego i zatrudnienia były szeroko dostępne, a osoby ubogie i wykluczone społecznie mogły żyć godnie i aktywnie uczestniczyć w życiu społeczeństwa.
- **Biała Księga Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu** (Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna).

Dokument przygotowany przez Komisję Europejską w celu nakreślenia kierunków działań UE dla rozwoju transportu sprzyjającego zrównoważonemu rozwojowi państw członkowskich. Tworzy wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego UE, w której istotną rolę pełnią: zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60 %<sup>2</sup>, zapewnienie efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami, zapewnienie równych szans na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów oraz zapewnienie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy.

- **Polityka wobec portów lotniczych w Unii Europejskiej – rozwiązywanie kwestii przepustowości i jakości z myślą o promowaniu wzrostu, komunikacji i mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju** (Bruksela, dnia 1.12.2011, KOM(2011) 823 wersja ostateczna).

Dokument przygotowany przez Komisję Europejską w celu nakreślenia kierunków działań UE dla rozwoju transportu lotniczego. Polityka nakreślona w tym piśmie koncentruje się na wzmocnieniu przepustowości europejskich portów lotniczych poprzez wzrost efektywności wykorzystania obecnie istniejącej infrastruktury oraz

---

<sup>2</sup> Do 2040r. względem poziomu z 1990 r. zgodnie z Planem działania prowadzącym do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.

intensyfikację budowy i rozbudowy infrastruktury lotniczej. Istotną rolę w polityce UE wobec portów lotniczych odgrywa także kwestia poprawy jakości usług lotniczych, w tym w szczególności zwiększenie dostępności portów lotniczych, poprawa obsługi naziemnej, przejrzystości pobieranych opłat oraz wzmocnienie bezpieczeństwa usług lotniczych. Narzędziem służącym wyżej wymienionym celom zostało powołane w 2008 r. wspólnotowe centrum monitorowania przepustowości portów lotniczych.

- **Zielona Księga Ten-T: przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.** (Bruksela, dnia 4.2.2009 KOM(2009) 44 wersja ostateczna).

Celem polityki transportowej zaprezentowanej w tym dokumencie jest promowanie ekologicznych, bezpiecznych i efektywnych pod względem gospodarczym usług transportowych w ramach rynku wewnętrznego i poza nim. Polityka TEN-T ma za cel zagwarantowanie zintegrowanej i innowacyjnej infrastruktury transportowej umożliwiającej funkcjonowanie usług transportowych zgodnych z polityką zrównoważonego rozwoju. Szczególną uwagę przy budowie tego systemu transportowego poświęca się walce ze zmianami klimatu.

- **Zielona Księga W kierunku nowej kultury mobilności w mieście** (Bruksela, dnia 25.9.2007 KOM(2007) 551 wersja ostateczna.)

Zamierzeniem dokumentu jest przedstawienie proponowanych rozwiązań w zakresie mobilności w mieście. Postulowane są działania zmierzające do zwiększenia efektywności poruszania się w mieście oraz ograniczenia szkodliwego oddziaływania na środowisko środków transportu miejskiego. Istotne role pełni tu promocja spacerów i jazdy na rowerze, wsparcie proekologicznych nowoczesnych technologii dla środków transportu, wzmocnienie dostępności transportu zbiorowego oraz bezpieczeństwa wszelkich środków transportu.

- **Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.** (Bruksela, dnia 8.3.2011 KOM(2011) 112 wersja ostateczna).

Plan przedstawia zamierzenia UE w stosunku do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do roku 2050. Proces ograniczania został podzielony na szereg etapów: do 2020 państwa członkowskie UE mają ograniczyć emisję o 25% w stosunku do poziomu z 1990 r. i odpowiednio o 40% do 2030 r., o 60% do 2040 r. by osiągnąć poziom ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w wysokości 80% w relacji do roku 1990. Plan przewiduje zmniejszenie poziomu w poszczególnych kategoriach działalności człowieka. Jedną z czołowych kategorii jest transport – postulowane ograniczenie emisji do roku 2050 mieścić się w przedziale od 54% do 67%.

## II. Dokumenty planistyczne Rzeczypospolitej Polskiej:

### • **Strategia Rozwoju Kraju 2007 – 2015**

Strategia Rozwoju Kraju 2007 -2015 jest najważniejszym krajowym dokumentem planistycznym określającym działania władz państwowych na rzecz rozwoju kraju. Stanowi także punkt odniesienia dla wszelkich innych dokumentów strategicznych tak na poziomie krajowym jak i regionalnym oraz lokalnym, które muszą pozostawać zgodne z zapisami tej strategii. Jako główny cel strategia założyła podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, który ma zostać osiągnięty poprzez działania w zakresie takich priorytetów jak<sup>3</sup>:

- **Wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (działanie: Rozwój sektora usług);**
- **Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej (działanie: Infrastruktura transportowa);**
- **Wzrost zatrudnienia i podniesienia jego jakości (działanie: Upowszechnienie elastycznych form zatrudnienia oraz wzrost mobilności zasobów pracy);**
- Budowa zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa;
- **Rozwój obszarów wiejskich (działanie: Rozwój i poprawa infrastruktury technicznej i społecznej na obszarach wiejskich)**
- **oraz Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej (działanie: podniesienie konkurencyjności polskich regionów, Wyrównywanie szans rozwojowych obszarów problemowych).**

### • **Strategia Rozwoju Kraju 2020 (projekt)**

Dokument jest aktualizacją opisanej powyżej strategii. Jako główny cel projekt zakłada wzmocnienie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę życia ludności. Realizacja celu głównego ma odbywać się poprzez wdrożenie celów szczegółowych w trzech obszarach strategicznych<sup>4</sup>:

- **Sprawne i efektywne państwo (cel: Zapewnienie środków na działania rozwojowe);**
- **Konkurencyjna gospodarka (cel: Wzrost wydajności gospodarki, Efektywność energetyczna i poprawa stanu środowiska, Zwiększenie efektywności transportu);**
- **Spójność społeczna i terytorialna (cel: Integracja społeczna, Zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych, Wzmocnienie**

---

<sup>3</sup> priorytety dotyczące transportu zostały wyłuszczone

<sup>4</sup> obszary dotyczące transportu zostały wyłuszczone

**mechanizmów dyfuzji oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych).**

- **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie**

Dokument stanowi jeden z najważniejszych aktów planowania strategicznego, w którym określa się cele polityki władz państwowych względem rozwoju regionalnego Polski. Głównym celem polskiej polityki rozwoju regionalnego jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Realizacja celów ma zostać osiągnięta poprzez urzeczywistnienie następujących celów polityki regionalnej<sup>5</sup>:

- **Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”);**
- **Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”);**
- Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność”).

- **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**

Najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym planowania przestrzennego jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030). W ciągu najbliższych dwudziestu lat dokument ten stanowić będzie podstawę dla krajowej polityki przestrzennej oraz określać będzie ramy dla polityk posiadających wpływ terytorialny. KPZK będzie podstawą formułowania wytycznych i ustaleń dotyczących dokumentów strategicznych mających znaczenie dla realizacji celów KPZK, w tym m. in. planów przestrzennego zagospodarowania województw. Głównym założeniem dokumentu jest przyspieszenie rozwoju i modernizacji Polski w ciągu najbliższych kilkunastu lat, co będzie miało bardzo wyraźne konsekwencje dla zagospodarowania przestrzennego kraju. Model rozwoju przestrzennego KPZK 2030 jest osadzony w policentrycznej strukturze systemu osadniczego Polski z rdzeniem zbudowanym z Warszawy, Konurbacji Górnośląskiej, Łodzi, Krakowa, Trójmiasta, Poznania, Wrocławia, Torunia, Bydgoszczy, Szczecina, Lublina, Białegostoku i Rzeszowa oraz miast współtworzących policentryczną sieć w skład których wchodzi (wraz z obszarami funkcjonalnymi) pozostałe miasta wojewódzkie, a także Płock, Koszalin, Słupsk, Bielsko-Biała, Częstochowa, Radom, Rybnik.

- **Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025**

---

<sup>5</sup> cele dotyczące transportu zostały wyłuszczone

Dokument określa zasady prowadzenia narodowej polityki w dziedzinie transportu, koncentrujący się na formułowaniu celów rozwojowych oraz sposobach ich osiągania, tak w układzie zintegrowanym, jak i dla poszczególnych gałęzi transportu. Właściwa infrastruktura oraz odpowiedni poziom usług z zakresu transportu to jeden z istotnych czynników rozwoju, dlatego wśród zadań, jakie są stawiane do realizacji do roku 2025, wymienić można: unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych, restrukturyzację i prywatyzację przedsiębiorstw transportowych oraz liberalizację rynków transportowych, stworzenie systemu współpracy rządu z samorządami w dziedzinie transportu oraz zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Jako podstawowy cel polityki transportowej została przyjęta poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Polityka ta uwzględniać będzie aspekty społeczne, gospodarcze, przestrzenne i środowiskowe.

- **Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku.**

Master Plan jest dokumentem, który przedstawia koncepcję transportu kolejowego w Polsce do roku 2030. Wyznacza on 6 głównych celów o charakterze strategicznym, jakie powinny być osiągnięte przez sektor kolejowy w Polsce do roku 2030, tj.: zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku; zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego; zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych; zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej; efektywność operacyjna i alokacyjna zasobów transportu kolejowego oraz efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia. W ramach Master Planu przyjmowana jest realizacja działań, które wynikają z konkretnych potrzeb przewozowych, a także mające służyć zaspokajaniu potrzeb klientów, zarówno pasażerów, jak i nadawców ładunków. Docelowo, dzięki realizacji działań objętych Master Planem transport kolejowy osiągnie stabilną pozycję na rynku kolejowym w szczególności w tych segmentach, gdzie przewóz koleją jest najbardziej atrakcyjny pod względem finansowym, właściwy ze względów ekonomicznych i społecznych oraz przy obsłudze których kolej może wykorzystywać swoje zalety.

- **Strategia transportu kolejowego do roku 2013**

Dokument „Strategia transportu kolejowego do roku 2013” przedstawia strategiczne założenia kształtowania instrumentów polityki państwa, sposoby oraz zakres odbudowy narzędzi organizacyjnych, ekonomicznych i prawnych. Należy zaznaczyć, że ww. dokument nie zastępuje wszystkich funkcji, które będą realizowane przez dokument „Master plan”, czy też przez biznes plan poszczególnych podmiotów gospodarczych, jak również nie zastępuje funkcji związanych z bieżącym działaniem kolejowych podmiotów gospodarczych.

Zadaniem Strategii jest opracowanie planu działań dla polskiego kolejnictwa, które zapewnią realizację następujących celów: Wzrost efektywności gospodarowania w sektorze kolejnictwa; Sprzyjanie systematycznemu podnoszeniu jakości obsługi użytkowników kolei oraz Efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizacja zatrudnienia.

### III. Dokumenty planistyczne Województwa Śląskiego:

- **Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”**

Dokument planistyczny wyznaczający całokształt polityki rozwoju realizowanej przez samorząd województwa śląskiego. Działania ukierunkowane są poprzez wyznaczenie trzech priorytetów:

- Województwo śląskie regionem nowej gospodarki kreującym i skutecznie absorbującym technologie (cel: Rozwinięta infrastruktura nowej gospodarki);
- Województwo śląskie regionem o powszechnej dostępności do regionalnych usług publicznych o wysokim standardzie (cel: Wysoka jakość środowiska naturalnego, Atrakcyjne warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni)
- Województwo śląskie znaczącym partnerem kreacji kultury, nauki i przestrzeni europejskiej (cel: Duże znaczenie metropolii, miast i regionu w przestrzeni europejskiej).

- **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego**

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego w ciągu najbliższych kilkunastu lat będzie pełnić zasadniczą rolę w sterowaniu przyszłością regionu tak, by w optymalny sposób wykorzystywać istniejące zasoby i szanse, zapewniając przez to województwu długotrwały zrównoważony rozwój. Aby wizja przyszłości przestrzeni województwa śląskiego była osiągalna należy zrealizować sześć głównych celów, tj.: dynamizację i restrukturyzację przestrzeni województwa, wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej, ochronę zasobów środowiska, wzmocnienie systemu obszarów chronionych i wielofunkcyjny rozwój terenów otwartych, rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury, stymulowanie innowacji w regionalnym systemie zarządzania przestrzenią oraz rozwój współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego. Plan koordynuje działania administracji publicznej, jak również ułatwia koordynację strategii i rozlicznych zamierzeń pod kątem czasu i miejsca ich realizacji.

- **Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych.**

Dokument nakreśla wizję rozwoju sieci lotnisk lokalnych w województwie śląskim. Głównym celem jest wykreowanie sieci konkurencyjnych lotnisk lokalnych uzupełniających ofertę MPL „Katowice” w Pyrzowicach głównie w zakresie ruchu

biznesowego, sportowego, rekreacyjnego, prywatnego. Realizacja koncepcji opierać się będzie na urzeczywistnieniu celów szczegółowych, tj.: rozbudowie infrastruktury lotniczej na obszarze lotnisk lokalnych, wsparciu rozwoju infrastruktury okołolotniskowej oraz stworzeniu systemu rozwoju i zarządzania rozwojem sieci lotnisk lokalnych.