

FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG
do „Wstępnego projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020”

1. Informacja o zgłaszającym: - osoba fizyczna - instytucja

Imię i nazwisko/ nazwa instytucji	Zielone Mazowsze
Status prawny instytucji	Stowarzyszenie
Miejsce zamieszkania/siedzi ba firmy	ul. Nowogrodzka 46/6 00-695 Warszawa
Subregion	
Adres do korespondencji	j.w.
Osoba do kontaktu	Krzysztof Rytel
e-mail	biuro@zm.org.pl
tel./fax	22/6217777

2. Zgłaszane uwagi, postulaty, propozycje

Lp	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (rozdział/strona/punkt)	Treść uwagi	Strona dokumentu, do której odnosi się wskazana uwaga	Uzasadnienie uwagi
1.	WPROWADZENIE			
2.	STRESZCZENIE ANALIZY SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ			

3.	CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO NA LATA 2014-2020			
4.	KWESTIE HORYZONTALNE			
5.	ZGODNOŚĆ PRIORYTETÓW Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI			
6.	PRIORYTET I. WZMACNIANIE NOWOCZESNEJ GOSPODARKI REGIONU			
7.	PRIORYTET II. CYFROWE ŚL@SKIE			
8.	PRIORYTET III. WZMOCNIENIE KONKURENCYJNOŚCI MŚP Z REGIONU			
9.	PRIORYTET IV. GOSPODARKA NISKOEMISYJNA I ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII			
10.	PRIORYTET V. OCHRONA ŚRODOWISKA I DZIEDZICTWA KULTUROWEGO	W zakresie gospodarki odpadami wyłączyć metody termiczne (spalarnie odpadów)	Str. 93	Spalanie odpadów jest technologią bardzo kosztowną. Projekty w zakresie budowy spalarni w okresie 2007-13 były finansowane z POIiŚ i tak powinno być również w okresie 2014-2020.
11.	PRIORYTET VI. TRANSPORT	Do Priorytetu należy wprowadzić działania w zakresie rewitalizacji infrastruktury kolejowej i zakupu taboru kolejowego oraz zapewnić zbliżony poziom finansowania	Str. 96 - 97	Takie części treści Priorytetu jak: <ul style="list-style-type: none"> - Opis Priorytetu ("W ramach Priorytetu wsparcie uzyskają inwestycje z zakresu rozbudowy i przebudowy kluczowej infrastruktury drogowej regionu. Będą to projekty polegające na przebudowie dróg istniejących prowadzące do wzrostu ich nośności, jak również budowie nowych odcinków dróg. W szczególności wsparcie uzyskają inwestycje łączące drogi znajdujące się w sieci TEN-T"); - Wskaźniki realizacji celów Priorytetu (całkowita długość no-

		<p>przyjaznych środowisku form transportu co inwestycji drogowych.</p>	<p>wych dróg, całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brak wśród beneficjentów spółki PKP PLK <p>świadczą o tym, że ma on być przeznaczony w całości wyłącznie na projekty drogowe. W tej sytuacji takie stwierdzenia jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Priorytet VI odpowiada celowi tematycznemu Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych” (str. 96); - „(...) występuje komplementarność działań realizowanych w ramach niniejszego Priorytetu z działaniami wdrażanymi w ramach interwencji FS w następującym zakresie: (...) rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu” (str. 96/97) <p>są absurdem i szczytem groteski.</p> <p>W rzeczywistości przeznaczenie 100% środków w Priorytecie „Transport” na infrastrukturę drogową jest zaprzeczeniem zasady zrównoważonego rozwoju i prowadzi do spadku konkurencyjności przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych środków transportu względem transportu samochodowego.</p> <p>Przypominamy, że Aglomeracja Górnośląska już obecnie poprzecinana jest siecią dwujezdniowych dróg wysokich klas, w większości bezkolizyjnych, łączących praktycznie wszystkie duże miasta, podczas gdy infrastruktura kolejowa jest w stanie agonialnym - ze względu na śmierć techniczną zlikwidowano już przewozy pasażerskie na wielu liniach (np. w relacjach Gliwice - Rybnik, Bielsko Biala - Cieszyn, Żywiec - Sucha Beskidzka, Tychy - Oświęcim, Wodzisław - Jastrzębie Zdrój, Jastrzębie Zdrój - Żory - Orzesze, czy ostatnio Wodzisław - Chałupki) i aktualnie grozi to kolejnym liniom (np. do Wisły, do Sławkowa, Zebrzydowice - Cieszyn, Mysłowice - Oświęcim).</p> <p>Obecnie z powodu niedrożności szlaków kolejowych dochodzi do przenoszenia przewozów węgla z kolei na transport drogowy. Co wspólnego ze zrównoważonym rozwojem ma wożenie towarów masowych ciężarówkami?</p>
--	--	--	--

			<p>Według naszych analiz przy obecnym stanie technicznym linii kolejowych na Śląsku, ekstrapolując dotychczasowe tempo obniżania się parametrów technicznych, do roku 2020 prędkości obniżą się do 0 km/h na 60% odcinkach obecnie eksploatowanej sieci kolejowej województwa śląskiego.</p> <p>Potrzebne jest zarezerwowanie w RPO środków na rewitalizację kolejowych linii regionalnych, gdyż z programu krajowego (POLiS 2014-2020), finansowanego głównie z Funduszu Spójności, tak jak w okresie 2007-2013 będą mogły być finansowane jedynie projekty na sieci TEN/T),.</p> <p>W okresie 2007-13 inne województwa potrafiły w swoich RPO przeznaczyć spore środki na rewitalizację regionalnych linii kolejowych, a spółce PKP PLK udało się zrealizować dobre projekty. Np. województwo warmińsko - mazurskie zarezerwowało 94 mln na połączenie Olsztyn - Szczytno - Szymany, zachodniopomorskie 76 mln zł na linii Wałcz - Ulikowo i Kołobrzeg - Goleniów, pomorskie 187 mln na linie do Helu i do Kościerzyny, wielkopolskie aż 194 mln na linie do Wolsztyna i Wągrowca. Natomiast z RPO województwa śląskiego zrealizowano tylko przystanki SKR w Tychach za kwotę 28 mln zł.</p> <p>Taka sytuacja nie może być tolerowana w perspektywie 2014-2020. Przypominamy, że na obszarze Aglomeracji Górnośląskiej zanieczyszczenie powietrza przekracza dopuszczalne poziomy o setki procent (np. w zakresie rakotwórczych pyłów PM10), najbardziej w całym kraju. Powoduje to łamanie przez Polskę dyrektywy o czystości powietrza.</p> <p>Przypominamy, że Program ochrony powietrza dla stref województwa śląskiego, w których stwierdzone zostały ponadnormatywne poziomy substancji w powietrzu (uchwała Nr III/52/15/2010 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 16 czerwca 2010 r.) w celach taktycznych w zakresie emisji liniowej wymienia:</p> <p style="text-align: center;"><i>3. Wsparcie istniejących działań i inwestycji w zakresie transportu, które przyczyniają się w istotny sposób do poprawy jakości powietrza na obszarach przekroczeń</i></p> <p>a w zakresie tego celu przewidziano następujące działania:</p>
--	--	--	--

				<p>– <i>rozwój komunikacji zbiorowej „przyjaznej dla użytkownika”, w tym: przedłużanie tras autobusowych tramwajowych, budowę nowych tras, tworzenie atrakcyjnych systemów dojazdu do pracy środkami komunikacji publicznej, z parkingami na obrzeżach miast, prowadzenie polityki cenowej zachęcającej do korzystania ze środków komunikacji miejskiej;</i></p> <p>Władze Województwa Śląskiego muszą przestać udawać, że coś z tym robią, a zacząć wdrażać realne działania. Przeznaczenie 100% środków w priorytecie „Transport” na projekty drogowe oznacza, że władze województwa nadal nie chcą nic w tej sprawie zrobić, a raczej zamierzają pogłębiać problem.</p> <p>W związku z powyższym informujemy, że w przypadku jeżeli w RPO-WSL na przyjazne środowisku formy transportu, w tym transport kolejowy (infrastruktura i tabor), nie zostanie przeznaczona kwota co najmniej równa kwocie przeznaczonej na drogi, to nasze Stowarzyszenie będzie zmuszone zwrócić się do Komisji Europejskiej o odrzucenie dokumentu w takim kształcie.</p>
12.	PRIORYTET VII. REGIONALNY RYNEK PRACY			
13.	PRIORYTET VIII. REGIONALNE KADRY GOSPODARKI OPARTEJ NA WIEDZY			
14.	PRIORYTET IX. WŁĄCZENIE SPOŁECZNE I REWITALIZACJA			
15.	PRIORYTET X. WZMOCNIENIE POTENCJAŁU EDUKACYJNEGO REGIONU			
16.	PRIORYTET XI. SPRAWNA ADMINISTRACJA			
17.	PRIORYTET XII. POMOC TECHNICZNA			

18.	OPIS INSTRUMENTÓW TERYTORIALNYCH			
19.	SYNTETYCZNY OPIS WDRAŻANIA REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO			
20.	PLAN FINANSOWY			
21.	ZAŁ. 1. OPIS PROCESU PRZYGOTOWANIA PROJEKTU REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO NA LATA 2014-2020			
22.	ZAŁ. 2. LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH REKOMENDOWANYCH JAKO PROJEKTY KLUCZOWE	Patrz tekst pod tabelą		Patrz tekst pod tabelą
23.	ZAŁ. 3. ANALIZA SWOT			

Uwagi do zał. 2:

Uwaga 1: dot. projektu w Priorytecie V, str. 158

Dotyczy projektu „Rozbudowa regionalnej instalacji zagospodarowania odpadów komunalnych w Sobuczynie obsługującej północny region województwa śląskiego” o wartości 677,3 mln zł. Naszym zdaniem tak kosztowne projekty powinny być finansowane z programu centralnego POIiŚ, który finansuje tak duże projekty. W przeciwnym razie projekt ten pochłonie większość środków z RPO na gospodarkę odpadami. Po to w POIiŚ są środki na tak duże projekty, aby ze środków regionalnych można było sfinansować zakłady o mniejszej skali. Jeden zakład dla subregionu częstochowskiego absolutnie nie rozwiąże gospodarki odpadami w skali województwa. A gdzie zakłady, które obsłużą Katowice, Gliwice, Sosnowiec, Dąbrowę, Zawiercie, Bielko – Białą, Tarnowskie Góry, Lubliniec, Racibórz?

Uwaga 2: dot. projektów w Priorytecie VI, str. 158

Brak projektów kolejowych.

Dziwi, że urząd marszałkowski ma problem ze wskazaniem takich projektów w zakresie kolei, skoro dysponuje opracowaniem p.t. „Studium zapotrzebowania na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie w otoczeniu komunikacyjnym sieci kolejowej w województwie śląskim”, wykonanym na zlecenie urzędu. W opracowaniu tym dokładnie określono potrzeby w zakresie remontów linii kolejowych. Wnioskujemy o włączenie do RPO WSL projektów kolejowych wg tabeli poniżej. Zostały one zaproponowane na podstawie wykazu koniecznych inwestycji z przytoczonego opracowania. Pominięto jedynie inwestycje, które znalazły się w projekcie aktualizacji Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych na lata 2011-15 oraz inwestycje na liniach sieci TEN-T, które mogą być finansowane z FS i najprawdopodobniej zostaną zrealizowane z POliŚ 2014-2020 (patrz mapka poniżej). Część zaoszczędzonych w ten sposób środków przesunięto na nowe propozycje projektów. Zmieniono także zakres projektu 11 dostosowując do wykonanych już robót z Funduszu Kolejowego i koniecznych napraw obiektów inżynierskich, rozszerzono nieznacznie zakres projektu 7.

Województwo Śląskie jest w tej szczęśliwej sytuacji, że w związku z przesunięciem części środków w POliŚ 2007-13 na projekty rewitalizacyjne, kilka takich projektów zostało przygotowanych na obszarze północnej części województwa i prawdopodobnie do 2015 roku potrzeby z zakresu rewitalizacji infrastruktury kolejowej w tej części województwa zostaną zrealizowane. Pozostaje do naprawy gęsta sieć kolejowa w części południowej województwa.

Według programu inwestycyjnego z przytoczonego opracowania możliwe jest w perspektywie 2020 roku zrealizowanie tego zadania i to przy skali wydatków znacznie niższej od wpisanych do projektu RPO WSL projektów drogowych, które w przeciwieństwie do proponowanych przez nas projektów kolejowych, tworzących całą sieć, są mało widoczne na sieci drogowej województwa. Urząd ma możliwość albo zrealizować kilka więcej projektów drogowych, nie powodujących większej zmiany w skali sieci drogowej województwa, albo uzyskać dobre parametry praktycznie na całej sieci kolejowej województwa.

Należy zaznaczyć, że zakres projektów rewitalizacyjnych za przywołanym opracowaniem jest skoncentrowany na wymianie nawierzchni torowej, bez inwestycji w sieć trakcyjną czy systemy sterowania ruchem (chyba, że wyszczególniono inaczej), które zazwyczaj nie mają wpływu na czas jazdy. Do osobnym projektów wyłączono też działania w zakresie dworców, peronów i węzłów przesiadkowych (można je też przydzielać do projektów rewitalizacji poszczególnych linii).

Przyjęto, że zgodnie z wieloletnimi planami i toczącymi się przygotowaniem z programu centralnego (POliŚ) na okres 2014-20 zostaną zrealizowane na terenie województwa następujące inwestycje:

- modernizacja linii kolejowych w korytarzu E65 odc. Katowice – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice / Zwardoń;
- modernizacja linii kolejowej nr 137 na odc. Gliwice Łabędy – Kędzierzyn Koźle (E30);
- połączenie kolejowe Katowice – Lotnisko Pyrzowice.

Ponadto należy starać się, żeby z programu centralnego w ramach modernizacji katowickiego węzła kolejowego w korytarzu linii E65 i E30 (linie nr 1 i 137) został wykonany wydzielony układ torowy dla Szybkiej Kolei Regionalnej co najmniej na odcinku Dąbrowa Górnicza Huta Katowice – Chorzów Batory (podobnie jak z programu centralnego finansowana jest rozbudowa układu torowego w centrum Łodzi, wkrótce także Krakowa, modernizacja w Poznaniu, Trójmieście i Wrocławiu, w Warszawie finansowana jest budowa metra).

Również połączenie kolejowe Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki znajduje się w korytarzu europejskim E-59 i dlatego należy inwestycje na nim pozostawić planom centralnym.

Proponowane przez nas projekty w znakomitej większości zostały wybrane pod kątem potrzeb przewozów pasażerskich, stworzenia sieci połączeń kolejowych wysokiej częstotliwości, łączących wszystkie duże miasta konurbacji. Jednak wiele z proponowanych do rewitalizacji linii ma charakter uniwersalny, stąd projekty te mają znaczenie także dla ruchu towarowego – szczególnie projekty nr: 2, 4, 9, 10, 11, 12. Przede wszystkim z myślą o transporcie towarów zaproponowano projekty nr 15 i 16, czyli rewitalizację północnej i południowej obwodnicy towarowej Katowic. Łącznie z linią Leszczyny – Knurów (proj. nr 11) Są to kluczowe projekty dla ruchu towarowego na Śląsku. Obecnie wszystkie te połączenia są niedrożne (prędkości 30 i 20 km/h, miejscami brak przejezdności). Z tego powodu ruch towarowy kierowany jest linią 137 (E30), która nie jest do tego przeznaczona i co powoduje jej szybką degradację. Kopalnie rybnickie i jastrzębskie odcięte są od wyjazdu na magistralę węglową – wywóz węgla odbywa się trasami okrężnymi (np. przez Kędzierzyn Koźle) z nakładaniem wielu dziesiątek kilometrów na każdym pociągu, co oczywiście ma znaczenie pod kątem ochrony środowiska – emisje z lokomotyw powiększone zbędnymi kilometrami. Jednocześnie tak zdegradowane linie i niskie prędkości powodują kradzieże węgla z pociągów. Dlatego te 3 projekty są bardzo ważne.

Tabela. Proponowane projekty kluczowe dla Priorytetu VI z zakresu transportu kolejowego.

Nr	Nazwa	Zakres	kmt	Koszt
Projekty kolejowe - infrastruktura				
1.	Rewitalizacja trasy kolejowej Chybie - Wisła	Naprawa główna toru 1 linii 694 na odc. podg. Bronów - podg. Bieniowiec; Naprawa główna toru 1 linii 157 na odc. podg. Bieniowiec-Skoczów wraz z 4 rozjazdami; Naprawa główna linii 190 na odc. Skoczów - Goleiszów; Naprawa główna linii 191 na odc. Goleiszów -Wisła Uzdrowisko;	35,3	76 mln
2.	Rewitalizacja trasy kolejowej Mysłówice – Oświęcim	Naprawa główna toru 2 linii 138 na odc. Mysłówice (22,948) - Nowy Bieruń (4,262);	5,4	47 mln
3.	Rewitalizacja trasy kolejowej Sosnowiec - Sławków	Naprawa główna toru 1 linii 62 na odc. Sosnowiec Gł. - Sławków - granica województwa wraz z 5 rozjazdami	27,4	48 mln
4.	Rewitalizacja trasy kolejowej Bytom – Gliwice z budową nowych przystanków	Naprawa główna linii 14, tor 1 w km -0,439 - 7,92, tor 2 w km 7,92 – 10,8; Wymiana podkładów na linii nr 132, tor 1 w km 16,9 - 22, tor 2 w km 16,9 – 22; Wymiana 5 rozjazdów na st. Zabrze Biskupice (linia 132); Nowe przystanki: Zabrze Skłodowskiej, Bytom Szombierki, odbudowa przystanku Zabrze Północ (4,5 mln zł).	21,5	29 mln
5.	Poprawa dostępności kolei na obszarze województwa śląskiego poprzez modernizację istniejących i budowę nowych przystanków kolejowych	Celem projektu jest poprawa dostępności kolei na obszarze województwa poprzez modernizację przystanków kolejowych, dostosowanie ich lokalizacji do obecnych potrzeb oraz integrację z innymi środkami transportu (tworzenie węzłów przesiadkowych), wyposażenie w monitoring i dynamiczną informację pasażerską. Przystanki istniejące do modernizacji: - Wisła Uzdrowisko, Ustroń, Skoczów (po 1,62 mln zł); - Ustroń Zdrój, Ustroń Polana (po 1 mln zł); - Mikołów, Orzesze, Czerwionka, Jańskowice, Leszczyny (po 1,6 mln zł); - Łaziska Górne, Czerwionka Dębieńsko, Katowice Piotrowice (po 1,15 mln zł); - Rybnik, 2 perony (3,31 mln zł); - Mysłówice – 2 perony (4,9 mln zł); - Chorzów Miasto, Tarnowskie Góry (po 2,46 mln zł); - Myszków – 2 perony (3,91 mln zł); - Poraj (1,41 mln zł); - Częstochowa Raków – 2 perony (1,96 mln zł);		80 mln

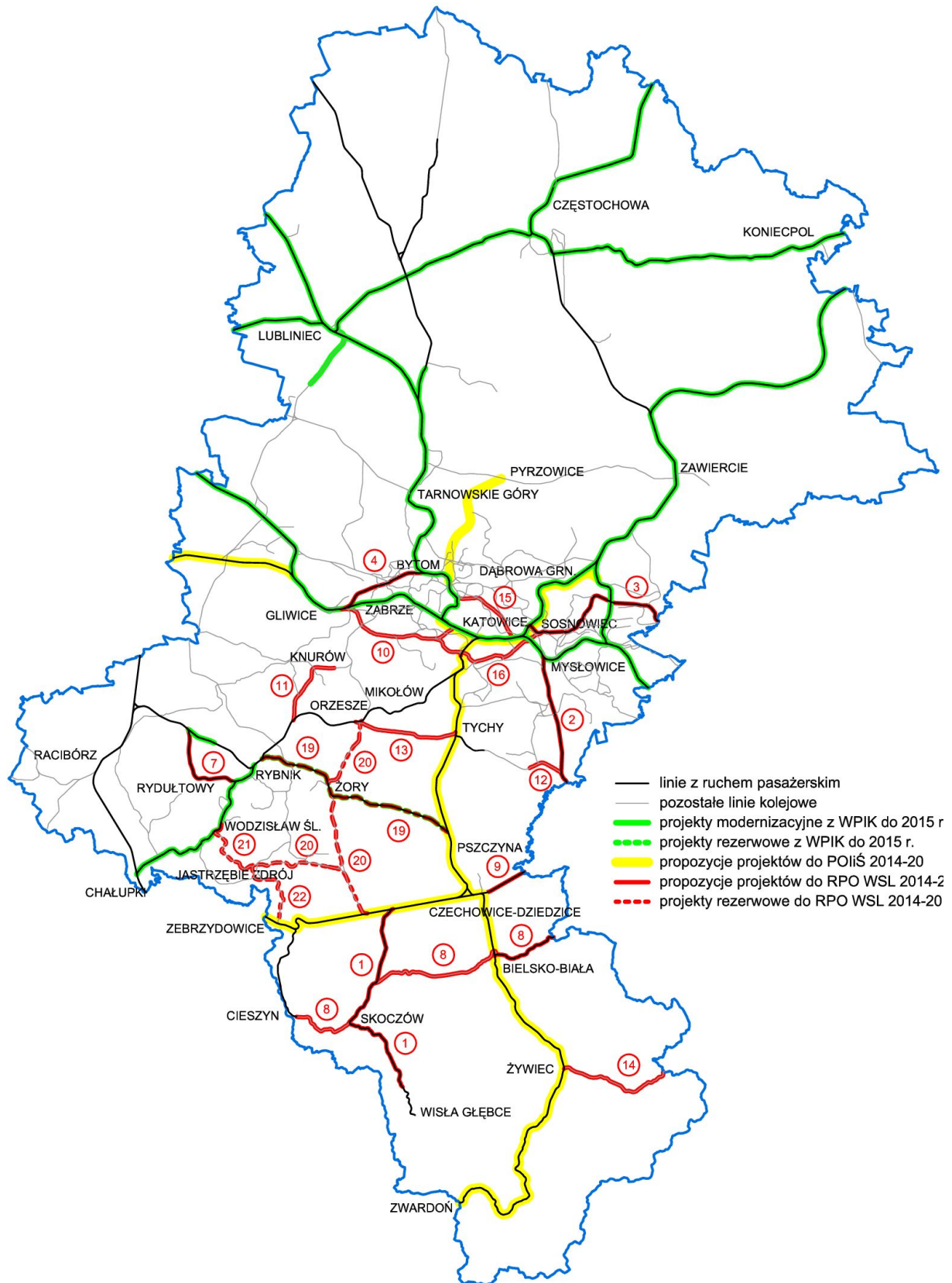
		<ul style="list-style-type: none"> - Żarki Letnisko – 2 perony (1,09 mln zł); - Wodzisław Śl. (1,150 mln zł); - Kłomnice, Jacków, Widzów Teklinów, Rzerzeczyce (9,2 mln zł); - Cieszyn (719 tys. zł); - Lubliniec, Bytom (6,469 mln zł); - Sosnowiec – peron 1 (545 tys. zł); - Żory (719 tys. zł); - Bytom (1,154 mln zł); - Knurów Miasto (719 tys. zł); - (5,570 mln zł); <p>Nowe przystanki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Katowice Jankego (2,3 mln zł); - Katowice Morawa (1,090 mln zł); - Katowice Akademiki (2,3 mln zł); - Katowice Tysiąclecia (1,090 mln zł); - Dąbrowa Górnicza Lipskiego (2,3 mln zł); - Zabrze Gdańska(1,090 mln zł); - Gliwice Kopernika przy linii 167 (1,090 mln zł); - Chorzów Uniwersytet (1,46 mln zł); - Wodzisław Miasto wraz z odbudową toru linii 159 od stacji Wodzisław do ul. Targowej – ok. 1,2 km (3,5 mln zł) - Gierałtowice Centrum (360 tys. zł); - Gliwice Sośnica na linii 137 (2,3 mln zł); <p>Przebudowa (lub przesunięcie) przystanków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nowa krawędź Sosnowiec Płd. po stronie dworca (1,154 mln zł); - nowe krawędzie Rydułtowy (720 tys. zł); - Bytom Północ – nowa lokalizacja (719 tys. zł); - Bielsko-Biała Miasto (zamiast Bielsko-Biała Górne 359 tys. zł); <p>Pozostałe środki na modernizację peronów w lokalizacjach wybranych w konkursie (wkład własny samorządów gmin).</p>		
6.	Poprawa dostępności kolei na obszarze województwa śląskiego przez rewitalizację małych dworców kolejowych	<p>Projekt rewitalizacji 12 małych dworców kolejowych na obszarze województwa. Lokalizacje powinny być wybrane w trybie konkursu, zgłaszane przez samorządy miast i gmin. Warunkiem włączenia dworca do projektu powinna być gotowość samorządu do przejęcia obiektu, zapewnienia wkładu własnego oraz utrzymania funkcji dworcowej co najmniej na części powierzchni (minimum poczekalnia czynna w godz. 6-21 z biletomatem oraz lokal handlowy, usługowy lub gastronomiczny w budynku). Przykładowe obiekty do objęcia projektem: Rydułtowy, Goczałkowice Zdrój, Czerwionka, Leszczyny, Orzesze, Orzesze Jaśkowice, Gliwice Łabędy.</p>	12 dworców	34 mln

7.	Rewitalizacja trasy kolejowej Rybnik Towarowy - Nędza	Naprawa główna linii 140 w km 43,8-58,0 (Rybnik Towarowy – Sumina) Likwidacja ograniczeń prędkości na odc. Sumina – Nędza na obu torach (w sumie 1,5 kmt nawierzchni)	14,2	33 mln
8.	Rewitalizacja trasy kolejowej Zebrzydowice – Cieszyn – Goleszów, Skoczów – Bielsko Biała – Kozy Zagroda	Wymiana podtorza na linii 90 w km 14,75-19,6 Wymiana podkładów na linii 90 na pozostałych odcinkach; Wymiana podkładów na linii 190 na odc. Goleszów – Cieszyn, punktowa wymiana szyn i podtorza, poprawa trójkąta widzialności; Naprawa główna linii 190 na odcinku Skoczów - Bielsko-Biała; Remont mostów na linii 190 w km 20,87 i 21,7; Naprawa główna linii 117 na odc. Kozy - Bielsko-Biała Wsch. w wybranych lokalizacjach.	45,8	53 mln
9.	Rewitalizacja trasy kolejowej Czechowice Dziedzice - Oświęcim	Naprawa główna toru 1 i 2 linii 93 w km 38,65 - 49,65 (granica województwa - Ochodza)	22,0	45 mln
10.	Rewitalizacja trasy kolejowej Gliwice Wschodnie – Zabrze Makoszowy – Ruda Kochłowice – Katowice Załęże z adaptacją do ruchu pasażerskiego	Naprawa główna toru 1 i 2 linii 141 odc. Gliwice - Ruda Kochłowice wraz z wymianą 10 rozjazdów; Naprawa główna linii 164 w km 2,865-5,966 (Hajduki – Ruda Kochłowice) wraz z wymianą 7 rozjazdów; Naprawa główna linii 651 w km 1,443 - 3,547 (Gottwald – Hajduki); Naprawa główna linii 713 w km 0 - 3,939 (Gottwald - Katowice Załęże); Przebudowa lub budowa nowych peronów: Gliwice Sośnica, Zabrze Makoszowy, Ruda Kochłowice, Ruda Wirek, Ruda Bielszowice, Chorzów Hutników (5 mln zł).	27,8	67 mln
11.	Rewitalizacja trasy kolejowej Leszczyny – Knurów – Zabrze Makoszowy Kopalnia	Naprawa główna toru 2 linii 149 w km 9,450 – 22,600 wraz z siecią trakcyjną (na odcinku Knurów Kopalnia – Szczygłowice Kopalnia odbudowa sieci trakcyjnej); Remont mostu w km 9,500 i wiaduktu w km 16,400.	13,1	45 mln
12.	Budowa połączenia kolejowego Tychy Lodowisko – Nowy Bieruń	Budowa toru w trasie dawnego odcinka linii 885 KWK Piast (ul. Bogusławskiego) – Ściernie wraz z odbudową podg. Ściernie (ok 2,5 kmt) Naprawa główna toru 2 linii 885 na całej długości (Nowy Bieruń – KWK Piast – ul. Bogusławskiego, ok. 3,3 kmt); Elektryfikacja na odc. Tychy Lodowisko – Nowy Bieruń (ok. 16 kmt)	5,8	30 mln
13.	Rewitalizacja trasy kolejowej Tychy – Orzesze Jaśkowice	Naprawa główna linii 169 Tychy – Orzesze Jaśkowice.	17,1	31 mln
14.	Rewitalizacja trasy kolejowej Żywiec - Sucha Beskidzka na obszarze województwa śląskiego	Naprawa główna linii 97 na odcinku granica województwa – Żywiec (km 63,960 – 81,300) wraz ze stacją Jeleśnia.	18,0	37 mln
15.	Rewitalizacja północnej towarowej obwodnicy Katowic z adaptacją do ruchu pasażerskiego	Rewitalizacja linii nr 161 Katowice Szopienice Płn. – Siemianowice Śl. – Chorzów Stary (km 0,0 – 12,1); Budowa przystanków osobowych na linii nr 161; Budowa łącznicy z linii nr 137 na linię nr 161.	26,0	75 mln
16.	Rewitalizacja południowej towarowej	Rewitalizacja linii nr 171 odc. Dąbrowa Górnicza Wschód – Katowice Muchobór – Panewnik (km 11,8 –	73,8	160 mln

	obwodnicy Katowic	41,7); Rewitalizacja linii nr 141 odc. Katowice Ligota – Ruda Kochłowice (km 0,0 - 7,0).		
Razem			353,2	900 mln
Projekty kolejowe - tabor				
17.	Dostawa i zakup zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich	Projekt przesunięty z priorytetu IV		273 mln
18.	Zakup zespołów trakcyjnych dla obsługi nowych linii	Zakup 24 szt. ezt 2-członowych dla nowych linii: Żywiec – Sucha Beskidzka: 2 szt. Cieszyn – Bielsko-Biała: 3 szt. Gliwice – Kochłowice – Katowice (takt co ½ h): 4 szt. Rybnik – Knurów – Gliwice (takt co 1 h): 3 szt. Tychy – Orzesze Jaśkowice (takt co 1 h): 2 szt. Katowice – Orzesze – Żory – Jastrzębie Zdrój (takt co 1h): 3 szt. Rybnik – Jastrzębie Zdrój: 3 szt. Jastrzębie Zdrój – Czechowice Dziedzice (takt co 2 h): 1 szt. Rezerwa eksploatacyjna: 3 szt.	24 składy	264 mln
Razem projekty taborowe:				537 mln
Razem infrastruktura kolejowa + tabor				1437 mln
Projekty rezerwowe				
19.	Rewitalizacja trasy kolejowej Rybnik - Pszczyna	Naprawa główna toru 1 linii 148 na odcinku Rybnik-Żory (tor 2 do zamknięcia); Naprawa główna linii 148 w km 5-21,873 (Radostowice-Żory) z wymianą 4 rozjazdów; <i>Projekt (o szerszym zakresie) jest projektem rezerwowym w WPIK do 2015 r.</i>	30,7	56 mln
20.	Rewitalizacja trasy kolejowej Orzesze – Żory – Jastrzębie Zdrój i Pawłowice Śl. - Chybie	Odbudowa linii 159 na odc. Orzesze – Żory (km 0 - 13,933) z siecią trakcyjną, ssp, posterunkiem Olszynka i nowym przystankiem Olszynka (peron na linii 159 i peron na linii 169) Naprawa główna linii 159 na odcinku Żory – Pawłowice Śl. (km 13,933 – 26,197 tor 1 i km 13,933 – 24,520 tor 2) wraz z remontem wiaduktów w km 15,100 – 17,120, 23,200 – 23,600 i 26,100 Odbudowa linii 159 na odc. Pawłowice Śl. - Jastrzębie Zdrój (km 26,197 – 36,800 z siecią trakcyjną, stacją Jastrzębie Zdrój i nowym p.o. Jastrzębie Zdrój Wschód (al. Piłsudskiego - ul. Turystyczna);	62,1	168 mln

		<p>Naprawa główna toru 1 linii 157 na odc. Pawłowice Śl. – Chybie w km 1,900 – 10,200, toru 2 w km 2,500 – 3,300, 5,000 – 6,350, 7,900 – 8,800.</p> <p><i>Z uwagi na niekorzystny przebieg linii w Jastrzębiu Zdroju studium wykonalności winno wskazać optymalne rozwiązanie na obszarze miasta, być może w nowym śladzie. Należy również wybrać najbardziej efektywne projekty spośród projektów 20-22 i/lub kolejność ich realizacji.</i></p>		
21.	Budowa połączenia kolejowego Jastrzębie Zdrój – Wodzisław Śl.	<p>Odbudowa linii 159 na odc. Jastrzębie Zdrój – most na Szotkówce; Odbudowa linii 875 na odc. Wodzisław Śląski – KWK Moszczenica z włączeniem do linii 159 pomiędzy ul. Moszczeńską i Szotkówką, i przesunięciem wiaduktu nad ul. Moszczeńską; Przejście bezkolizyjne nad lub pod A1; Ewentualnie elektryfikacja całości.</p>	ok. 14	55 mln (69 mln)
22.	Odbudowa połączenia kolejowego Jastrzębie Zdrój - Zebrzydowice	Odbudowa linii nr 170 Jastrzębie Zdr. Moszczenica – Zebrzydowice wraz z włączeniem do linii nr 159.	ok. 15	35
Razem projekty rezerwowe			121,8	314 mln (328 mln)
Razem projekty podstawowe + rezerwowe			475	1751 mln (1765 mln)

Mapa proponowanych rewitalizacji linii kolejowych na terenie województwa śląskiego



Wizualizacja typowego przystanku po przebudowie

Źródło: „Studium zapotrzebowania na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie w otoczeniu komunikacyjnym sieci kolejowej w województwie śląskim”

