

**ZESTAWIENIE UWAG
STRATEGIA ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGO
WRAZ ZE STRATEGIĄ REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH NA LATA 2014-2020**

Uwaga otrzymana drogą mailową, będąca rozwinięciem uwag (nr 1-4), zgłoszonych za pośrednictwem formularza CyfrowaDemokracja.pl:

Treść otrzymanego maila:

„Grupa inicjatywna „Kolej na Bielsko” na rzecz reaktywacji linii Bielsko-Cieszyn poprzez stworzenie nowoczesnej kolei miejskiej/ podmiejskiej opartej o lekkie, niskoemisyjne szynobusy.

Uwagi do Analizy wykonalności przedsięwzięć w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego oraz do Strategii Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego Wraz Ze Strategią Regionalnych Inwestycji Terytorialnych Na Lata 2014-2020

W naszej opinii przyjęte dla Bielska-Białej raptem 2 (słownie: dwa) działania projektowe, jakimi są:

- Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej;*
- Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej*

wbrew przyjętym dla RPO WSL 2014-2012 celom tematycznym - nie tylko nie sprzyjają powstaniu w przyszłości zintegrowanego, spójnego i wydolnego systemu transportu w aglomeracji Bielska-Białej i w jej obszarze funkcjonalnym złożonym z ościennych i okolicznych gmin, ale wręcz skazują miasto Bielsko-Biała na pogłębiający się komunikacyjny izolacjonizm, a bielsko-bialską aglomerację i jej otoczenie funkcjonalne – na komunikacyjną dezintegrację. Działania projektuje się z wyeliminowaniem propagowanego w założeniach RPO transportu multimodalnego, w tym szynowego.
Dostępne dokumenty nie wskazują bowiem, aby Miasto Bielsko-Biała podejmowało starania nakierowane

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

na uruchomienie w przyszłości nowoczesnej, opartej o lekki niskoemisyjny szynobus, kolei miejskiej/ podmiejskiej z wykorzystaniem zwłaszcza nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Cieszyn, ale także z wykorzystaniem innych linii kolejowych na osiach zachód – wschód i północ – południe (np. linia nr 117 Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska).

Co prawda w dokumencie STRATEGIA ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGOWOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO wraz ze STRATEGIĄ REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH NA LATA 2014-2020 (str. 239-240) sygnalizuje się, że w koncepcyjnym opracowaniu znajduje się przedsięwzięcie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko Biała – Cieszyn na odcinkach: Bielsko Biała Główna – Skoczów i Goleszów –Cieszyn, wskazując że „przeprowadzenie inwestycji w/w odcinkach o łącznej długości 30,3 km ma istotne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz jakości i efektywności przewozów kolejowych, poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skróceniu czasu jazdy oraz poprawę infrastruktury. Przeprowadzenie tej inwestycji w znacznym stopniu poprawi ofertę dla przewoźników, a tym samym dla pasażerów. Koszt inwestycji ogółem ok. 155 mln zł. Planowane dofinansowanie w ramach PO IiŚ 2014-2020, jednak wyłącznym potencjalnym beneficjentem dla tego przedsięwzięcia jest póki co PKP PLK S.A. jako właściciel infrastruktury (torów).

Miasto Bielsko-Biała nie powinno przegapić możliwości ubiegania się o środki z RPO WSL 2014-2012 na uruchomienie w przyszłości nowoczesnej, opartej o lekki niskoemisyjny szynobus, kolei miejskiej/ podmiejskiej z wykorzystaniem nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Cieszyn, wraz z infrastrukturą towarzyszącą (możliwe gęsto rozplanowane przystanki na obszarze miasta, punkty informacji, co najmniej jedno centrum przesiadkowe z parkingiem i funkcją „park and ride” w Wapienicy jako pierwszej bielskiej dzielnicy na tym szlaku kolejowym), poprzez skoordynowanie działań z PKP PLK S.A. i zainteresowanymi gminami z otoczenia funkcjonalnego Miasta. W przeciwnym wypadku Miasto Bielsko-Biała może okazać się „wielkim nieobecny” na tym odcinku inwestycyjnym, co może skutkować w przyszłości modernizacją i reaktywacją linii kolejowej nr 190 w sposób nakierowany wyłącznie na realizowane przez innych przewoźników przewozy dalekobieżne (w tym towarowe), z małą ilością przystanków, ciężkim taborem generującym nadmierny hałas w dzielnicach mieszkaniowych Miasta, z relatywnie dużą prędkością przejazdową - a zatem w sposób uciążliwy i nie uwzględniający potrzeb organizmu miejskiego Bielska-Białej i jego otoczenia funkcjonalnego, w tym w zakresie ruchu lokalnego w granicach Miasta.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Projekty dla Miasta Bielska-Białej nie podążają za strategicznymi kierunkami inwestycji w transport publiczny, rekomendowanymi zarówno w ogólnych założeniach do RPO WSL 2014-2020 ani nawet za wskazaniem przyjętymi w Analizie wykonalności przedsięwzięć w zakresie zintegrowania transportu publicznego na terenie Subregionu Południowego, gdzie czytamy między innymi:

- „W odniesieniu do subregionu południowego najbardziej widocznym brakiem jest wstrzymanie ruchu pociągów pomiędzy stacjami Bielsko-Biała Główna i Cieszyn trasą przez Skoczów i Golezów.” (str. 73);

- „Niewielki udział kolei w obsłudze ruchu szkolnego daje pewien asumpt w zakresie propagowania integracji, tak aby transport kolejowy stał się szkieletem transportowym, a relacje autobusowe – dowozowymi.” (str. 73);

- „W celu optymalnego wykorzystania efektów planowanego zintegrowanego przedsięwzięcia terytorialnego niezbędna jest integracja transportu kolejowego z transportem autobusowym i rowerowym. Integracja z PKP. Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy, utrudniać to może zdegradowana infrastruktura oraz ograniczone połączenia kolejowe. Warunkiem jest zapewnienie kolei, która będzie konkurencyjna pod względem czasowym, cenowym i rozkładowym, tak aby nie dochodziło do sytuacji, w której do wyjątkowo okrojonej oferty kolei próbuje się „dowiązywać” przewozy autobusowe o znacznie większej częstotliwości. Jednakże tam, gdzie kolei zachowuje swoje atuty, presja społeczna na rozwiązania bardziej proekologiczne (a przynajmniej potencjalnie bardziej proekologiczne) jest niemała, czego przejawem są ogłoszenia na przystankach autobusowych, zachęcające do zmiany nawyków i korzystania z kolei właśnie. Należałoby doprowadzić do podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne podsystemy w sposób optymalny, tj. tak, aby komunikacja autobusowa nie konkurowała z koleją, lecz ją uzupełniała.” (str. 124);

Założenia RPO WSL 2014-2020 zawierają priorytet inwestycyjny nr 7d w ramach Celu tematycznego CT7: rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, z uwzględnieniem, że: „konieczne jest wsparcie rozwoju innych form transportu, w szczególności kolejowego. Wyniki badania ewaluacyjnego „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” wskazują na konieczność zwiększenia roli transportu szynowego. Jest to związane z ograniczeniem negatywnego efektu wzrostu ruchu samochodowego w miastach. Transport kolejowy, z uwagi na jego potencjał, powinien być traktowany jako bardzo istotny element zintegrowanego systemu transportowego w województwie śląskim”.

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Warto zwrócić uwagę także na wytyczne płynące ze STRATEGII ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO wraz ze STRATEGIĄ REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH NA LATA 2014-2020, w tym w odniesieniu do Celu operacyjnego III.4 Sprawny system infrastruktury komunikacyjnej.: pkt 5) Rozwój i rehabilitacja nowoczesnego systemu transportu kolejowego:

- „Celem zapewnienia multimodalności transportu konieczna jest budowa/rozbudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w szczególności w pobliżu dworców kolejowych (styk komunikacji kolejowej z liniami autobusowymi);budowa parkingów wokół pętli autobusowych oraz dworców PKP, poprawa stanu infrastruktury drogowej, odpowiednia koordynacja rozkładów jazdy między różnymi gestorami. Potrzeba zapewnienia multimodalności wynika z konieczności wsparcia rozwoju zrównoważonego i zintegrowanego transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury.” (str. 73);

„Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy. Na poniższym schemacie zaprezentowano sieć kolejową użytku publicznego, przeznaczoną dla ruchu pociągów osobowych, wraz ze stacjami i przystankami” (str. 75) i wreszcie nie pozostawiający wątpliwości dla opiniowanego zagadnienia fragment:

„Mając na względzie funkcjonalne powiązania wewnątrz subregionu południowego, szczególnie istotna jest rewitalizacja linii kolejowej nr 190 relacji Bielsko-Biała – Cieszyn oraz wprowadzenie ruchu pociągów lekkim taborem (tzw. szynobusami), którego koszty eksploatacyjne są o wiele niższe w porównaniu z ciężkimi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Linia ta jest najlepszym i najszybszym zabezpieczeniem dla linii 93. Uruchomienie linią 190 towarowych przewozów międzynarodowych, doprowadziłoby do obniżenia przestoju pociągów na innych przejściach granicznych. Zainteresowanie użytkowaniem linii 190 wyraziły spółki: PKP Cargo, Czeskie Drahy i Koleje Śląskie. Rejon Śląska Cieszyńskiego jest drugim generatorem przyjazdów dziennych dla miasta Bielsko-Biała (ruch kolejowy potrafiłby rozładować ruch samochodowy oraz go przyspieszyć). Po remoncie linii nr 190 do prędkości 80km/h, przejazd na tej linii wynosiłby 40 minut między stacjami Cieszyn a Bielsko-Biała, podczas gdy przejazd samochodem osobowym z wykorzystaniem drogi ekspresowej S1 w godzinie szczytu komunikacyjnego to 1 godzina 12 minut. Remont linii nr 190 na przedmiotowym odcinku doprowadzi do zwiększenia dostępności turystycznej, przyczynienia się do lepszego postrzegania Podbeskidzia przez inwestorów, zwiększenia dostępności do edukacji młodzieży z małych miejscowości położonych przy trasie kolejowej (Goleszów, Bażanowice, Skoczów Bładnice, Pogórze, Jaworze). (str 77-78)

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

Reasumując, przyjęte działania projektowe dla Miasta Bielska-Białej nasuwają obawy czy przypadkiem Miasto Bielsko-Biała nie zamyka się na współpracę z naturalnie predysponowanymi do wspólnych działań innymi potencjalnymi beneficjentami (gminy w otoczeniu funkcjonalnym Miasta, właściwe spółki kolejowe). Miasto Bielsko-Biała, obstając w dalekosiężnej perspektywie wyłącznie przy transporcie autobusowym, dodatkowo co do zasady zamkniętym w granicach Miasta, wzbrania się przed wyzwaniem dyktowanymi światowymi i europejskimi trendami rozwoju nowoczesnej komunikacji miejskiej, podmiejskiej i subregionalnej. W planowaniu tym nie można nie dostrzegać takich determinantów jak:

- obserwowany rozrost urbanistyczny i demograficzny dzielnicy Wapienica i gminy Jasienica;
- turystyczny rozwój Gminy Jaworze konsekwentnie ubiegającej się o status uzdrowiska;
- zły stan i dostępność połączeń na osi Cieszyn - Skoczów - Golezów - Jasienica - Bielsko-Biała;
- przeciążenie zbiorczej drogi gminnej ul. Cieszyńskiej prowadzącej z tego kierunku do Śródmieścia Bielska-Białej (nawet z uwzględnieniem projektowanej przebudowy)

Są to determinanty długofalowe i stałe, z którymi Miasto Bielsko-Biała jako naturalny lider subregionu, powinno się liczyć. Wyrazem dalekosiężnego planowania byłaby reaktywacja linii nr 190, z przystankami na terenie Miasta rozplanowanymi zgodnie z zapotrzebowaniem poszczególnych osiedli (w oparciu o przystanki już istniejące, jak i oczekiwane np. dla dzielnicy Stare Bielsko), z Centrum przesiadkowym w Wapienicy z funkcją "park and ride", pozwalającą myśleć o sukcesywnej redukcji ruchu samochodowego i komunikacji indywidualnej w Mieście".

Odpowiedź: szczegółowe odniesienie do w/w informacji znajduje się w uwagach nr 1-4 poniższego zestawienia:

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| Lp. | Nr i tytuł rozdziału, do którego odnosi się uwaga | Treść uwagi | Uzasadnienie uwagi | Strona | Autor uwagi | Odniesienie do uwagi |
|-----|---|--|--|--------|--|--|
| 1. | 2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego | Dostępne dokumenty nie wskazują, aby Miasto Bielsko-Biała podejmowało starania nakierowane na uruchomienie w przyszłości nowoczesnej, opartej o lekki niskoemisyjny szynobus, kolei miejskiej/ podmiejskiej z wykorzystaniem zwłaszcza nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Cieszyn, ale także z wykorzystaniem innych linii kolejowych na osiach zachód – wschód i północ – południe (np. linia nr 117 Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska). | W naszej opinii przyjęte dla Bielska-Białej raptem 2 (słownie: dwa) działania projektowe, jakimi są: - Zakup niskoemisyjnych autobusów wraz z budową zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym w Bielsku-Białej; - Zintegrowany system zarządzania transportem na obszarze miasta Bielska-Białej wbrew przyjętym dla RPO WSL 2014-2012 celom tematycznym - nie tylko nie sprzyjają powstaniu w przyszłości zintegrowanego, spójnego i wydolnego systemu transportu w aglomeracji Bielska-Białej i w jej obszarze funkcjonalnym złożonym z ościennych i okolicznych gmin, ale wręcz skazują miasto Bielsko-Biała na pogłębiający się komunikacyjny izolacjonizm, a | 74-78 | Grupa Inicjatywna Kolej Na Bielsko Przemysław Olek | Uwaga niezasadna: O tym, iż miasto Bielsko-Biała jest czynnie zaangażowane w postulat rewitalizacji linii kolejowej nr 190 świadczą następujące fakty: – Miasto Bielsko-Biała prowadzi ścisłą współpracę z samorządami gmin Ziemi Cieszyńskiej oraz Bielskiej jak również z Urzędem Marszałkowskim Województwa śląskiego i przedstawicielami branży kolejowej – PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A., Ceske Drahy a.s. oraz Kolei Śląskich S.A. – w celu rewitalizacji linii kolejowej nr 190 (Bielsko-Biała – Cieszyn) i przywrócenia na niej ruchu pasażerskiego oraz towarowego; – Wystosowano odpowiednie stanowisko władz samorządowych do Marszałka Województwa Śląskiego w sprawie potrzeby remontu torowiska oraz przywrócenia połączeń kolejowych; – W styczniu 2014 r. ukonstytuował się Zespół Roboczy w sprawie rewitalizacji linii kolejowej nr 190 – w skład zespołu weszli przedstawiciele Starostwa Powiatowego w Cieszynie, Urzędu Miejskiego w Cieszynie, Urzędu Gminy w Golezszowie, Urzędu Miejskiego w Skoczowie, Urzędu Gminy Jasienica, Urzędu Gminy Jaworze, Urzędu Miejskiego w Bielsku-Białej oraz Stowarzyszenia „Kolej na Śląsk”, – Prezydent Miasta Bielska-Białej na spotkaniu Komitetu Sterującego ds. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wskazał na wyraźną potrzebę aby linia kolejowa nr 190 została potraktowana w Strategii jako priorytetowy korytarz kolejowy Województwa Śląskiego – W kwietniu 2014 r. wystosowano wspólne stanowisko samorządów subregionu południowego do Marszałka Województwa Śląskiego; |

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|---|
| | | <p>bielsko-bialską aglomerację i jej otoczenie funkcjonalne – na komunikacyjną dezintegrację. Działania projektuje się z wyeliminowaniem propagowanego w założeniach RPO transportu multimodalnego, w tym szynowego. Dostępne dokumenty nie wskazują bowiem, aby Miasto Bielsko-Biała podejmowało starania nakierowane na uruchomienie w przyszłości nowoczesnej, opartej o lekki niskoemisyjny szynobus, kolei miejskiej/ podmiejskiej z wykorzystaniem zwłaszcza nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Cieszyn, ale także z wykorzystaniem innych linii kolejowych na ośiach zachód – wschód i północ – południe (np. linia nr 117 Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska).</p> <p>Co prawda w dokumencie STRATEGIA ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO wraz ze STRATEGIĄ REGIONALNYCH INWE-</p> | | | <ul style="list-style-type: none"> – W kwietniu 2014 r. Sejmik Województwa Śląskiego przyjął Strategię Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, w której znalazł się zapis dot. linii kolejowej nr 190 (lista dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych) – W Mandacie Negocjacyjnym Województwa Śląskiego (wersja 2.1) oraz Kontrakcie Terytorialnym Województwa Śląskiego znalazła się inwestycja dot. linii kolejowej nr 190, jednak nie na pełnej trasie – uwzględniono jedynie odcinek na obszarze powiatu cieszyńskiego (Skoczów – Golezów) w ramach zadania „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Golezów – Wisła Głębcze). <p>Miasto Bielsko-Biała jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Bielska-Białej na prawach powiatu, b) wybrane linie komunikacyjne, których obsługa została powierzona przez inne jednostki samorządu terytorialnego miastu Bielsko-Biała na podstawie zawartych porozumień międzygminnych. <p>Transport ten organizowany jest poprzez tabor autobusowy. Rada Miejska w Bielsku-Białej przyjęła w dniu 4 lutego 2014 r. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Bielska-Białej na lata 2014-2020</i>, zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dokument ten będący aktem prawa miejscowego określa cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Bielsku-Białej.</p> <p>W ramach RIT subregionu południowego nie jest możliwe pozyskanie środków na infrastrukturę kolejową – wybór projektów w tym zakresie będzie następował wyłącznie spośród projektów wskazanych w Kontrakcie Terytorialnym. Ponadto większość środków wspierających rozwój kolei dostępnych jest</p> |
|--|--|---|--|--|---|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| | | <p>STYCJI TERYTORIALNYCH NA LATA 2014-2020 (str. 239-240) sygnalizuje się, że w koncepcyjnym opracowaniu znajduje się przedsięwzięcie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko Biała – Cieszyn na odcinkach: Bielsko Biała Główna – Skoczów i Goleiszów –Cieszyn, wskazując że „przeprowadzenie inwestycji w/w odcinkach o łącznej długości 30,3 km ma istotne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz jakości i efektywności przewozów kolejowych, poprzez likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie przepustowości linii, skróceniu czasu jazdy oraz poprawę infrastruktury. Przeprowadzenie tej inwestycji w znacznym stopniu poprawi ofertę dla przewoźników, a tym samym dla pasażerów. Koszt inwestycji ogółem ok. 155 mln zł. Planowane dofinansowanie w ramach PO liŚ 2014-2020, jednak wyłącznym potencjalnym beneficjentem dla</p> | | | <p>w ramach programu krajowego PO liŚ 2014-2020. Organizatorem transportu kolejowego jest samorząd województwa oraz PKP PLK S.A., władze lokalne mogą jedynie zabiegać o rozwój transportu kolejowego na swoim terenie.</p> <p>Mając na względzie powyższe, miasto Bielsko-Biała zaplanowało realizację projektów wynikających z zadań własnych miasta i odzwierciedlających najpilniejsze potrzeby w obecnej strukturze transportu publicznego, tj. zakup taboru autobusowego oraz wdrożenie elementów inteligentnych systemów transportowych. Nie oznacza to jednak, iż miasto nie jest otwarte na rozwój transportu kolejowego.</p> <p>Strategia PRS/RIT składa się w praktyce z dwóch dokumentów – Strategii Rozwoju Subregionu Południowego oraz Strategii Regionalnych Inwestycji Terytorialnych.</p> <p>Strategia Rozwoju Subregionu Południowego zawiera szeroką diagnozę społeczno-gospodarczą, również w zakresie transportu publicznego oraz cele i kierunki rozwoju, które wykraczają poza możliwości finansowania ze środków RPO WSL. Zakłada się zatem, iż niektóre cele i kierunki wynikające ze Strategii PRS mogą być finansowane z innych źródeł jak PO liŚ, środki krajowe, prywatne itd. Natomiast Strategia RIT odnosi się wyłącznie do inwestycji możliwych do dofinansowania w ramach RIT subregionu południowego RPO WSL 2014-2020.</p> <p>W 2015 roku przewiduje się dalszą współpracę samorządów Ziemi Cieszyńskiej i Bielskiej w przedmiotowej sprawie, planuje się dalszą współpracę z samorządem województwa.</p> <p>Należy jednak podkreślić, iż rewitalizacja linii kolejowej nr 190 nie leży wyłącznie w gestii samorządów lokalnych – możliwość ta zależy przede wszystkim od uzgodnień oraz decyzji administracji regionalnej oraz rządowej (organizatorzy transportu publicznego oraz zarządzający infrastrukturą kolejową) a także dostępności odpowiednich środków finansowych (funduszy UE).</p> |
|--|--|---|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|
| | | | <p>tego przedsięwzięcia jest póki co PKP PLK S.A. jako właściciel infrastruktury (torów).</p> <p>Miasto Bielsko-Biała nie powinno przegapić możliwości ubiegania się o środki z RPO WSL 2014-2012 na uruchomienie w przyszłości nowoczesnej, opartej o lekki niskoemisyjny szynobus, kolei miejskiej/ podmiejskiej z wykorzystaniem nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 190 Bielsko-Cieszyn, wraz z infrastrukturą towarzyszącą (możliwe gęsto rozplanowane przystanki na obszarze miasta, punkty informacji, co najmniej jedno centrum przesiadkowe z parkingiem i funkcją „park and ride” w Wapienicy jako pierwszej bielskiej dzielnicy na tym szlaku kolejowym), poprzez skoordynowanie działań z PKP PLK S.A. i zainteresowanymi gminami z otoczenia funkcjonalnego Miasta. W przeciwnym wypadku Miasto Bielsko-Biała może okazać się „wielkim nieobecny” na tym od-</p> | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|---|---|-------|---|--|
| | | | <p>cinku inwestycyjnym, co może skutkować w przyszłości modernizacją i reaktywacją linii kolejowej nr 190 w sposób nakierowany wyłącznie na realizowane przez innych przewoźników przewozy dalekobieżne (w tym towarowe), z małą ilością przystanków, ciężkim taborem generującym nadmierny hałas w dzielnicach mieszkaniowych Miasta, z relatywnie dużą prędkością przejazdową - a zatem w sposób uciążliwy i nie uwzględniający potrzeb organizmu miejskiego Bielska-Białej i jego otoczenia funkcjonalnego, w tym w zakresie ruchu lokalnego w granicach Miasta.</p> | | | |
| 2. | <p>2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego</p> | <p>Wyniki badania ewaluacyjnego „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” wskazują na konieczność zwiększenia roli transportu szynowego. Jest to</p> | <p>Projekty dla Miasta Bielska-Białej nie podążają za strategicznymi kierunkami inwestycji w transport publiczny, rekomendowanymi zarówno w ogólnych założeniach do RPO WSL 2014-2020 ani nawet za wskazaniami przyjętymi w Analizie wykonalności przedsięwzięć w zakresie zintegrowania transportu</p> | 74-78 | <p>Grupa Inicjatywna Kolej Na Bielsko Przemysł Olek</p> | <p>Tezy zawarte w uwadze są słuszne, natomiast ich uzasadnienie nie jest właściwe o czym świadczy odpowiedź na uwagę nr 1. Należy również podkreślić, iż w Strategii PRS/RIT znajdują się odpowiednie zapisy dot. roli transportu kolejowego - m.in. w ramach Celu operacyjnego III.4 kierunek działań 5: „Rozwój i rehabilitacja nowoczesnego systemu transportu kolejowego” (s. 163) a także w części diagnostycznej (s. 74-78).</p> |

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|
| | | <p>związane z ograniczeniem negatywnego efektu wzrostu ruchu samochodowego w miastach. Transport kolejowy, z uwagi na jego potencjał, powinien być traktowany jako bardzo istotny element zintegrowanego systemu transportowego w województwie śląskim.</p> | <p>publicznego na terenie Subregionu Południowego, gdzie czytamy między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „W odniesieniu do subregionu południowego najbardziej widocznym brakiem jest wstrzymanie ruchu pociągów pomiędzy stacjami Bielsko-Biała Główna i Cieszyn trasą przez Skoczów i Golezów.” (str. 73); - „Niewielki udział kolei w obsłudze ruchu szkolnego daje pewien asumpt w zakresie propagowania integracji, tak aby transport kolejowy stał się szkieletem transportowym, a relacje autobusowe – dowozowymi.” (str. 73); - „W celu optymalnego wykorzystania efektów planowanego zintegrowanego przedsięwzięcia terytorialnego niezbędna jest integracja transportu kolejowego z transportem autobusowym i rowerowym. Integracja z PKP. Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy, | | | |
|--|--|---|---|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>utrudniać to może zdegradowana infrastruktura oraz ograniczone połączenia kolejowe. Warunkiem jest zapewnienie kolei, która będzie konkurencyjna pod względem czasowym, cenowym i rozkładowym, tak aby nie dochodziło do sytuacji, w której do wyjątkowo okrojonej oferty kolei próbuje się „dowiązywać” przewozy autobusowe o znacznie większej częstotliwości. Jednakże tam, gdzie kolei zachowuje swoje atuty, presja społeczna na rozwiązania bardziej proekologiczne (a przynajmniej potencjalnie bardziej proekologiczne) jest niewielka, czego przejawem są ogłoszenia na przystankach autobusowych, zachęcające do zmiany nawyków i korzystania z kolei właśnie. Należałoby doprowadzić do podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne podsystemy w sposób optymalny, tj. tak, aby komunikacja autobusowa nie konkurowała z koleją, lecz ją uzupełniała.(str. 124);</p> | | |
|--|--|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | <p>Założenia RPO WSL 2014-2020 zawierają priorytet inwestycyjny nr 7d w ramach Celu tematycznego CT7: rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu, z uwzględnieniem, że: „konieczne jest wsparcie rozwoju innych form transportu, w szczególności kolejowego. Wyniki badania ewaluacyjnego „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” wskazują na konieczność zwiększenia roli transportu szynowego. Jest to związane z ograniczeniem negatywnego efektu wzrostu ruchu samochodowego w miastach. Transport kolejowy, z uwagi na jego potencjał, powinien być traktowany jako bardzo istotny element zintegrowanego systemu transportowego w województwie śląskim”.</p> | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|---|---|-------|---|---|
| 3. | 2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego | Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy. | Warto zwrócić uwagę także na wytyczne płynące ze STRATEGII ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO wraz ze STRATEGIĄ REGIONALNYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH NA LATA 2014-2020, w tym w odniesieniu do Celu operacyjnego III.4 Sprawny system infrastruktury komunikacyjnej.: pkt 5) Rozwój i rehabilitacja nowoczesnego systemu transportu kolejowego: - „Celem zapewnienia multimodalności transportu konieczna jest budowa/rozbudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w szczególności w pobliżu dworców kolejowych (styk komunikacji kolejowej z liniami autobusowymi);budowa parkingów wokół pętli autobusowych oraz dworców PKP, poprawa stanu infrastruktury drogowej, odpowiednia koordynacja rozkładów jazdy między różnymi gestorami. Potrzeba zapewnienia multimodalności wynika z | 74-78 | Grupa Inicjatywna Kolej Na Bielsko Przemysław Olek | Tezy zawarte w uwadze są słuszne, natomiast ich uzasadnienie nie jest właściwe o czym świadczy odpowiedź na uwagę nr 1. Należy również podkreślić, iż w Strategii PRS/RIT znajdują się odpowiednie zapisy dot. roli transportu kolejowego - m.in. w ramach Celu operacyjnego III.4 kierunek działań 5: „Rozwój i rehabilitacja nowoczesnego systemu transportu kolejowego” (s. 163) a także w części diagnostycznej (s. 74-78). |
|----|---|---|---|-------|---|---|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>konieczności wsparcia rozwoju zrównoważonego i zintegrowanego transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury.” (str. 73);</p> <p>– „Podstawowym spoiwem systemu transportu publicznego w subregionie południowym powinien być transport kolejowy. Na poniższym schemacie zaprezentowano sieć kolejową użytku publicznego, przeznaczoną dla ruchu pociągów osobowych, wraz ze stacjami i przystankami” (str. 75) i wreszcie nie pozostawiający wątpliwości dla opiniowanego zagadnienia fragment:</p> <p>„Mając na względzie funkcjonalne powiązania wewnątrz subregionu południowego, szczególnie istotna jest rewitalizacja linii kolejowej nr 190 relacji Bielsko-Biała – Cieszyn oraz wprowadzenie ruchu pociągów lekkim taborem (tzw. szynobusami), którego koszty eksploatacyjne są o wiele niższe w porównaniu z ciężkimi elektrycznymi</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|
| | | | <p>zespołami trakcyjnymi. Linia ta jest najlepszym i najszybszym zabezpieczeniem dla linii 93. U uruchomienie linią 190 towarowych przewozów międzynarodowych, doprowadziłoby do obniżenia przestoju pociągów na innych przejściach granicznych. Zainteresowanie użytkowaniem linii 190 wyraziły spółki: PKP Cargo, Czeskie Drahy i Koleje Śląskie. Rejon Śląska Cieszyńskiego jest drugim generatorem przyjazdów dziennych dla miasta Bielsko-Biała (ruch kolejowy potrafiłby rozładować ruch samochodowy oraz go przyspieszyć). Po remoncie linii nr 190 do prędkości 80km/h, przejazd na tej linii wynosiłby 40 minut między stacjami Cieszyn a Bielsko-Biała, podczas gdy przejazd samochodem osobowym z wykorzystaniem drogi ekspresowej S1 w godzinie szczytu komunikacyjnego to 1 godzina 12 minut. Remont linii nr 190 na przedmiotowym odcinku doprowadzi do zwiększenia dostępności tury-</p> | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|--|--|-------|--|---|
| | | | stycznej, przyczynienia się do lepszego postrzegania Podbeskidzia przez inwestorów, zwiększenia dostępności do edukacji młodzieży z małych miejscowości położonych przy trasie kolejowej (Goleiszów, Bażanowice, Skoczów Bładnice, Pogórze, Jaworze). (str 77-78) | | | |
| 4. | 2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego | Wyrazem dalekościęznego planowania byłaby reaktywacja linii nr 190, z przystankami na terenie Miasta rozplanowanymi zgodnie z zapotrzebowaniem poszczególnych osiedli (w oparciu o przystanki już istniejące, jak i oczekiwane np. dla dzielnicy Stare Bielsko), z Centrum przesiadkowym w Wapienicy z funkcją "park and ride", pozwalającą myśleć o sukcesywnej redukcji ruchu samochodowego i komunikacji indywidualnej w Mieście. | Reasumując, przyjęte działania projektowe dla Miasta Bielska-Białej nasuwają obawy czy przypadkiem Miasto Bielsko-Biała nie zamyka się na współpracę z naturalnie predysponowanymi do wspólnych działań innymi potencjalnymi beneficjentami (gminy w otoczeniu funkcjonalnym Miasta, właściwe spółki kolejowe). Miasto Bielsko-Biała, obstawiając w dalekościężnej perspektywie wyłącznie przy transporcie autobusowym, dodatkowo co do zasady zamkniętym w granicach Miasta, wzbrania się przed wyzwaniem dyktowanymi światowymi i europejskimi trendami rozwoju nowoczesnej komunikacji miejskiej, | 74-78 | Grupa Inicjatywna Kolej Na Bielsko Przemysław Olek | Tezy zawarte w uwadze są słuszne, natomiast ich uzasadnienie nie jest właściwe o czym świadczy odpowiedź na uwagę nr 1. Należy również podkreślić, iż w Strategii PRS/RIT znajdują się odpowiednie zapisy dot. roli transportu kolejowego - m.in. w ramach Celu operacyjnego III.4 kierunku działań 5: „Rozwój i rehabilitacja nowoczesnego systemu transportu kolejowego” (s. 163) a także w części diagnostycznej (s. 74-78). |



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|
| | | | <p>podmiejskiej i subregionalnej. W planowaniu tym nie można nie dostrzegać takich determinantów jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obserwowany rozrost urbanistyczny i demograficzny dzielnicy Wapienica i gminy Jasienica; - turystyczny rozwój Gminy Jaworze konsekwentnie ubiegającej się o status uzdrowiska; - zły stan i dostępność połączeń na osi Cieszyn - Skoczów - Golezów - Jasienica - Bielsko-Biała; - przeciążenie zbiorczej drogi gminnej ul. Cieszyńskiej prowadzącej z tego kierunku do Śródmieścia Bielska-Białej (nawet z uwzględnieniem projektowanej przebudowy) <p>Są to determinanty długofalowe i stałe, z którymi Miasto Bielsko-Biała jako naturalny lider subregionu, powinno się liczyć. Wyrazem dalekosiężnego planowania byłaby reaktywacja linii nr 190, z przystankami na terenie Miasta rozplanowanymi zgodnie z zapotrzebowaniem poszczególnych osiedli (w oparciu o przy-</p> | | |
|--|--|--|---|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|--|---|-------|--------------|---|
| | | | stanki już istniejące, jak i oczekiwane np. dla dzielnicy Stare Bielsko), z Centrum przesiadkowym w Wapienicy z funkcją "park and ride", pozwalającą myśleć o sukcesywnej redukcji ruchu samochodowego i komunikacji indywidualnej w Mieście. | | | |
| 5. | 2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego | Rozdział 2.1.3 - Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego, Wymiar społeczny Pkt. Rewitalizacja W opisie działań rewitalizacyjnych szczególnie centrów miast i osiedli mieszkaniowych nie ma żadnej informacji o planach budowy parkingów wielokondygnacyjnych pod lub nadziemnych. | Uzasadnienie: Rozdział 2.1.3 - Brak takich obiektów przy lawinowo rozwijającym się transporcie indywidualnym i nie konkurencyjnej ofercie transportu zbiorowego będzie skutkowało pogłębieniem degradacji tych terenów, ponieważ cała przestrzeń ulic i placów a nawet skwerów będzie musiała pełnić rolę parkingów głównie dla samochodów osobowych. | 47-49 | Piotr Januła | <p>Uwaga nieuzasadniona.</p> <p>Działania rewitalizacyjne realizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 są możliwe do dofinansowania pod warunkiem, że projekty inwestycyjne, współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), mają charakter uzupełniający do działań społecznych, realizowanych ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) dot. zapobieganiu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu.</p> <p>Realizacja priorytetu inwestycyjnego 9b Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 - <i>wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich</i> ma przyczynić się zwiększenia następującego wskaźnika: <u>Liczba wspartych form aktywizacji ludności zamieszkującej rewitalizowane tereny.</u></p> <p>Typy przedsięwzięć możliwych do dofinansowania w ramach tego priorytetu to:</p> <ul style="list-style-type: none"> Przebudowa i remont obiektów przemysłowych/ powojeskowych/popegeerowskich/ pokolejowych wraz z zagospodarowaniem przyległego otoczenia, przyczyniające się do likwidacji istotnych problemów gospodarczych lub społecznych na obsza- |

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|--|--|-------|--------------|--|
| | | | | | | <p>rze rewitalizowanym wynikającym z Lokalnego Programu Rewitalizacji.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zagospodarowywanie przestrzeni miejskich, w tym przebudowa i remont obiektów wraz z zagospodarowaniem przyległego otoczenia, przyczyniające się do likwidacji istotnych problemów gospodarczych lub społecznych na obszarze rewitalizowanym wynikającym z Lokalnego Programu Rewitalizacji. • Remont zdegradowanych budynków wraz z zagospodarowaniem przyległego otoczenia, przyczyniające się do likwidacji istotnych problemów gospodarczych lub społecznych na obszarze rewitalizowanym wynikającym z Lokalnego Programu Rewitalizacji. <p>Projekty finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będą realizowane w ścisłym połączeniu z działaniami podejmowanymi w ramach wsparcia Europejskiego Funduszu Społecznego, w szczególności przewidzianych w ramach priorytetu inwestycyjnego 9i oraz 9iv (dot. zapobieganiu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu).</p> <p>Budowa parkingów wielokondygnacyjnych pod lub nadziemnych nie jest możliwa do realizacji w ramach ww. działań.</p> |
| 6. | 2.1. Diagnoza strategiczna subregionu południowego województwa śląskiego | <p>Rozdział 2.1.4 Wymiar gospodarczy i infrastrukturalny</p> <p>Na str. 70 w opisie działań mających uatrakcyjnić transport publiczny należałoby dodać: włączenie do systemu transportu publicznego przebiegają-</p> | <p>Uzasadnienie Rozdział 2.1.4</p> <p>Znowelizowana Ustawa o transporcie kolejowym umożliwia samorządom finansowanie transportu kolejowego. (Rozdział 7, Finansowanie transportu kolejowego, Art. 38. ust. 2 do 8, art. 38.b.)</p> | 70-71 | Piotr Januła | <p>Uwaga nieuzasadniona. Przedstawiona diagnoza na str. 70 dotyczy transportu publicznego wyłącznie w formie autobusowej, ponieważ w takiej formie jest on realizowany na terenie poszczególnych miast subregionu południowego. Diagnoza dotycząca transportu kolejowego znajduje się na stronach 74-78 i tam znajdują się stosowne zapisy dot. linii kolejowych. Włączenie do systemu transportu publicznego linii kolejowych jest ewentualnym działaniem perspektywicznym i uzależnionym od administracji regionalnej oraz rządowej (jako organizatorów transportu publicznego oraz zarządzających infrastrukturą kolejową). Możliwości w tym zakresie nie leżą zatem wyłącznie w gestii samorządów lokalnych.</p> |

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|----|---|--|--|---------|--------------|--|
| | | cych przez teren miast i gmin linii kolejowych. | | | | |
| 7. | 2.5. Opis strategii rozwojowej oraz określenie celów i kierunków działań | <p>Rozdział 2.5 Opis strategii rozwojowej oraz określenie celów i kierunków</p> <p>2.5.1 Wizja rozwoju</p> <p>Na str. 163 w opisie Kierunki działań Cel operacyjny III.5 należałoby dodać pkt. 5 o treści: Ograniczanie miejsca na parkingi na powierzchni na rzecz obiektów do parkowania wielopoziomowego.</p> | <p>Rozdział 2.5.1 Uzasadnienie:</p> <p>Rosnące natężenie ruchu samochodowego, głównie osobowego, generuje zapotrzebowanie na miejsca do parkowania. Konsekwencją jest zajmowanie każdej wolnej przestrzeni miejsca do parkowania. W efekcie ubywa coraz więcej przestrzeni dla innych celów takich jak zieleń, rekreacja, sport.</p> | 163 | Piotr Januła | <p>Uwaga nieuzasadniona.</p> <p>Działania rewitalizacyjne realizowane w Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 są możliwe do dofinansowania ze środków unijnych pod warunkiem, że projekty inwestycyjne, współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), mają charakter uzupełniający do działań społecznych, realizowanych ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) dot. zapobieganiu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu. Działania dotyczące rewitalizacji obejmują zatem w głównej mierze zdegradowane obszary miejskie, zmierzające do wyrównywania społecznych różnic. Cel społeczny dot. zapobieganiu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu. jest celem nadrzędnym w procesie rewitalizacji.</p> <p>Propozycja rozszerzenia kierunków działań o cel związany z ograniczaniem miejsca na parkingi na powierzchni na rzecz obiektów do parkowania wielopoziomowego jest wobec tego nieuzasadniona. Budowa parkingów wielokondygnacyjnych pod lub nadziemnych nie jest możliwa do realizacji w ramach projektów rewitalizacyjnych realizowanych w ramach RIT.</p> |
| 8. | 3.4. Syntetyczna diagnoza obszaru wsparcia Strategii RIT | <p>Rozdział 3.4 Syntetyczna diagnoza obszaru wsparcia Strategii RIT</p> <p>Tabela 32. Analiza SWOT w podziale na poszczególne obszary</p> | <p>Tabela 32. Uzasadnienie:</p> <p>Brak w tej tabeli takich zapisów jest niekonsekwencją w stosunku do zawartych we wcześniejszych fragmentach Strategii sygnałów o potrzebie</p> | 192-193 | Piotr Januła | <p>Uwaga częściowo uwzględniona – Strategia zostanie uzupełniona o w/w propozycję w zakresie szans i zagrożeń. Co do słabych stron – obecnie transport kolejowy skupiony jest po stronie samorządu regionalnego oraz administracji rządowej i to głównie do tej administracji powinna być skierowana w/w uwaga. Możliwość włączenia linii kolejowych do powiązań transportu zbiorowego nie leży obecnie jedynie w gestii samorządów lokalnych (samorządy te nie są podmiotami zarządzającymi liniami kolejowymi, nie są również organizatorami kolejowego transportu publicznego).</p> |



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|
| | | <p>ry wsparcia,</p> <p>Transport, w tym transport publiczny -</p> <p>słabe strony: należałoby dopisać informację o braku realnych planów włączenia istniejących w regionie linii kolejowych do powiązań transportu zbiorowego. Chodzi szczególnie o nieczynną od 5 lat linie Bielsko-Biała – Cieszyn.</p> <p>Zagrożenia - powinno się dopisać: pominięcie w budżecie kontraktu terytorialnego dla woj. śląskiego linii kolejowej 190 (B.-B. – Cieszyn)</p> <p>Szanse - powinno się dopisać: możliwość włączenia się samorządów do realizacji inwestycji</p> | <p>włączenie tej linii do systemu transportu zbiorowego subregionu południowego.</p> | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|
| | | <p>kolejowych - nowelizacja Ustawy o transporcie kolejowym.</p> <p>(Główną zmianą przyjętą przez posłów jest nadanie samorządom uprawnień związanych z uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a także z nabywaniem gruntów i realizacją inwestycji kolejowych. W znowelizowanej ustawie zapisano m.in. iż budowa linii kolejowej może być współfinansowana przez jednostki samorządu terytorialnego, budżet państwa i z innych źródeł, w tym z Funduszu Kolejowego. W ramach nowelizacji, do ustawy dopisano również, że z budżetów samorządów mogą być finan-</p> | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|-----|--|--|--|---------|--------------|--|
| | | sowane lub dofinansowane koszty działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, obejmujące linie kolejowe o zasięgu miejskim, podmiejskim lub regionalnym.) | | | | |
| 9. | 3.6. Cele rozwojowe i Priorytety Strategii RIT | Rozdział 3.6 Cele rozwojowe i Priorytety Strategii RIT W żadnym z priorytetów oraz działaniach nie znalazła się pozycja dotycząca włączenia do struktury transportowej istniejących linii kolejowych, szczególnie nr 190, która w całości przebiega przez subregion południowy. | Rozdział 3.6 Uzasadnienie: Brak tego zapisu jest niekonsekwencją ponieważ w opisie Strategii dotyczących uwarunkowań problemów transportowych sygnalizowana jest potrzeba włączenia istniejących linii kolejowych do struktury komunikacyjnej subregionu. | 204-234 | Piotr Januła | Uwaga niezasadna – cele rozwojowe oraz priorytety Strategii RIT dotyczą wyłącznie inwestycji możliwych do dofinansowania w ramach RIT subregionu południowego RPO WSL 2014-2020, gdzie nie ma możliwości uzyskania środków na infrastrukturę kolejową. Szerszy zakres celów i priorytetów znajduje się w pierwszej części dokumentu tj. Strategii Rozwoju Subregionu Południowego. Na chwilę obecną beneficjentem rewitalizacji linii kolejowej nr 190 może być administracja rządowa (PKP PLK), jako podmiot zarządzający istniejącą infrastrukturą kolejową. Samorządy powiatu cieszyńskiego oraz bielskiego zabiegają aby inwestycja ta była dofinansowana ze środków PO liŚ 2014-2020 (obecnie w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Śląskiego znajduje się jedynie jeden odcinek przedmiotowej linii tj. Skoczów – Goleszów), jednak decyzja ta nie leży wyłącznie w gestii samorządów lokalnych. |
| 10. | 3.8. Lista strategicznych projektów o charakterze komplementar- | Rozdział 3.8 Lista strategicznych projektów o charakterze komplementar- | Uzasadnienie Rozdział 3.8: Informacje zawarte w | 238-240 | Piotr Januła | Uwaga uwzględniona – zgodnie z zapisami Kontraktu Terytorialnego Województwa Śląskiego oraz Mandatu Negocjacyjnego, przewiduje się rewitalizację linii kolejowej nr 190 jedynie na odcinku Skoczów – Goleszów. |



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|------------|--|--|--|---|
| | <p>nym</p> | <p>nym,</p> <p>możliwym do realizacji w formule poza RIT</p> <p>Na liście zamieszczonych projektów należy podać aktualną informację o źródle finansowania.</p> <p>Część informacji podanych w Strategii nie pokrywa się z zapisami w dokumentach rządowych specyfikujących projekty zaplanowane do realizacji w ramach PO liŚ 2014-2020, przykładowo:</p> <p>Projekt Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 Bielsko Biała – Cieszyn na odcinkach: Bielsko Biała Główna – Skoczów i Goleszów – Cieszyn.</p> | <p>STRATEGII ROZWOJU SUBREGIONU POŁUDNIOWEGO</p> <p>WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO muszą zawierać informacje aktualne. Z treści dokumentu jasno wynika, że znajdujące się na obszarze subregionu południowego linie kolejowe powinny być aktywnym elementem struktury transportu zbiorowego. Jeśli tak, to dla przywrócenia ich do ruchu należy poszukiwać alternatywnych źródeł finansowania z uwzględnieniem możliwości jakie daje znówelizowana ustawa o transporcie kolejowym. W przeciwnym razie zarządzający tą infrastrukturą PLK SA może zawnieść o ich całkowite wyłączenie z ruchu i w konsekwencji likwidację.</p> | | <p>Ponadto, zgodnie z DI do Strategii Rozwoju Transportu, nie przewiduje się rewitalizacji linii kolejowej nr 97 na całym odcinku Skawina – Żywiec, a jedynie na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka.</p> |
|--|------------|--|--|--|---|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | <p>Wg. Strategii planowane do dofinansowania w ramach PO liŚ 2014-2020; beneficjent: PKP PLK S.A. Tej informacji nie potwierdza treść DOKUMENT IMPLEMENTACYJNEDO</p> <p>DO STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 (wersja z sierpnia 2014).</p> <p>Również projekt Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Skawina – Żywiec na odcinku granica województwa – Żywiec, z informacją o planowanym dofinansowaniu w ramach</p> <p>PO liŚ 2014-2020; beneficjent: PKP PLK S.A. nie jest</p> | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|--|
| | | wymieniony w ww. dokumencie implementacyjnym. | | | | |
| | | Oba ww. projekty nie są również uwzględnione w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Śląskiego. | | | | |
| 11. | 3.13. Opis sposobu przeprowadzenia konsultacji społecznych | W związku z prowadzonymi konsultacjami istnieje jedna, zasadnicza i kluczowa uwaga jaką pragniemy zgłosić odnosząca się do samego procesu prowadzonych przez Państwa konsultacji. | W związku z prowadzonymi konsultacjami istnieje jedna, zasadnicza i kluczowa uwaga jaką pragniemy zgłosić odnosząca się do samego procesu prowadzonych przez Państwa konsultacji. | X | Fundacja Pozytywnych Zmian Wioleta Hutniczak | Uwaga nieuzasadniona – w prawie polskim nie istnieje legalna definicja konsultacji społecznych, jednakże bazując na praktyce przeprowadzania konsultacji przez organy administracji publicznej, należy stwierdzić, iż jest to proces, w którym przedstawiciele władz na różnych szczeblach przedstawiają obywatelom swoje plany dotyczące czy to aktów prawnych (ich zmiany lub uchwalania nowych), czy inwestycji lub innych przedsięwzięć i działań, które mogą mieć istotny wpływ na życie codzienne obywateli. Konsultacje nie ograniczają się tylko do przedstawienia tych planów, ale także do wysłuchania opinii na ich temat, ich modyfikowania i informowania o ostatecznej decyzji. Dzięki konsultacjom społecznym władze mają możliwość uzyskania opinii, propozycji od zainteresowanych organizacji i obywateli, których skutki realizacji planów mogą w pewien sposób dotknąć. Tak jest również w przypadku przedmiotowych konsultacji, których podstawę prawną stanowi art. 5a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.) w związku z zapisami uchwały nr V/60/2007 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 20 lutego 2007 roku w sprawie <i>określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Bielska-Białej</i> . |
| | | Naszym zdaniem zabrakło wielu etapów konsultacji (już opracowywanie projektów powinno być przygotowywane w konsultacji z mieszkańcami), | Naszym zdaniem zabrakło wielu etapów konsultacji (już opracowywanie projektów powinno być przygotowywane w konsultacji z mieszkańcami), jedyne działanie to zorganizowanie spotkania informacyjnego, przed któ- | | | Zgodnie z treścią ww. uchwały konsultacje oznaczają rejestrację |

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|
| | | <p>jedynym działaniem to zorganizowanie spotkania informacyjnego, przed którym nie mogliśmy nawet zapoznać się z dokumentacją. Nie przedstawiono mieszkańcom w sposób przystępny i prosty, co tak naprawdę w praktyce oznaczają planowane działania, jakie działania będą prowadzone, ani w jaki sposób mieszkańcy mogą się wypowiedzieć. Przygotowany formularz on line wyklucza i dyskryminuje wszystkie osoby nie posługujące się internetem, lub nie mające dostępu do internetu. Proponowany formularz jest bardzo trudny i skomplikowany i niestety większość mieszkańców nie przebrnie przez tego</p> | <p>rym nie mogliśmy nawet zapoznać się z dokumentacją. Nie przedstawiono mieszkańcom w sposób przystępny i prosty, co tak naprawdę w praktyce oznaczają planowane działania, jakie działania będą prowadzone, ani w jaki sposób mieszkańcy mogą się wypowiedzieć. Przygotowany formularz on line wyklucza i dyskryminuje wszystkie osoby nie posługujące się internetem, lub nie mające dostępu do internetu. Proponowany formularz jest bardzo trudny i skomplikowany i niestety większość mieszkańców nie przebrnie przez tego typu procedurę. Taka procedura jest możliwa dla ekspertów czy osób które mają czas i możliwość do przestudiowania wszystkich dokumentów, przypominajmy obszernych i napisanych trudnym językiem, oraz odniesienia się do konkretnych rozwią-</p> | | | <p>opinii, uwag i wniosków mieszkańców Miasta do proponowanego sposobu rozstrzygnięcia sprawy objętej konsultacjami i mogą zostać przeprowadzone w różnych formach: otwartych spotkań konsultacyjnych, ankiet, listów konsultacyjnych, składania uwag i opinii oraz e-konsultacji, przy czym okres konsultacji musi wynosić co najmniej 5 dni.</p> <p>W przypadku przedmiotowych konsultacji należy podkreślić, iż przeprowadzone są one przede wszystkim w formie konsultacji internetowych (e-konsultacji), natomiast spotkanie otwierające proces konsultacji miało na celu głównie zaprezentowanie dokumentów, przy czym uwagi/ wnioski powstałe w czasie spotkania były wzięte pod uwagę na równi z uwagami/wnioskami wyrażonymi poprzez formularz internetowy.</p> <p>Tworzony z uwzględnieniem zasady partnerstwa projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 został poddany konsultacjom społecznym na takich samych zasadach jak w przypadku przedmiotowych konsultacji, tj. poprzez formularz on-line zamieszczony na stronie internetowej IZ RPO WSL, poprzedzony spotkaniem otwierającym proces konsultacji.</p> <p>Proponowany formularz on-line jest podobny do innych formularzy stosowanych podczas konsultacji np. RPO WSL oraz innych dokumentów strategicznych szczebla regionalnego oraz rządowego. Niemniej jednak w przypadku przeprowadzenia w przyszłości podobnych konsultacji, miasto będzie mieć na uwadze zalecenia w tym zakresie.</p> <p>Pragnę ponadto podkreślić, że proponowane analizy wykonalności nie są dokumentacją techniczną, lecz wstępną koncepcją przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach RPO WSL na lata 2014-2020. Niezrozumiały jest zatem zarzut dotyczący niestosowania w tym przypadku podstawowych reguł konsultacji społecznych. Przedmiotowe analizy zawierają bowiem pewne zamierzenia władz miasta dotyczące realizacji projektów w kolejnej perspektywie programowania funduszy europejskich, a ich konsultowanie jest niczym innym jak informowaniem o</p> |
|--|--|--|---|--|--|--|

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|---|
| | | <p>typu procedurę. Taka procedura jest możliwa dla ekspertów czy osób które mają czas i możliwość do przestudiowania wszystkich dokumentów, przypomnijmy obszernych i napisanych trudnym językiem, oraz odniesienia się do konkretnych rozwiązań, których statystyczny mieszkaniec nie zna i nie ma takiej wiedzy aby samodzielnie je ocenić. Nie zostały zaprezentowane podstawowe założenia, nie było czasu i możliwości na zadawanie pytań i wyjaśnianie.</p> <p>Prowadzone do tej pory działania, które nie pozwalają mieszkańcom na współdecydowanie, realny dialog i wspólne dochodzenie do rozwiązań czy założeń i potrzeb projektowych, odbiegają od tego czym z zasady mają być konsultacje społeczne, a swoją formą uniemożliwiają czynne w nich uczestnictwo mieszkańców</p> <p>Prowadzone do tej pory działania, które nie pozwalają mieszkańcom na współde-</p> | <p>zań, których statystyczny mieszkaniec nie zna i nie ma takiej wiedzy aby samodzielnie je ocenić. Nie zostały zaprezentowane podstawowe założenia, nie było czasu i możliwości na zadawanie pytań i wyjaśnianie.</p> <p>Prowadzone do tej pory działania, które nie pozwalają mieszkańcom na współdecydowanie, realny dialog i wspólne dochodzenie do rozwiązań czy założeń i potrzeb projektowych, odbiegają od tego czym z zasady mają być konsultacje społeczne, a swoją formą uniemożliwiają czynne w nich uczestnictwo mieszkańców</p> | | | zamierzeniach i planach na okres 2014-2020. |
|--|--|--|---|--|--|---|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|-----|---|---|------|-------|----------------------|---|
| | | cydowanie, realny dialog i wspólne dochodzenie do rozwiązań czy założeń i potrzeb projektowych, odbiegają od tego czym z zasady mają być konsultacje społeczne, a swoją formą uniemożliwiają czynne w nich uczestnictwo mieszkańców | | | | |
| 12. | 2. Strategia Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 | dostosowanie zapisów "Strategii Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego wraz ze Strategią Regionalnych Inwestycji Terytorialnych na lata 2014-2020" wraz załącznikami do ustaleń zatwierdzonego 18-12-2014 r. Programu Operacyjnego RPO WSL 2014-2020 | j.w. | 9-175 | Joanna Kurowska-Pysz | Uwaga uwzględniona – ostateczna wersja Strategii PRS/RIT będzie dostosowana do zapisów ostatecznej wersji RPO WSL 2014-2020, zatwierdzonego przez Komisję Europejską. |

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|-----|---|---|-----------|--------|----------------------|--|
| 13. | 3.13. Opis sposobu przeprowadzenia konsultacji społecznych | <p>W związku z prowadzonymi konsultacjami istnieje jedna, zasadnicza i kluczowa uwaga jaką pragniemy zgłosić □ odnosząca się □ do samego procesu prowadzonych przez Państwa konsultacji.</p> <p>Zabrakło wielu etapów (już opracowywanie projektów powinno być □ przygotowywane we współpracy z mieszkańcami), jedyne działanie to zorganizowanie spotkania informacyjnego po opracowaniu koncepcji, przed którym nie mogliśmy się nawet zapoznać z dokumentacją z choćby 1-dniowym wyprzedzeniem. Nie przedstawiono mieszkańcom w sposób przystępny i prosty, co tak na-</p> | Jak wyżej | Całość | Grażyna Staniszevska | <p>Uwaga nieuzasadniona – w prawie polskim nie istnieje legalna definicja konsultacji społecznych, jednakże bazując na praktyce przeprowadzania konsultacji przez organy administracji publicznej, należy stwierdzić, iż jest to proces, w którym przedstawiciele władz na różnych szczeblach przedstawiają obywatelom swoje plany dotyczące czy to aktów prawnych (ich zmiany lub uchwalania nowych), czy inwestycji lub innych przedsięwzięć i działań, które mogą mieć istotny wpływ na życie codzienne obywateli. Konsultacje nie ograniczają się tylko do przedstawienia tych planów, ale także do wysłuchania opinii na ich temat, ich modyfikowania i informowania o ostatecznej decyzji. Dzięki konsultacjom społecznym władze mają możliwość uzyskania opinii, propozycji od zainteresowanych organizacji i obywateli, których skutki realizacji planów mogą w pewien sposób dotknąć.</p> <p>Tak jest również w przypadku przedmiotowych konsultacji, których podstawę prawną stanowi art. 5a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o <i>samorządzie gminnym</i> (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.) w związku z zapisami uchwały nr V/60/2007 Rady Miejskiej w Bielsku-Białej z dnia 20 lutego 2007 roku w <i>sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Bielska-Białej</i>.</p> <p>Zgodnie z treścią ww. uchwały konsultacje oznaczają rejestrację opinii, uwag i wniosków mieszkańców Miasta do proponowanego sposobu rozstrzygnięcia sprawy objętej konsultacjami i mogą zostać przeprowadzone w różnych formach: otwartych spotkań konsultacyjnych, ankiet, listów konsultacyjnych, składania uwag i opinii oraz e-konsultacji, przy czym okres konsultacji musi wynosić co najmniej 5 dni.</p> <p>W przypadku przedmiotowych konsultacji należy podkreślić, iż przeprowadzone były przede wszystkim w formie konsultacji internetowych (e-konsultacji), natomiast spotkanie otwierające proces konsultacji miało na celu głównie zaprezentowanie dokumentów, przy czym uwagi/ wnioski powstałe w czasie spotkania były wzięte pod uwagę na równi z uwaga-</p> |
|-----|---|---|-----------|--------|----------------------|--|

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|
| | | <p>prawdę w praktyce oznaczają planowane działania, jakie działania będą prowadzone, ani w jaki sposób mieszkańcy mogą się wypowiedzieć.</p> <p>Przygotowany formularz online wyklucza i dyskryminuje wszystkie osoby nie posługujące się Internetem lub nie mające dostępu do internetu. Proponowany formularz jest bardzo trudny i skomplikowany i niestety większość mieszkańców nie przebrnie przez tego typu procedurę. Taka procedura jest możliwa dla ekspertów czy osób które mają czas i możliwości przestudowania wszystkich dokumentów, przypomnijmy obszer-</p> | | | <p>mi/wniosekami wyrażonymi poprzez formularz internetowy.</p> <p>Tworzony z uwzględnieniem zasady partnerstwa projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 został poddany konsultacjom społecznym na takich samych zasadach jak w przypadku przedmiotowych konsultacji, tj. poprzez formularz on-line zamieszczony na stronie internetowej IZ RPO WSL, poprzedzony spotkaniem otwierającym proces konsultacji.</p> <p>Proponowany formularz on-line jest podobny do innych formularzy stosowanych podczas konsultacji np. RPO WSL oraz innych dokumentów strategicznych szczebla regionalnego oraz rządowego. Niemniej jednak w przypadku przeprowadzenia w przyszłości podobnych konsultacji, miasto będzie mieć na uwadze zalecenia w tym zakresie.</p> <p>Pragnę ponadto podkreślić, że proponowane analizy wykonalności nie są dokumentacją techniczną, lecz wstępną koncepcją przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach RPO WSL na lata 2014-2020. Niezrozumiałą jest zatem zarzut dotyczący niestosowania w tym przypadku podstawowych reguł konsultacji społecznych. Przedmiotowe analizy zawierają bowiem pewne zamierzenia władz miasta dotyczące realizacji projektów w kolejnej perspektywie programowania funduszy europejskich, a ich konsultowanie jest niczym innym jak informowaniem o zamierzeniach i planach na okres 2014-2020.</p> |
|--|--|---|--|--|--|



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|
| | | <p>nych i napisanych trudnym językiem, oraz odniesienia się do konkretnych rozwiązań, których statystyczny mieszkaniec nie zna i nie posiada wiedzy, aby samodzielnie je ocenić. Nie zostały zaprezentowane podstawowe założenia, nie było czasu i możliwości zadawania pytań i jakiegokolwiek wyjaśnienia. Prowadzone do tej pory działania, które nie pozwalają mieszkańcom na współtworzenie i współdecydowanie, realny dialog i wspólne dochodzenie do rozwiązań czy założeń i priorytetów projektowych, odbiegają od tego czym z zasady mają być konsultacje i tak istotna w okresie programowania</p> | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|

„Program Rozwoju Subregionu Południowego Województwa Śląskiego/Plan Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem wzmocnienia współpracy między JS koniecznej do realizacji wspólnych działań na obszarze funkcjonalnym”



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz budżetu państwa

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | 2014-2020 partycypacja społeczna . W dodatku owe tzw. konsultacje swoją formą, miejscem i czasem uniemożliwiły czynne w nich uczestnictwo mieszkańców. | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|