

# **DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

Załącznik do Założeń Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Opracowano w Wydziale Planowania Strategicznego i Przestrzennego  
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

Katowice, 30 marca 2012 r.

# SPIS TREŚCI

<b>SPIS TREŚCI .....</b>	<b>2</b>
<b>I. WSTĘP.....</b>	<b>6</b>
<b>II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE.....</b>	<b>7</b>
Uwarunkowania społeczno-gospodarcze .....	8
Uwarunkowania środowiskowe .....	19
<b>III. TENDENCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU W REGIONIE... 24</b>	
<b>IV. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA TLE KRAJU I EUROPY .....</b>	<b>27</b>
Panuropejskie korytarze transportowe .....	28
Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T).....	28
<b>V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE.....</b>	<b>30</b>
<b>1. STAN INFRASTRUKTURY.....</b>	<b>31</b>
<b>Infrastruktura drogowa.....</b>	<b>36</b>
<i>Drogi krajowe w tym sieć autostrad i dróg ekspresowych .....</i>	<i>41</i>
<i>Drogi wojewódzkie .....</i>	<i>46</i>
<i>Drogi powiatowe i gminne.....</i>	<i>50</i>
<b>Infrastruktura szynowa .....</b>	<b>55</b>
<i>Linie kolejowe.....</i>	<i>55</i>
<i>Linie tramwajowe .....</i>	<i>72</i>
<i>Dworce i przystanki .....</i>	<i>73</i>
<b>Infrastruktura transportu lotniczego .....</b>	<b>73</b>
<i>Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach.....</i>	<i>73</i>
<i>Lotniska lokalne i lądowiska.....</i>	<i>76</i>
<b>Infrastruktura wodna śródlądowa .....</b>	<b>79</b>
<i>Drogi wodne i porty.....</i>	<i>79</i>
<i>Planowane inwestycje w zakresie dróg wodnych .....</i>	<i>82</i>
<b>Infrastruktura logistyczna i intermodalna .....</b>	<b>84</b>
<i>Centra logistyczne .....</i>	<i>84</i>
<i>Miejsca o potencjalnych możliwościach budowy centrów logistycznych .....</i>	<i>89</i>

<b>Infrastruktura transportu rowerowego.....</b>	<b>90</b>
<i>Trasy rowerowe międzynarodowe .....</i>	92
<i>Trasy rowerowe krajowe .....</i>	92
<b>Inteligentne systemy transportowe (ITS) .....</b>	<b>93</b>
<b>Wnioski – rekomendacje do dalszych prac .....</b>	<b>95</b>
<i>Infrastruktura drogowa .....</i>	95
<i>Infrastruktura szynowa .....</i>	95
<i>Infrastruktura transportu lotniczego .....</i>	96
<i>Infrastruktura wodna śródlądowa .....</i>	97
<i>Infrastruktura logistyczna i intermodalna .....</i>	97
<i>Infrastruktura transportu rowerowego .....</i>	98
<b>2. RYNEK PRZEWOZÓW.....</b>	<b>99</b>
<b>Potencjał przewozowy.....</b>	<b>100</b>
<i>Tabor samochodowy indywidualny.....</i>	100
<i>Tabor miejskiej komunikacji autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej.....</i>	103
<i>Tabor kolejowy.....</i>	104
<i>Potencjał ludnościowy w zasięgu oddziaływania lotnisk.....</i>	105
<i>Podmioty działające w branży transportowej.....</i>	107
<b>Przewóz pasażerów .....</b>	<b>108</b>
<i>Transport samochodowy zarobkowy .....</i>	108
<i>Miejska komunikacja autobusowa i tramwajowa .....</i>	109
<i>Transport kolejowy .....</i>	113
<i>Transport lotniczy.....</i>	117
<i>Zintegrowany transport publiczny (ZTP) .....</i>	119
<b>Transport ładunków .....</b>	<b>120</b>
<i>Transport samochodowy.....</i>	120
<i>Transport kolejowy .....</i>	123
<i>Transport lotniczy.....</i>	126
<i>Żegluga śródlądowa .....</i>	127
<b>Natężenie ruchu .....</b>	<b>129</b>
<i>Drogi krajowe.....</i>	129
<i>Drogi wojewódzkie .....</i>	131
<i>Linie kolejowe.....</i>	132
<i>Linie tramwajowe w Aglomeracji Górnośląskiej.....</i>	135
<b>Wnioski – rekomendacje do dalszych prac .....</b>	<b>137</b>
<b>3. ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM .....</b>	<b>139</b>
<b>Transport drogowy .....</b>	<b>140</b>
<i>Zarządzanie infrastrukturą drogową .....</i>	140
<i>Zarządzanie ruchem drogowym.....</i>	142
<i>Zarządzanie transportem autobusowym .....</i>	144

<b>Miejska komunikacja autobusowa, tramwajowa i trolejbusowa .....</b>	<b>145</b>
<i>Aglomercja Górnośląska .....</i>	<i>145</i>
<i>Częstochowa .....</i>	<i>146</i>
<i>Bielsko-Biała .....</i>	<i>146</i>
<i>Rybnik .....</i>	<i>147</i>
<i>Tychy .....</i>	<i>147</i>
<b>Transport szynowy .....</b>	<b>147</b>
<i>Zarządzanie infrastrukturą kolejową .....</i>	<i>147</i>
<i>Zarządzanie transportem kolejowym pasażerskim .....</i>	<i>149</i>
<i>Zarządzanie transportem kolejowym towarowym .....</i>	<i>151</i>
<b>Transport lotniczy .....</b>	<b>152</b>
<i>Zarządzanie infrastrukturą lotniskową .....</i>	<i>152</i>
<i>Zarządzanie transportem lotniczym pasażerskim .....</i>	<i>154</i>
<i>Zarządzanie transportem lotniczym towarowym .....</i>	<i>155</i>
<b>Transport wodny .....</b>	<b>155</b>
<i>Zarządzanie infrastrukturą .....</i>	<i>155</i>
<i>Zarządzanie żeglugą śródlądową .....</i>	<i>156</i>
<b>Wnioski – rekomendacje do dalszych prac .....</b>	<b>157</b>
<b>4. BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE .....</b>	<b>159</b>
<i>Bezpieczeństwo na drogach i torach kolejowych .....</i>	<i>160</i>
<i>Bezpieczeństwo na dworcach i w środkach transportu publicznego .....</i>	<i>164</i>
<i>Wnioski – rekomendacje do dalszych prac .....</i>	<i>165</i>
<b>5. POTENCJALNY WPŁYW ROZWOJU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO .....</b>	<b>166</b>
<b>VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO .....</b>	<b>171</b>
<i>Ocena gmin .....</i>	<i>172</i>
<i>Ocena powiatów ziemskich .....</i>	<i>176</i>
<b>VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO .....</b>	<b>179</b>
<b>SPIS ILUSTRACJI .....</b>	<b>187</b>
<i>Spis map .....</i>	<i>188</i>
<i>Spis rysunków .....</i>	<i>189</i>



Spis tabel .....	191
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>193</b>
Spis literatury .....	194
Spis stron internetowych.....	196

## I. WSTĘP

Przedmiotowe opracowanie jest załącznikiem do Założeń Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Stanowi ono swoiste kompendium wiedzy w zakresie uwarunkowań społeczno-gospodarczych i środowiskowych rozwoju transportu, dostępności transportowej regionu, stanu infrastruktury, rynku przewozów, systemów zarządzania oraz bezpieczeństwa w transporcie. W opracowaniu zawarto ponadto podsumowanie wyników ankiet skierowanych do jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów) dotyczących funkcjonowania na ich obszarze systemu transportowego oraz potrzeb w tym zakresie.

Informacje oraz dane zawarte i wykorzystane w opracowaniu pochodzą z dokumentów udostępnianych przez podmioty zajmujące się działalnością transportową oraz od zarządców infrastruktury oraz organizatorów i operatorów transportu w województwie, do których zwrócono się o przekazanie potrzebnych informacji. Ponadto wykorzystano bardzo bogate źródło wiedzy o transporcie w województwie, jakim są najnowsze dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego.

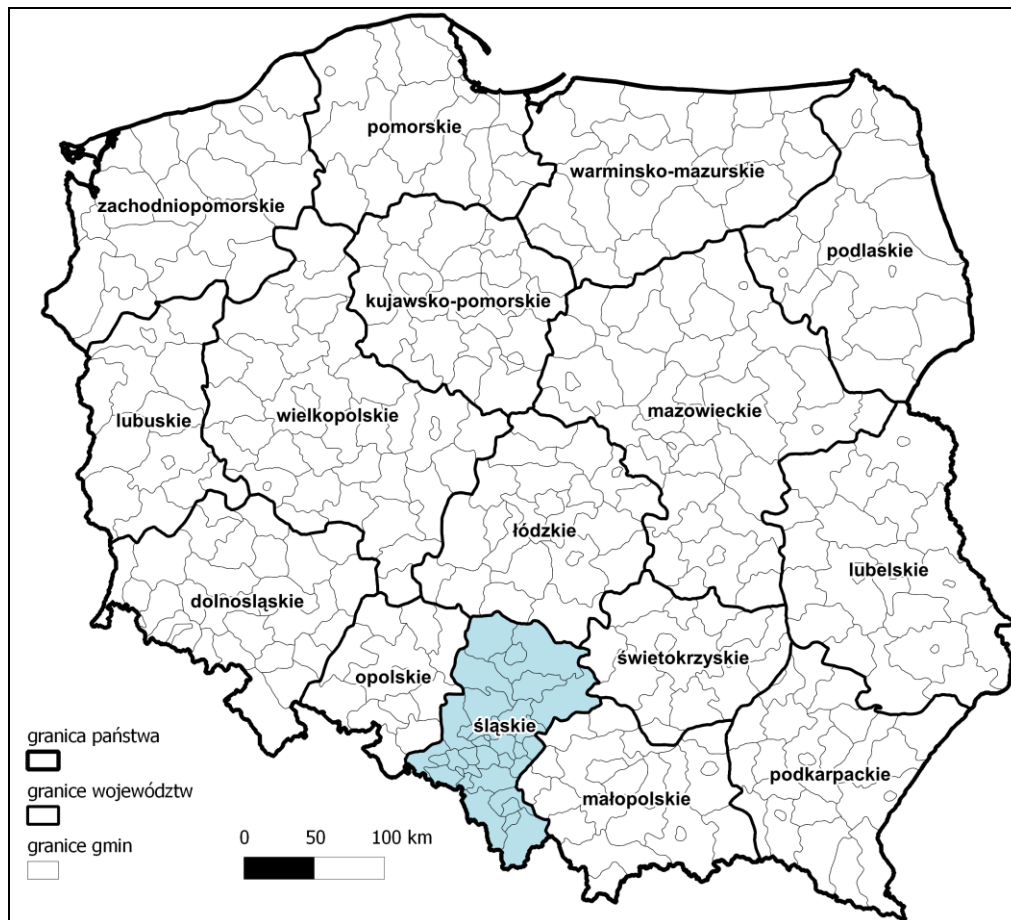
***Material ma charakter wyłącznie diagnostyczny i jest próbą identyfikacji i inwentaryzacji systemu transportu w regionie. Stanowi wyłącznie przegląd dostępnych materiałów oraz dokumentów przygotowanych na różnych szczeblach planowania i w obecnym kształcie nie stanowi treści rozstrzygnięć przyjętych w ramach Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.***

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

### Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Województwo śląskie położone jest w południowej części kraju przy granicy z Czechami i Słowacją. Graniczy z województwami: łódzkim, świętokrzyskim, małopolskim i opolskim. W promieniu 600 km od Katowic znajduje się sześć europejskich stolic: Berlin, Bratysława, Budapeszt, Praga, Warszawa i Wiedeń. Jest to jedno z najmniejszych województw w Polsce, a jego powierzchnia wynosi 12 333 km<sup>2</sup> i stanowi 3,9 % powierzchni kraju. Mniejszymi województwami w kraju są tylko województwa świętokrzyskie oraz opolskie. Teren województwa obejmuje swoim zasięgiem wschodnią część historycznych ziem Górnego Śląska i część zachodniej Małopolski, w tym Zagłębie Dąbrowskie, Zagłębie Krakowskie, Ziemię Żywiecką, znaczną częścią Jury Krakowsko-Częstochowskiej.

Mapa 1. Mapa podziału administracyjnego Polski.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://pl.wikipedia.org>.

W województwie można wydzielić cztery subregiony (obszary polityki rozwoju):

- północny (obejmujący podregion częstochowski) – 3 050 km<sup>2</sup>;
- zachodni (obejmujący podregion rybnicki) – 1 353 km<sup>2</sup>;
- środkowy (obejmujący podregiony: bytomski, sosnowiecki, gliwicki, katowicki i tyski) – 5 577 km<sup>2</sup>;
- południowy (obejmujący podregion bielski) – 2 354 km<sup>2</sup>.

Teren województwa podzielony jest na 167 gmin (w tym 49 miejskich, 96 wiejskich i 22 miejsko-wiejskie) zgrupowanych w 36 powiatach (w tym 17 ziemskich i 19 grodzkich). Stolicą województwa są Katowice.

Mapa 2. Podział administracyjny województwa śląskiego.



Źródło: opracowanie własne.

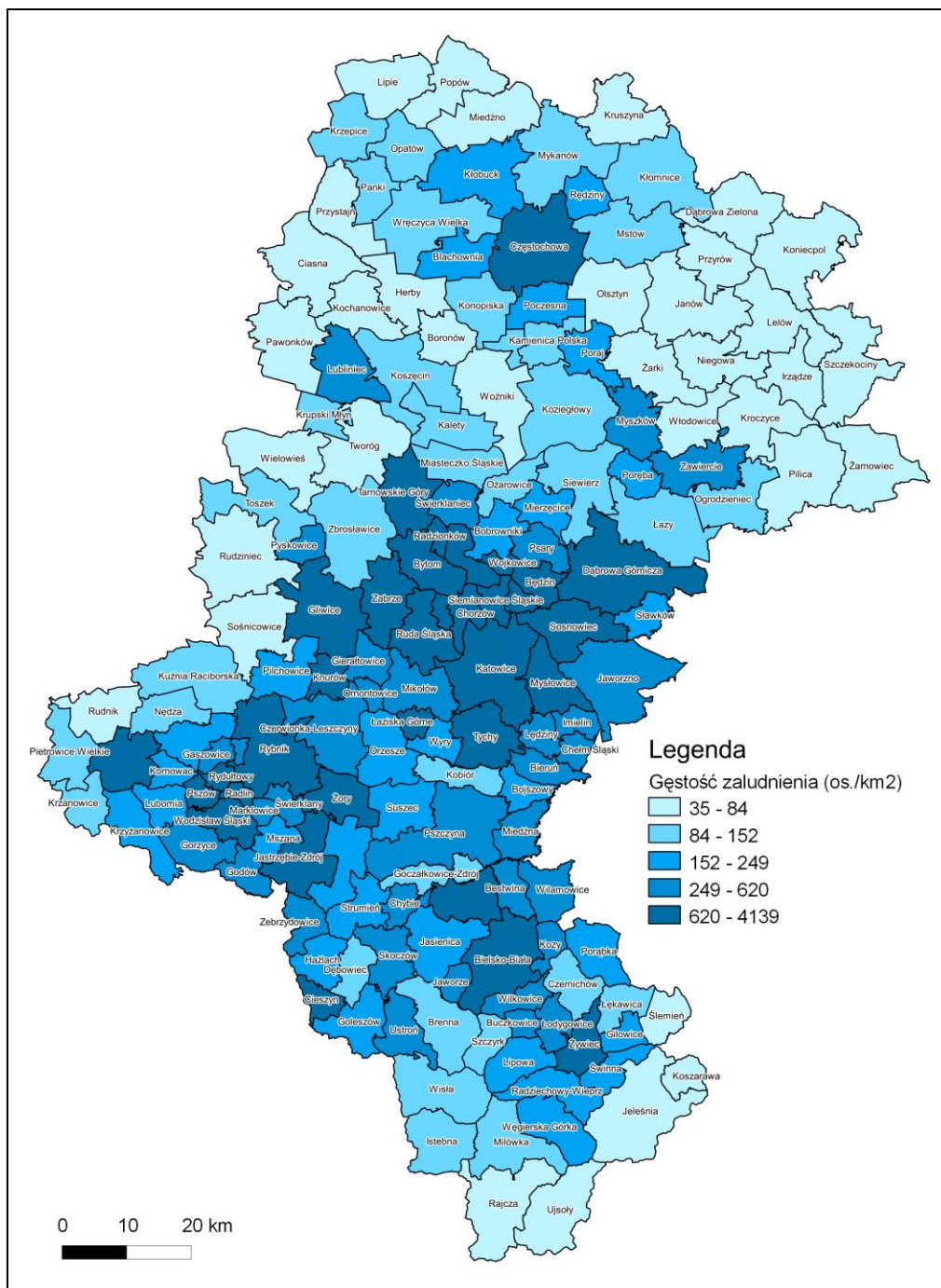
Województwo zamieszkuje 4 635,9 tys. ludności. Po województwie mazowieckim jest to najludniejszy region Polski. Obszar ten charakteryzuje się najwyższym w Polsce wskaźnikiem gęstości zaludnienia – na 1km<sup>2</sup> przypada 376 osób (dla kraju wskaźnik ten wynosi 122 os./km<sup>2</sup>) oraz najwyższym wskaźnikiem urbanizacji - 78% ludności regionu zamieszkuje w miastach (w kraju jest to 60,9%). Głównymi elementami systemu osadniczego województwa śląskiego są, zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, aglomeracje miejskie: górnośląska (o znaczeniu europejskim) oraz bielska, częstochowska i rybnicka (o znaczeniu krajowym).



## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

W podziale na subregiony zauważa się wyraźnie dominujący obszar środkowy z największą liczbą ludności – 2 812,6 tys. Na pozostałych obszarach liczba ludności jest kilkakrotnie niższa (północny 529,0 tys., zachodni 637,5 tys. i południowy 656,8 tys.). Subregion środkowy charakteryzuje się także największą gęstością zaludnienia, co spowodowane jest wysokim wskaźnikiem urbanizacji tego terenu.

Mapa 3. Gęstość zaludnienia w gminach województwa śląskiego w 2010 r. (os./km<sup>2</sup>).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Tendencje demograficzne wskazują na spadek liczby ludności województwa. W latach 2000-2010 liczba ludności spadła o 2,6% (dla kraju spadek ten wyniósł zaledwie 0,14%). Jest to efektem prawie zerowego przyrostu naturalnego (w liczbach bezwzględnych w roku 2010 w regionie przybyło 95 osób), jak i ujemnego salda migracji wewnętrznych i zagranicznych

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

na pobyt stały (saldo migracji zagranicznych – 1744 os., saldo migracji międzywojewódzkich – 3194 os.). Mierniki te na 1000 osób wynoszą odpowiednio 0,0‰ oraz -1,1‰ (dla Polski odpowiednio 0,9‰ i -0,1‰). Dodatkowo saldo przyrostu naturalnego występuje w subregionach zachodnim i południowym, ujemne w subregionach północnym i centralnym. W 14 powiatach w regionie przyrost ten jest wyższy od średniej krajowej.

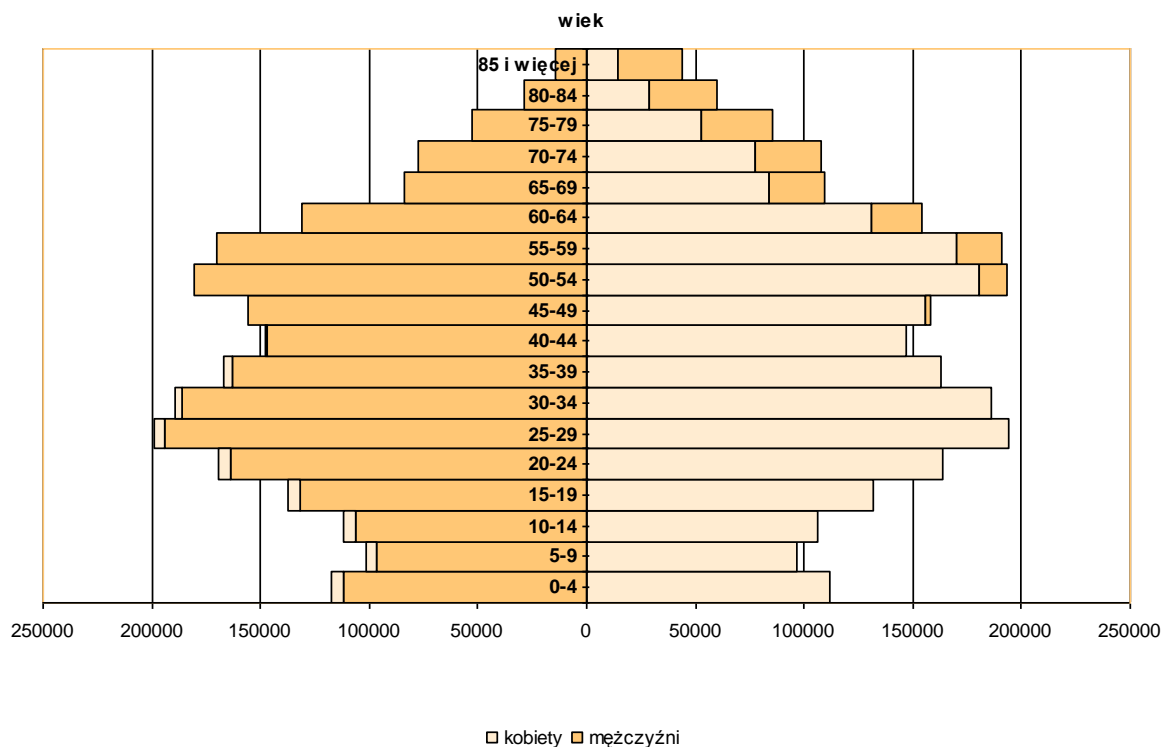
W prognozie ludności do roku 2035 opracowanej przez Główny Urząd Statystyczny można zauważyć, że malejąca tendencja liczby ludności w województwie zostanie zachowana. Pozytywne prognozy są kierowane wyłącznie do województwa mazowieckiego. W województwie śląskim prognozowany jest najwyższy spadek wynoszący ok. 482 tys. w latach 2015-2035.

W województwie zachowana jest także ogólnokrajowa tendencja starzenia się społeczeństwa. W 2010 r. region ten charakteryzował się niskim udziałem ludności poniżej 17 roku życia w ogóle mieszkańców (17,2%, tymczasem w Polsce 18,7%), a większy od średniej krajowej udział osób w wieku produkcyjnym (65,2% wobec 64,4%) oraz poprodukcyjnym (17,7% wobec 16,9%). Największy udział ludności w wieku poprodukcyjnym w ogóle ludności występuje w subregionie północnym, a najmniejszy w zachodnim. Ten sam wskaźnik tylko dla ludności w wieku przedprodukcyjnym największą wartość osiąga w subregionie południowym, a najmniejszą w środkowym.

Struktura wiekowa ludności województwa jest zbliżona do struktury kraju. W liczbie ludności w wieku do 40 lat dominują mężczyźni, natomiast wśród osób w wieku powyżej 45 lat dominują znacząco kobiety. Średnio na 100 mężczyzn w regionie przypada 107 kobiet. Jest to przede wszystkim związane z krótszym średnim trwaniem życia mężczyzn. Prognozowane dalsze trwanie życia dla kobiet w regionie wynosi 79,7 lat a dla mężczyzn 71,6 lat (dla porównania dla Polski te wskaźniki wynoszą odpowiednio 80,6 i 72,1).

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

Rys. 1. Piramida wieku i płci ludności województwa śląskiego w 2010 r.

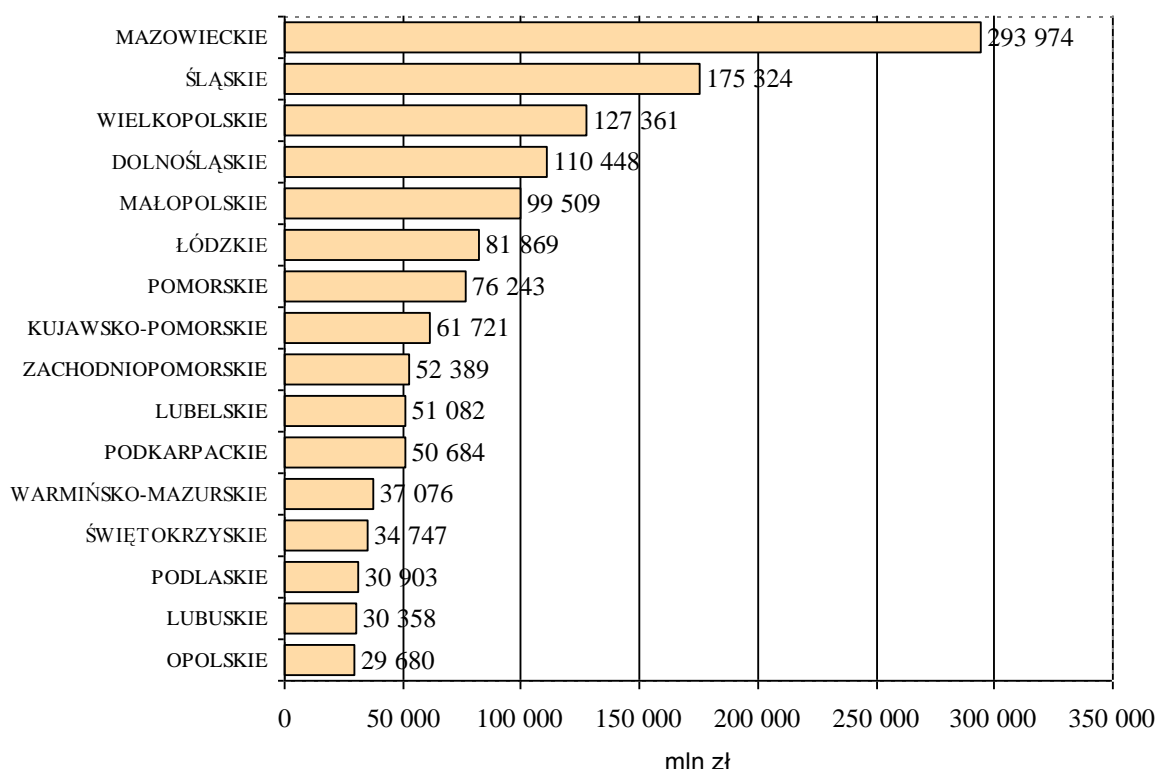


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Na przestrzeni lat 2000-2009 zauważa się wyraźną tendencję wzrostową w wartości wytworzonego PKB oraz wartości dodanej brutto w województwie śląskim. Wartość PKB wzrosła w tych latach o 75,1% i wyniosła w 2009 r. 175,3 mld zł (przy czym tempo wzrostu było w regionie niższe niż w kraju – dla kraju wzrost w analogicznym okresie wyniósł 80,5%). Województwo śląskie mieści się w grupie najsilniejszych gospodarczo regionów Polski, w 2009 r. region plasował się na drugim miejscu w Polsce pod względem wielkości wytworzonego PKB – w regionie wytwarza się 13,1% PKB kraju.



Rys. 2. Produkt Krajowy Brutto w województwach w 2009 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

W 2009 r. wartość PKB w przeliczeniu na 1 mieszkańca regionu kształtowała się na poziomie 37 761 zł. Wartość ta była wyższa od średniej krajowej o 7,2% i była trzecią wartością w Polsce pod tym względem po województwach mazowieckim i dolnośląskim. Najwyższy wskaźnik zanotowano w subregionie środkowym (ok. 41,3 tys./os.), zachodnim (32,1 tys./os.) i południowym (35 tys./os.) a najniższy w subregionie północnym (29,1 tys./os.).

Poziom PKB per capita dla województwa w 2008 r. stanowił około 61% poziomu unijnego. Województwo śląskie było w roku 2008 jednym z sześciu województw w kraju, których wskaźnik PKB per capita wynosił ponad 50% PKB per capita dla całej UE. Jedynym województwem w kraju, dla którego wskaźnik ten mieścił się powyżej 75% wskaźnika dla całej UE było województwo mazowieckie.<sup>1</sup>

W latach 2000-2009 w województwie wartość dodana brutto wzrosła o 75% i wyniosła 155 786 mln zł (w kraju wartość ta wzrosła o 80%). W przeliczeniu na 1 pracownika wartość ta wynosi 93 050 zł i jest o 9,6% wyższa od średniej krajowej. Pod względem wartości dodanej wyraźnie dominuje subregion środkowy (103 557 mln). Najslabiej pod tym względem wypada subregion północny (13 686 mln). Wartość dodana brutto w pozostałych dwóch subregionach wynosi odpowiednio 20 343 mln (subregion północny) i 18 203 mln (subregion zachodni).

<sup>1</sup> Źródło: Eurostat regional yearbook 2011, str. 95, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

W strukturze wytworzonej w regionie wartości dodanej brutto największy udział miały usługi – 57,8% oraz przemysł i budownictwo – 41,2%.

Tab. 1. Struktura wartości dodanej brutto wg rodzaju działalności w województwie śląskim i w Polsce w latach 2000 i 2009

Rodzaje działalności	2000		2009		Tendencja	
	woj. śląskie	Polska	woj. śląskie	Polska	woj. śląskie	Polska
Rolnictwo	2,0%	5,0%	1,0%	3,6%	(-)	(-)
Przemysł (w tym budownictwo)	37,8%	30,4%	41,2%	32,4%	(+)	(+)
Usługi	60,2%	64,7%	57,8%	64,0%	(-)	(-)

Źródło: „Regiony Polski 2010”, Bank Danych Lokalnych GUS.

Łączna wartość środków trwałych brutto w województwie śląskim w 2009 r. wyniosła 288,9 mld zł i wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 7,5%. Wartość tak stanowiła 12% ogółu aktywów ewidencjonowanych w kraju, co stawiało województwo śląskie na drugim miejscu pod tym względem (po województwie mazowieckim). Łączna wartość nakładów inwestycyjnych na środki trwałe w województwie śląskim w 2009 r. wyniosła 34,2 mld zł i wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 4,3%. Wartość tak stanowiła 12,4% wartości nakładów w kraju, co stawiało województwo śląskie również na drugim miejscu pod tym względem (po województwie mazowieckim).

W ostatnich latach widoczne są wyraźne zmiany zachodzące zarówno w strukturze jak i roli poszczególnych sektorów w gospodarce regionu. W przypadku analizy sektorów gospodarki należy zwrócić szczególną uwagę na sukcesywny wzrost znaczenia sektora prywatnego. W 2010 r. zarejestrowanych było w województwie 451 635 podmiotów gospodarki narodowej (11,6% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju), z czego 96,3% stanowiły firmy reprezentujące sektor prywatny. W porównaniu do 2000 r. liczba ta wzrosła o ponad 66 tys. Najwięcej podmiotów gospodarki narodowej funkcjonuje w subregionie środkowym (61,97% ogółu podmiotów w regionie), a najmniej w subregionach północnym (11,17%) i zachodnim (10,75%). Wśród podmiotów prywatnych dominują, podobnie jak w strukturze całego kraju, osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz spółki handlowe. W odniesieniu do kraju można wskazać, że firmy założone w regionie posiadają większą stabilność działania. Wskaźnik nowo zarejestrowanych podmiotów na 10 tys. ludności jest wprawdzie niższy niż średnia krajowa, ale również niższa jest wartość wskaźnika podmiotów wykreślonych z rejestru REGON w przeliczeniu na 10 tys. ludności.

Wśród funkcjonujących w 2010 r. przedsiębiorstw przemysłowych - 20,32% stosowało innowacje, co dało trzecie miejsce w kraju po województwie podkarpackim (23,33%) i dolnośląskim (20,93%). Siódmą pozycję zajmowało województwo wśród przedsiębiorstw innowacyjnych działających w sektorze usług (12,42% ogółu przedsiębiorstw).

W 2009 r. województwo śląskie było drugim co do wielkości po województwie mazowieckim ośrodkiem badawczym w kraju, w skład którego wchodziły 234 jednostki badawczo-rozwojowe, w tym 175 jednostek działających w sektorze przedsiębiorstw. W analizowanym czasie w regionie funkcjonowało 13,2% jednostek badawczo-rozwojowych istniejących w Polsce. Nakłady inwestycyjne na działalność B+R w 2010 r. wyniosły ok. 848,8 mln zł (8,1% sumy wydatków w kraju), z czego największa część została poniesiona w sektorze przedsiębiorstw i w szkolnictwie wyższym. W sektorze przedsiębiorstw wydatki te ponoszone są głównie w przemyśle. W kraju więcej wydatków na działalność rozwojową ponoszą tylko

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

podmioty zlokalizowane w województwie mazowieckim.<sup>2</sup>

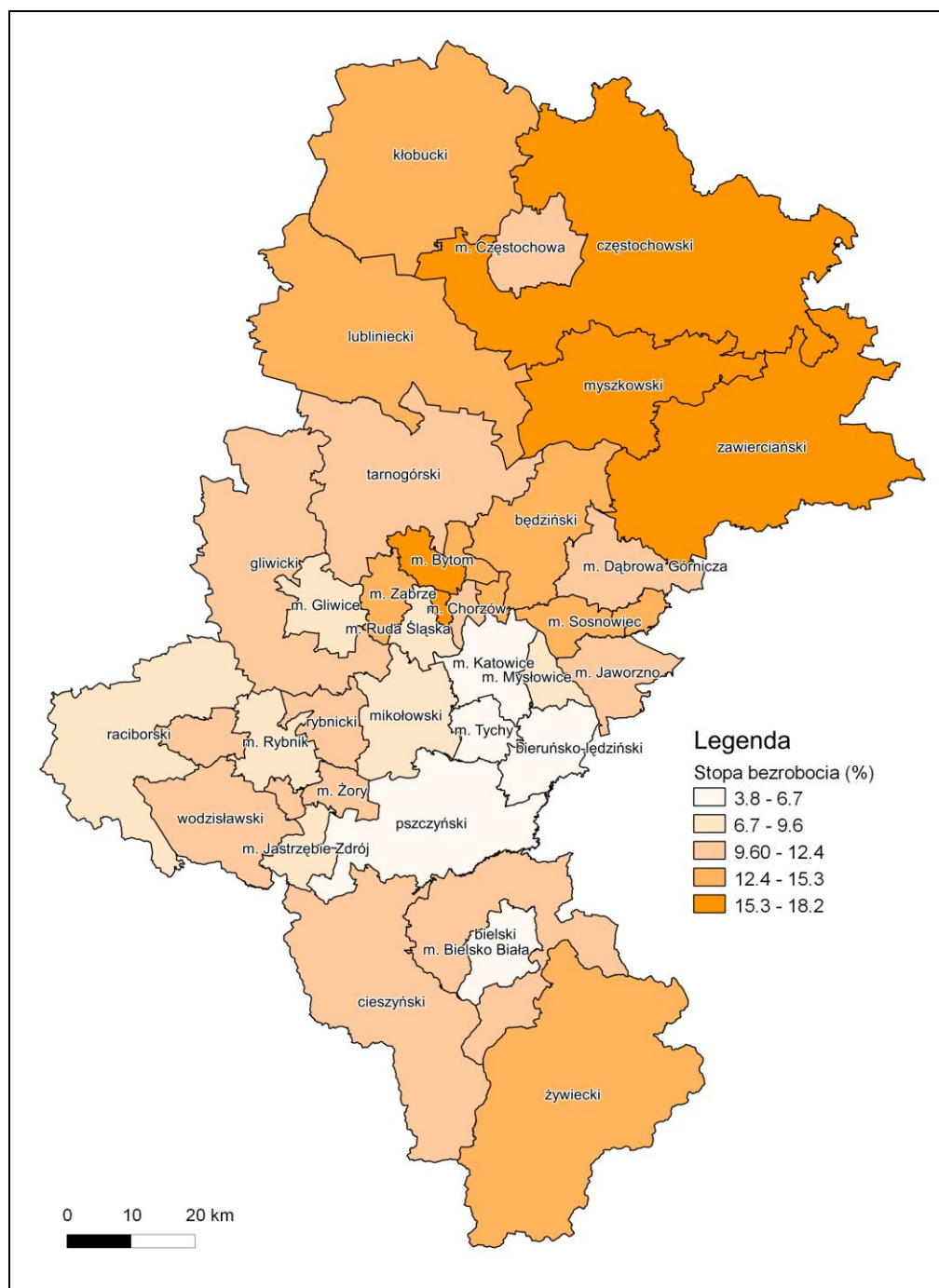
Ściśle związane z rozwojem gospodarczym regionu są tendencje zachodzące na rynku pracy. W 2010 r. odnotowano w województwie 2 049 tys. osób aktywnych zawodowo (11,6% ogółu aktywnych zawodowo w Polsce). Wskaźnik aktywności zawodowej wyniósł dla regionu 52,9% (najniższa wartość wśród województw Polski za wyjątkiem Zachodniopomorskiego). Przyczyną bierności zawodowej są w przede wszystkim: emerytura (50% ogółu biernych zawodowo) oraz nauka i uzupełnienie kwalifikacji (20%). Niski poziom aktywności zawodowej przełożył się na najniższy w kraju współczynnik zatrudnienia – 48,1%. Głównym pracodawcą w regionie podobnie jak i kraju jest sektor usług. Mimo tak niskiego poziomu zatrudnienia województwo śląskie posiada jedną z najniższych stóp bezrobocia w kraju – 9,1%.

Najniższe bezrobocie zauważa się w powiatach rozmieszczonych w centralnej części województwa. Najwyższy odsetek bezrobotnych charakteryzuje powiaty subregionu częstochowskiego oraz część bielskiego.

---

<sup>2</sup> Bank Danych Lokalnych GUS.

Mapa 4. Stopa bezrobocia w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (%).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wynagrodzenie średnie brutto w województwie śląskim w 2010 r. wyniosło 3 528,10 zł i było wyższe od średniej krajowej o 2,7%. Wyższe wynagrodzenia zanotowano jedynie w województwie mazowieckim. Przeciętne miesięczne przychody w gospodarstwach domowych w województwie wynosiły 1 458,92 zł/osobę, a rozchody 1 463,46 zł/osobę, w tym na transport wydawano średnio 88,09 zł/osobę (mniej od średniej krajowej wynoszącej 94,78 zł/osobę).

W tym samym okresie zanotowano w województwie najniższą w całym kraju wartość dochodów ogółem w powiatach przypadających na 1 osobę (773,28 zł/osobę) oraz dochodów województwa przypadających na 1 osobę (288,67 zł/osobę). Pod względem wysokości

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

dochodów gmin miejskich oraz miast na prawach powiatu przypadających na 1 osobę województwo śląskie plasowało się na czwartym miejscu po regionach mazowieckim, dolnośląskim, pomorskim i małopolskim (3 279,04 zł/osobę).

Analizując sytuację regionu na tle kraju należy zwrócić także uwagę na kwestie związane z edukacją, ochroną zdrowia oraz turystyką.

Województwo śląskie jest jednym z największych w kraju ośrodków naukowych i akademickich. W 2010 r. na terenie województwa znajdowało się 45 szkół wyższych, co stanowi 9,93% uczelni w skali kraju. W województwie studiuje prawie 10% ogółu studentów w kraju. Jest to pod względem ilości studentów trzeci ośrodek w kraju (po województwach mazowieckim i małopolskim). W 2010 r. w województwie do uczelni publicznych uczęszczało 121 594 studentów (79 628 - studia stacjonarne, 41 966 - studia niestacjonarne), a do niepublicznych 59 752 studentów (6 373 - studia stacjonarne, 53 379 - studia niestacjonarne).

Województwo śląskie posiada dobrze rozbudowaną sieć placówek leczenia otwartego, w tym ratownictwa medycznego. W 2010 r. region dysponował 159 zespołami wyjazdowymi ratownictwa medycznego (10,8% ogółu jednostek w kraju, druga pozycja w kraju po województwie mazowieckim). W województwie ma siedzibę jedna stała baza operacyjna lotniczego pogotowia ratunkowego (Gliwice) oraz 3 lądowiska sanitarne ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (Bielsko-Biała, Racibórz, Sosnowiec). Ponadto w województwie zlokalizowanych jest 9 szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz 7 izb przyjęć.

Trwające dziesiątki lat zakłócenia równowagi ekologicznej wpłynęły na zdrowie mieszkańców regionu, którzy płacą za to ceną skróconego okresu życia i zwiększoną w stosunku do innych regionów kraju zachorowalnością. Najczęstszymi przyczynami zgonów w Polsce były w 2009 r. choroby układu krążenia (45%) oraz nowotwory (26%). W województwie śląskim wskaźnik zgonów z powodu chorób układu krążenia jest nieco wyższy od średniej krajowej (466,4 przypadków na 100 tys. osób) i wynosi 468,7 zgonów na 100 tys. ludności. W regionie odnotowuje się także większy niż w innych regionach Polski stopień zachorowalności na choroby zawodowe, a wśród dzieci choroby związane z emisją z hut metali nieżelaznych oraz emisją z transportu w tym ołowiu do atmosfery.<sup>3</sup>

Region dzięki swojemu atrakcyjnemu położeniu (m.in. Beskid Śląski, Beskid Mały, Beskid Żywiecki, Jura Krakowsko-Częstochowska), wielu zabytkom związanym z kulturą przemysłową rozmieszczonym na całym terenie województwa, a także organizacji licznych imprez o charakterze ponadregionalnym i międzynarodowym posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć infrastruktury turystycznej. W 2010 r. w regionie funkcjonowało 511 obiektów zbiorowego zakwaterowania oferujących prawie 41 tys. miejsc noclegowych. Najbardziej rozwiniętą bazą dysponuje subregion południowy – 51,5% regionalnej bazy noclegowej i 52,9% miejsc noclegowych dostępnych w regionie. W badanym okresie z noclegów skorzystało prawie 1 770 tys. osób w tym prawie 253 tys. turystów zagranicznych.

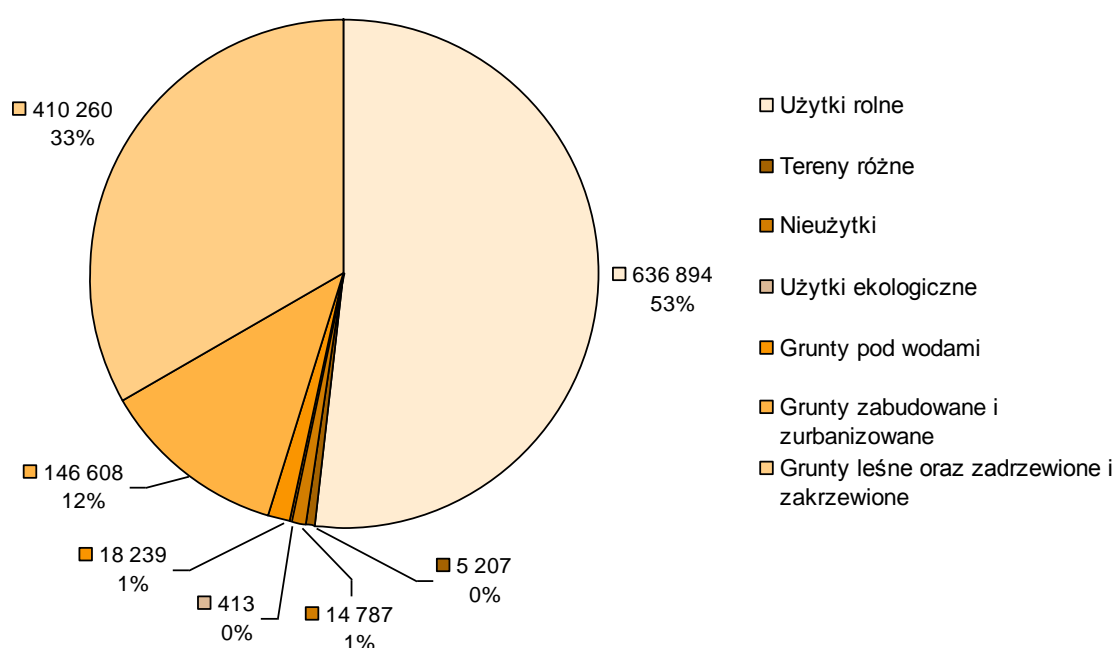
---

<sup>3</sup> Źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, Katowice, kwiecień 2009

### Użytkowanie gruntów

Według podziału zgodnego z Rozporządzeniem z dnia 29 marca 2001 r. Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2001 r. Nr 38, poz. 454) w 2011 r. obszar województwa w prawie 52% był pokryty użytkami rolnymi – jest to współczynnik niższy od średniej krajowej wynoszącej ok. 61%. Lasy zajmowały ponad 33%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane prawie 12%. Grunty pod wodami zajmowały 1,5%, natomiast nieużytki 1,2% powierzchni obszaru województwa.

Rys. 3. Struktura gruntów w województwie śląskim w 2011 r. (w ha i %).



Źródło: Analiza struktury własności i sposobu użytkowania gruntów w województwie śląskim w 2011 r.

### Pokrycie terenu

W ramach projektu CORINE Land Cover 2006 (CLC2006), którego podstawowym celem jest dokumentowanie zmian w pokryciu terenu<sup>4</sup>, jak również gromadzenie i aktualizacja porównywalnych danych w Europie, na obszarze województwa śląskiego zewidencjonowano 27 spośród 44 klas pokrycia terenu<sup>5</sup>.

W strukturze pokrycia terenu województwa śląskiego zdecydowanie najwięcej jest gruntów ornych poza zasięgiem urządzeń nawadniających oraz lasów (z przewagą lasów iglastych). Tereny komunikacyjne i związane z komunikacją (drogową i kolejową) zajmują powierzchnię prawie 20 km<sup>2</sup>, lotniska ponad 7,5, a porty prawie 0,6 km<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> <http://clc.gios.gov.pl>

<sup>5</sup> Pokrycie terenu kartowane jest metodą wizualnej interpretacji zdjęć satelitarnych dostarczonych przez satelity Landsat, SPOT i IRS.



## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

Tab. 2. Klasy pokrycia terenu występujące na obszarze województwa śląskiego\*

Klasa	Liczebność	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	% pow. woj.
<b>Razem</b>		<b>11408,861</b>	<b>92,517</b>
Grunty orne poza zasięgiem urządzeń nawadniających	974	4197,171	34,032
Lasy iglaste	588	2440,039	19,785
Lasy mieszane	749	1109,889	9
Zabudowa luźna	654	1077,169	8,734
Złożone systemy upraw i działek	1007	807,645	6,549
Lasy liściaste	536	531,744	4,312
Tereny głównie zajęte przez rolnictwo z dużym udziałem roślin	568	376,314	3,052
Lasy w stanie zmian	320	270,077	2,19
Strefy przemysłowe lub handlowe	236	237,217	1,924
Zbiorniki wodne	141	174,802	1,418
Tereny sportowe i wypoczynkowe	106	59,271	0,481
Zwałowiska i hałdy	45	40,026	0,325
Miejsca eksploatacji odkrywkowej	33	23,598	0,192
Tereny komunikacyjne i związane z komunikacją (drogową i kolejową)	23	19,886	0,162
Miejskie tereny zielone	34	17,21	0,14
Lotniska	3	7,52	0,061
Sady i plantacje	5	5,489	0,045
Cieki	2	3,624	0,03
Bagna śródlądowe	4	3,294	0,027
Zabudowa zwarta	2	2,166	0,018
Budowy	4	1,46	0,012
Roślinność rozproszona	2	1,223	0,01
Porty	1	0,59	0,005
Torfowiska	1	0,562	0,005
Wrzosowiska i zakrzaczenia	2	0,616	0,005
Murawy i pastwiska naturalne	1	0,259	0,003

\* w bazie danych CLC są przechowywane tylko dane powierzchniowe, o minimalnej powierzchni 25 ha i szerokości co najmniej 100 m.

Źródło: obliczenia własne na podstawie Corine Land Cover 2006.

### Uwarunkowania środowiskowe

#### Uwarunkowania środowiskowe jako czynnik dostępności transportowej

Województwo charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem środowiska geograficznego i wg podziału fizycznogeograficznego Polski J. Kondrackiego znajduje się w obrębie trzech prowincji: Niżu Środkowoeuropejskiego, Wyżyn Polskich oraz Karpat Zachodnich z Podkarpaciem.

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

Mapa 5. Podział fizycznogeograficzny województwa śląskiego wg Kondrackiego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Państwowego Instytutu Geologicznego.

Podłoże zbudowane jest ze skał o różnym wieku, ułożeniu i różnych cechach litologicznych, co decyduje o zróżnicowanej odporności na erozję i denudację. Fundament geologiczny stanowią prekambryjskie skały krystaliczne zalegające na dużych głębokościach. Przeważają natomiast skały osadowe, powstałe w środowisku wodnym i lądowym, takie jak wapienie, dolomity i margle oraz łupki i piaskowce (w górach).

Ukształtowanie terenu województwa jest bardzo zróżnicowane, na co wpływ miały różnego rodzaju czynniki rzeźbotwórcze. Występują tu zarówno góry, wyżyny i obszary nizinne, obejmujące obszar od Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, poprzez Pogórze Beskidzkie, Nizinę Śląską i zurbanizowany obszar Wyżyny Śląskiej, aż po Wyżynę Krakowsko-Częstochowską. Rzeźba terenu charakteryzuje się pasowym układem. Składają się na niego: równoleżnikowo



## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

rozciągająca się na północy i w centralnej części województwa - Wyżyna Śląsko-Małopolska o rzeźbie krawędziowej i zrębowej, a na południu - zapadliskowe Kotliny Podkarpackie i młode góry fałdowe - Karpaty. Cechy krajobrazu nizinnego posiada Dolina Małej Panwi, wcinająca się klinem od zachodu w Wyżynę Śląską. W obrębie wymienionych pasów morfologicznych występują różne typy rzeźby - glacialna, fluwialno-denudacyjna, krasowa, eoliczna i górską.

Niektóre obszary województwa charakteryzują się występowaniem licznych antropogenicznych form terenu, powstałych wskutek gospodarczej działalności człowieka, przede wszystkim górnictwa węgla kamiennego, ponadto górnictwa rud żelaza i wydobywania piasków podszkawkowych, a także rozwoju miast i sieci infrastruktury komunikacyjnej.

Ponadto część obszaru województwa śląskiego – Beskidy oraz Pogórze Śląskie - narażona jest na niebezpieczeństwo wystąpienia osuwisk. Aktywacja procesów osuwiskowych nastąpić może wskutek podcięcia stoku robotami ziemnymi, nadmiernego obciążenia stoku zabudową, zakłócenia powierzchniowego odpływu wód lub dopuszczenia do infiltracji wód opadowych lub powierzchniowych w odsłonięte warstwy ilaste.

Cechy litologiczne podłoża oraz urozmaicona rzeźba terenu mają duży wpływ na zróżnicowanie pokrywy glebowej. Na terenie województwa występują stosunkowo duże zwarte kompleksy gleb dobrej jakości należące do klas bonitacyjnych IIIa i IIIb. Na takich obszarach należy się liczyć z potencjalnym konfliktem pomiędzy celami ochrony gruntów, a potrzebami inwestycyjnymi i związaną z tym koniecznością przeznaczenia części gruntów na cele nierolnicze<sup>6</sup>.

Warunki klimatyczne cechuje przejściowość, a wpływ na nie mają zarówno masy powietrza oceanicznego z zachodu, jak i kontynentalnego ze wschodu. Średnie roczne sumy opadów są wysokie, ze względu na przeważający wyżynny charakter obszaru, a średnia roczna temperatura waha się w przedziale 7 – 8°C. Przeważają wiatry zachodnie o niewielkiej prędkości. Na obszarze województwa śląskiego odnotowuje się średnio w ciągu roku maksymalnie do 110 dni z mgłą. Średnia roczna liczba dni z burzą natomiast nie przekroczyła 40. Zdecydowanie mniej odnotowano dni z gradem, średnio maksymalnie ok. 5. Na naturalne procesy nakładają się ponadto czynniki antropogeniczne, co powoduje powstawanie w obrębie terenów zurbanizowanych odrębnych warunków klimatycznych lokalnych, różniących się od obszarów otaczających.

Wody podziemne występują w utworach: czwartorzędu, trzeciorzędu, kredy, jury, triasu, karbonu i dewonu, a obszary charakteryzujące się największymi ich zasobami wodnymi oraz najlepszymi warunkami hydrogeologicznymi są wyszczególnione poprzez wydzielenie ponad dwudziestu tzw. głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP).

Największa gęstość sieci rzecznej występuje w beskidzkiej, południowej części województwa, gdzie bardzo licznie występują niewielkie źródła zwietrzelinowe charakteryzujące się dużymi wahaniami wydajności. Mniejszą gęstością sieci charakteryzuje się środkowa część województwa, dodatkowo w znacznym stopniu przekształcona w wyniku działalności człowieka. Najmniejsza gęstość sieci rzecznej charakterystyczna jest dla terenów północnej części województwa śląskiego obejmującej Wyżynę Krakowsko-Częstochowską,

---

<sup>6</sup> „Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego”

## II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

co jest związane z występowaniem na tym obszarze procesów krasowych w skałach węglanowych.

Starogłacjalny charakter rzeźby terenu i deniwelacje (w górach) powodują, że na obszarze województwa nie ma niesprzyjających warunków występowania naturalnych zbiorników wodnych. Występuje natomiast kilka tysięcy antropogenicznych zbiorników wodnych, o różnej genezie, powstałych wskutek celowej (m.in. zbiorniki zaporowe, poeksploatacyjne, betonowe), jak również niezamierzonej działalności człowieka (m.in. zbiorniki w nieckach osiadania).

Powierzchnia lasów o kilka punktów procentowych przekracza średnią krajową. Do najsilniej zalesionych powiatów należą: tarnogórski, lubliniecki, żywiecki. Największe kompleksy leśne ciągną się wzdłuż Małej Panwi, w Beskidach oraz na północny-zachód od Rybnika.

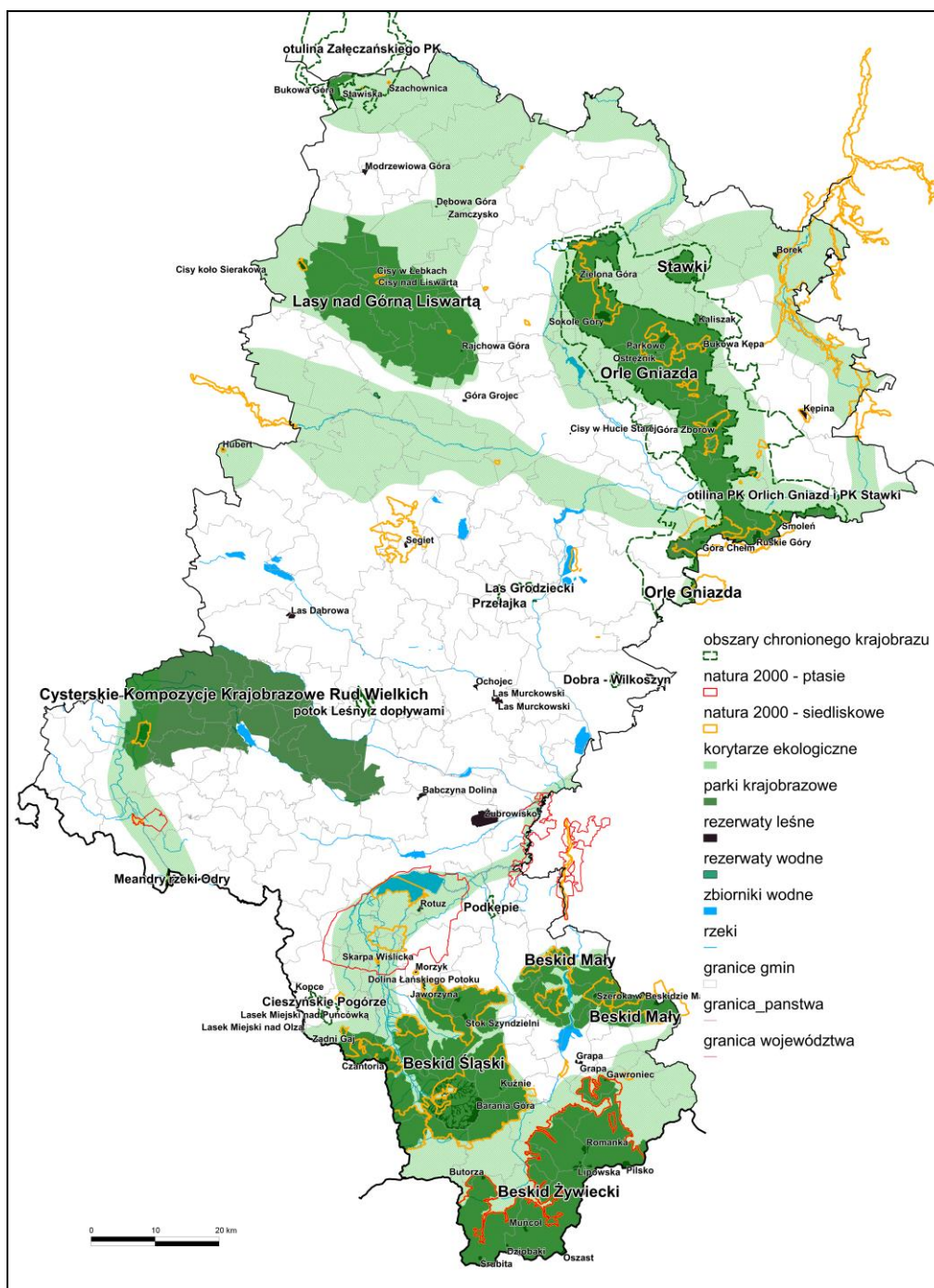
Na obszarze województwa śląskiego można zaobserwować wiele unikalnych wartości przyrodniczych, z których część objęta jest różnymi formami ochrony przyrody. Zajmują one 22,1% obszaru województwa. Składa się na to: 64 rezerваты przyrody, 8 parków krajobrazowych, 15 obszarów chronionego krajobrazu, 33 obszary Natura 2000, 5 stanowisk dokumentacyjnych, 60 użytków ekologicznych, 18 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz część otuliny Babiogórskiego Parku Narodowego o powierzchni 397 ha. Największy odsetek terenów chronionych znajdował się w subregionie południowym (40,1%) a najniższy w subregionie środkowym (14,6%)<sup>7</sup>.

Poza wskazanymi formami ochrony, w województwie można również wyodrębnić obszary Natura 2000 (istniejące i projektowane), które obejmują 13,2% powierzchni województwa.

---

<sup>7</sup> „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Ślaskie 2020”

Mapa 5. Obszary chronione w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD), „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego”, oraz danych Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska.

Bardzo istotne z punktu widzenia ochrony gatunków jest zachowanie korytarzy ekologicznych<sup>8</sup>, które dla prawidłowego funkcjonowania muszą być pozbawione barier ekologicznych, ponieważ obecność barier utrudnia lub całkowicie hamuje przemieszczanie się gatunków, którym korytarz powinien służyć.

<sup>8</sup> Powszechnie uznawaną, ale nie umocowaną w polskim prawie jest koncepcja korytarzy ekologicznych ECO-NET.

### **III. TENDENCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU W REGIONIE**

### III. TENDENCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU W REGIONIE

TENDENCJE ZIDENTYFIKOWANE W ANALIZIE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
<p><b>Demograficzne:</b></p> <p>spadek liczby ludności</p> <p>starzenie się społeczeństwa</p> <p>koncentracja ludności w aglomeracjach</p>	<p>Spadek liczby ludności województwa może prowadzić do spadku natężenia ruchu na drogach zwłaszcza na terenie subregionów północnego i środkowego, gdzie z roku na rok liczba ludności sukcesywnie maleje.</p> <p>Starzenie się społeczeństwa może przyczynić się do rozwoju transportu publicznego – dostosowanie taboru do osób starszych i niepełnosprawnych przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym.</p> <p>Problemy z płynną komunikacją mogą się nasilić w miejscach o największej gęstości zaludnienia oraz najwyższym poziomie urbanizacji (subregionie środkowym).</p>
<p><b>Gospodarcze:</b></p> <p>wysoka wartość PKB</p> <p>wysoka wartość dodanej brutto</p> <p>niskie tempo przyrostu PKB</p> <p>wysoki udział usług w tworzeniu PKB</p> <p>duży udział przedsiębiorstw innowacyjnych</p> <p>znaczna koncentracja działań B+R</p> <p>silny ośrodek produkcyjny</p>	<p>Zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym. Stąd też wynika wysoka wartość PKB i wartości dodanej brutto. Województwo staje się centrum nowoczesnych technologii, co sprzyja w przyszłości rozwojowi transportu szczególnie lotniczego (turystyka biznesowa), dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Życie gospodarcze pod tym względem koncentruje się głównie w subregionie środkowym. Ponadto usytuowanie regionu na przecięciu szlaków transeuropejskich wpływa na wzmożenie ruchu towarowego.</p> <p>Specyfika regionu, operująca się głównie na przemyśle wpływa znacząco na rodzaj wykorzystywanego transportu. W związku z produkcją przemysłową na drogach pojawiają się liczne samochody ciężarowe, które wymagają odpowiednich warunków technicznych dróg.</p>
<p><b>Społeczne:</b></p> <p>niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców</p> <p>niski poziom wskaźnika zatrudnienia</p> <p>niska stopa bezrobocia</p> <p>przeciętny poziom wynagrodzeń</p> <p>niskie dochody samorządów</p> <p>duża liczba studentów</p>	<p>Niski poziom aktywności może wskazywać na niską mobilność ludności zamieszkującej w województwie śląskim. Niska stopa bezrobocia w stosunku do innych województw z kolei wskazuje na małą liczbę tych osób, które nie pracują ze względu na brak pracy na rynku (szczególnie w subregionie środkowym) co wpływa na wzmożenie ruchu na drogach oraz w komunikacji publicznej przez codzienne dojazdy do pracy.</p> <p>W województwie średnie wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie nieco wyższym od średniej krajowej. Wysokie zarobki ludności mogą powodować przesiadanie się na własne środki transportu. Z kolei niskie dochody samorządów lokalnych przypadające na 1 osobę mogą ograniczyć możliwości dofinansowania transportu publicznego oraz poprawę jakości lokalnej infrastruktury transportowej.</p> <p>Województwo śląskie jest istotnym ośrodkiem akademickim</p>

### III. TENDENCJE WPLYWAJĄCE NA ROZWÓJ TRANSPORTU W REGIONIE

<p>dobra dostępność do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia, w tym rozwinięty system ratownictwa medycznego</p>	<p>w kraju. Studenci podejmujący naukę w regionie pochodzą zarówno z terenu województwa śląskiego jak i z całej Polski. Ilość studentów wpływa na wzmożenie ruchu na drogach zwłaszcza w ramach komunikacji publicznej (zjawisko sezonowości natężenia ruchu pasażerskiego).</p> <p>Istotnym elementem polityki transportu jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego, co wpływa na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu.</p>
<p><b>Przestrzenne:</b></p> <p>suburbanizacja</p> <p>defragmentacja przestrzeni</p> <p>użytkowanie gruntów</p>	<p>Efekt rozlewania się miast i rozwój zabudowy podmiejskiej oraz zmiana modelu życia implikują koniecznością rozwoju i przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej. Może to wpływać na wzrost natężenia ruchu na szlakach komunikacyjnych.</p> <p>Postępująca i nadmierna defragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.</p> <p>Duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych utrudnia lokalizację nowej infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym.</p>
<p><b>Środowiskowe:</b></p> <p>zróżnicowane ukształtowanie terenu</p> <p>występowanie osuwisk</p> <p>warunki klimatyczne</p> <p>zagrożenie powodziowe</p> <p>ochrona przyrody</p>	<p>Zróżnicowane ukształtowanie terenu województwa, szczególnie w południowo-wschodniej jego części, ogranicza możliwości przeprowadzenia nowych szlaków transportowych, a także utrudnia komunikację w miesiącach zimowych. Ponadto na terenach pogórnich występuje znaczna antropogeniczna degradacja powierzchni wymagająca m.in. zastosowania droższych technologii budowy infrastruktury.</p> <p>Realizacja inwestycji na terenach występowania tych ruchów masowych (Beskidy) może prowadzić do katastrofy budowlanej zarówno w trakcie budowy jak i samej eksploatacji inwestycji.</p> <p>Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów.</p> <p>Istnieje ryzyko degradacji infrastruktury komunikacyjnej położonej w dolinach rzecznych, w szczególności położonej na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodziowego.</p> <p>Wiele unikalnych form ochrony przyrody i duża powierzchnia lasów stanowi barierę dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych.</p>

## IV. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA TLE KRAJU I EUROPY



## IV. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA TLE KRAJU I EUROPY

Nie jest możliwa wiarygodna diagnoza sieci transportowych województwa śląskiego bez ujęcia rozwoju tych sieci w szerszym kontekście – jako elementu krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawowym elementem usytuowania systemu transportu województwa śląskiego w europejskim systemie transportowym jest jego położenie w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T. O ile funkcjonowanie korytarzy paneuropejskich ma już wymiar historyczny, to sieć TEN-T jest szkieletem, o który opiera się obecna polityka transportowa Unii Europejskiej.

### Paneuropejskie korytarze transportowe

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

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

**Korytarz III** – relacja: (Madryt – Paryż - Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów – (Azja) ,

**Korytarz VI** – relacja: (Helsinki) Sztokholm - Gdańsk – Katowice – Żylna - (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VIB dla relacji Częstochowa – Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

### Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stworzona w celu zapewnienia spójności kontynentu europejskiego. Na realizacji tej sieci opiera się polityka transportowa UE. Celem TEN-T jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej (UE). Ma ona przyczynić się do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej i stanowi podstawową dla UE multimodalną sieć połączeń transportowych, które muszą spełniać określone kryteria. Zostały one zapisane w decyzji 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju sieci TEN-T. Wytyczne tworzą ogólne ramy odniesienia dla wdrażania sieci i określają projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania. Zakresem wytycznych są objęte następujące rodzaje transportu: sieci transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, autostrady morskie, porty morskie, porty wodne śródlądowe, porty lotnicze oraz inne punkty wzajemnych połączeń między sieciami modalnymi, jak również systemy zarządzania ruchem i nawigacje<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Informacja Ministerstwa Infrastruktury nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), 2009.



## IV. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA TLE KRAJU I EUROPY

Komponenty sieci TEN-T na obszarze województwa śląskiego<sup>10</sup>:

### **Transport drogowy:**

- Olszyna / Zgorzelec - Legnica - Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl – Medyka,
- Gdynia/Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec – Zwardoń,

### **Transport kolejowy:**

- Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Przemyśl – Medyka,
- Gdynia - Gdańsk - Tczew - Iława - Warszawa - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Zwardoń/Zebrzydowice,
- Kędzierzyn-Koźle - Chałupki

### **Lotniska:**

- MPL „Katowice” w Pyrzowicach

**Żegluga śródlądowa:** brak

Rewizja wytycznych wspólnotowych w sprawie rozwoju sieci TEN-T odbywa się co 5 lat. Niezależnie od tego modyfikacja sieci TEN-T na wniosek każdego państwa członkowskiego może stać się również przedmiotem rewizji, przy czym ostateczna decyzja będzie należała do Komisji Europejskiej. Planowana przez Komisję Europejską następna rewizja wytycznych będzie dotyczyła przede wszystkim przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych na sieci TEN-T oraz redefinicji zasad funkcjonowania sieci.

Ostatnia rewizja wytycznych miała miejsce w latach 2004-2005. Zdefiniowane zostały wówczas tzw. osie transkontynentalne oraz lista 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T, z których 3 lądowe i 1 morski dotyczą Polski.

Przez obszar województwa przebiegają dwie z 30 priorytetowych osi 30 (priority axes) TEN-T tj.

- 23 Railway axis Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
- 25 Motorway axis Gdańsk-Brno/Bratislava-Wien.

---

<sup>10</sup> Informacja Ministerstwa Infrastruktury w sprawie konsultacji dotyczących modyfikacji i uzupełnienia sieci TEN-T na terytorium Polski, 2008.

## **V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE**

## 1. Stan infrastruktury

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

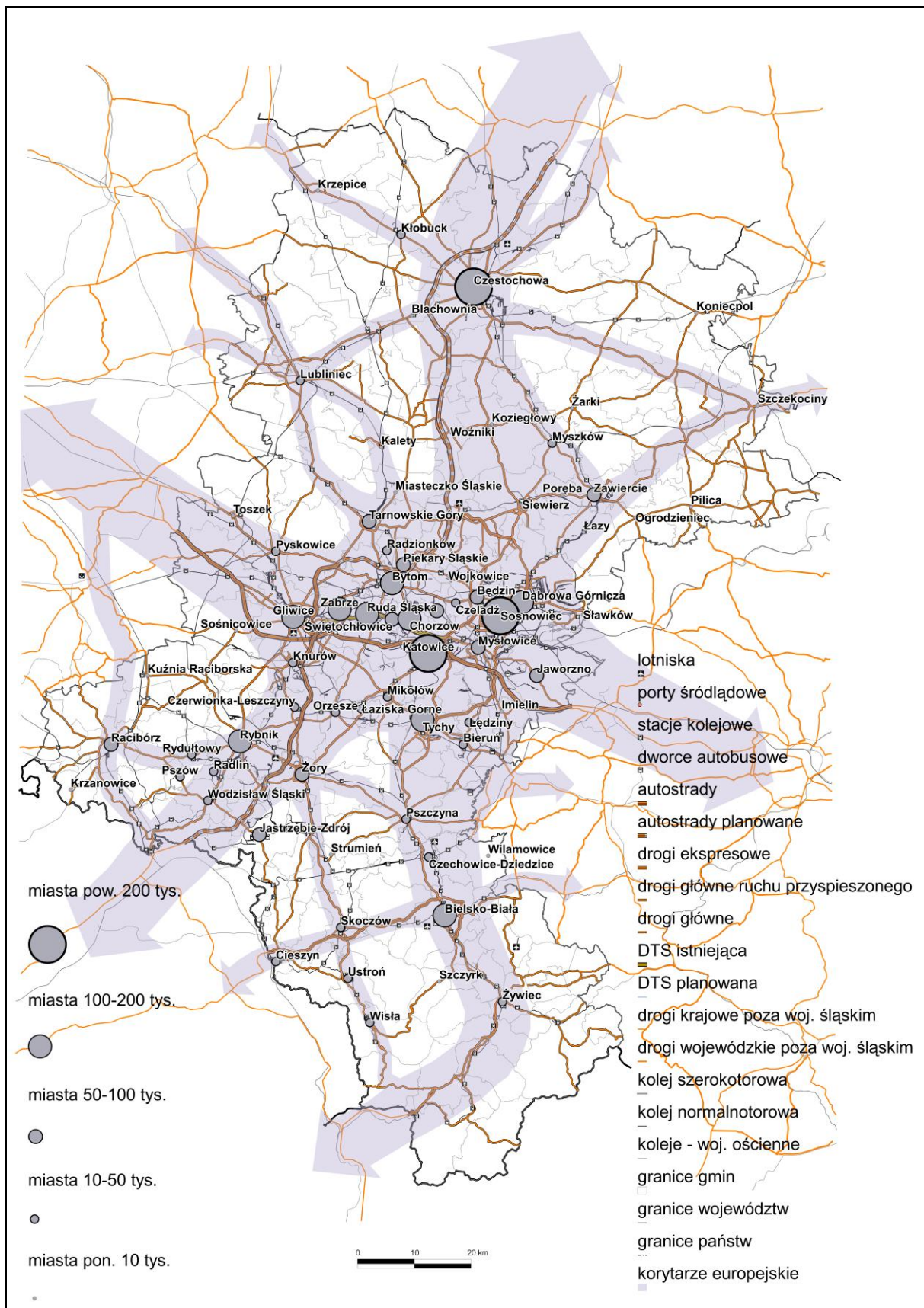
### 1. Stan infrastruktury

Warunkiem koniecznym szeroko rozumianej dostępności transportowej danego obszaru jest posiadanie dostępu zarówno do sieci infrastruktury, jak i do usług przewozowych, przy czym dostęp do usług nie jest możliwy bez wystarczającego dostępu do infrastruktury, a dostęp tylko do infrastruktury nie zapewnia jeszcze pożądanego poziomu realnej dostępności transportowej.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

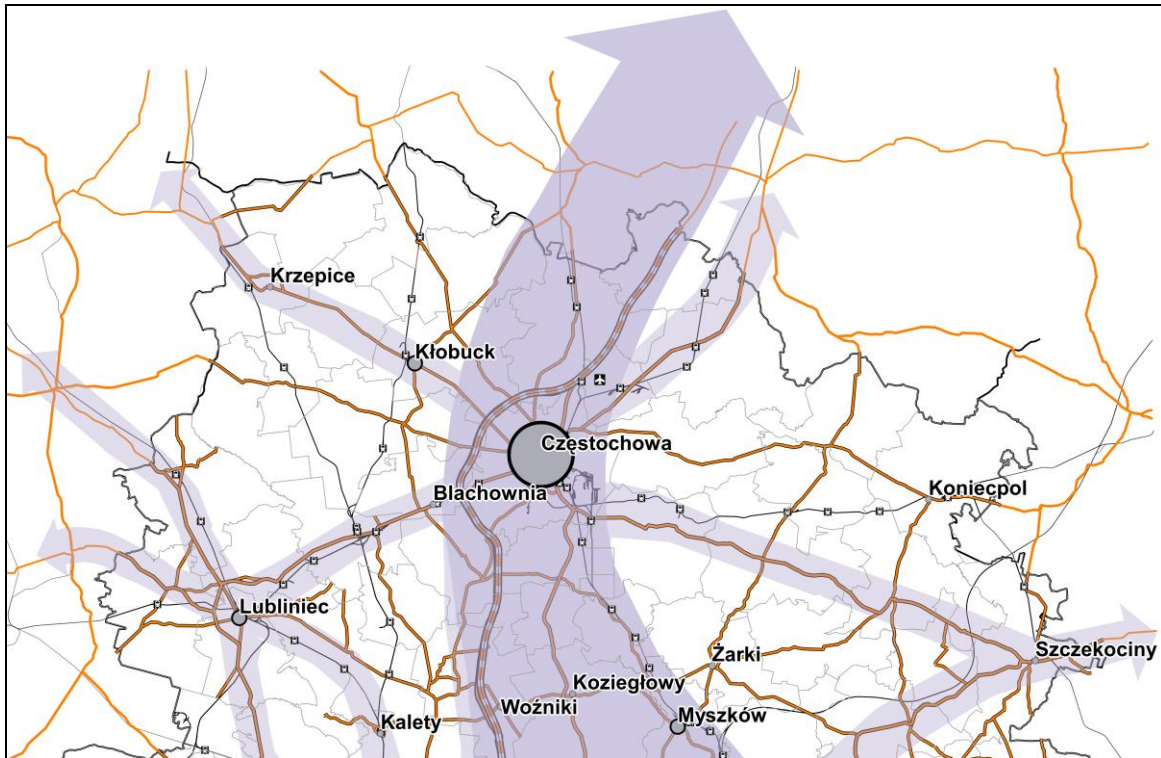
Mapa 6. Infrastruktura transportu w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

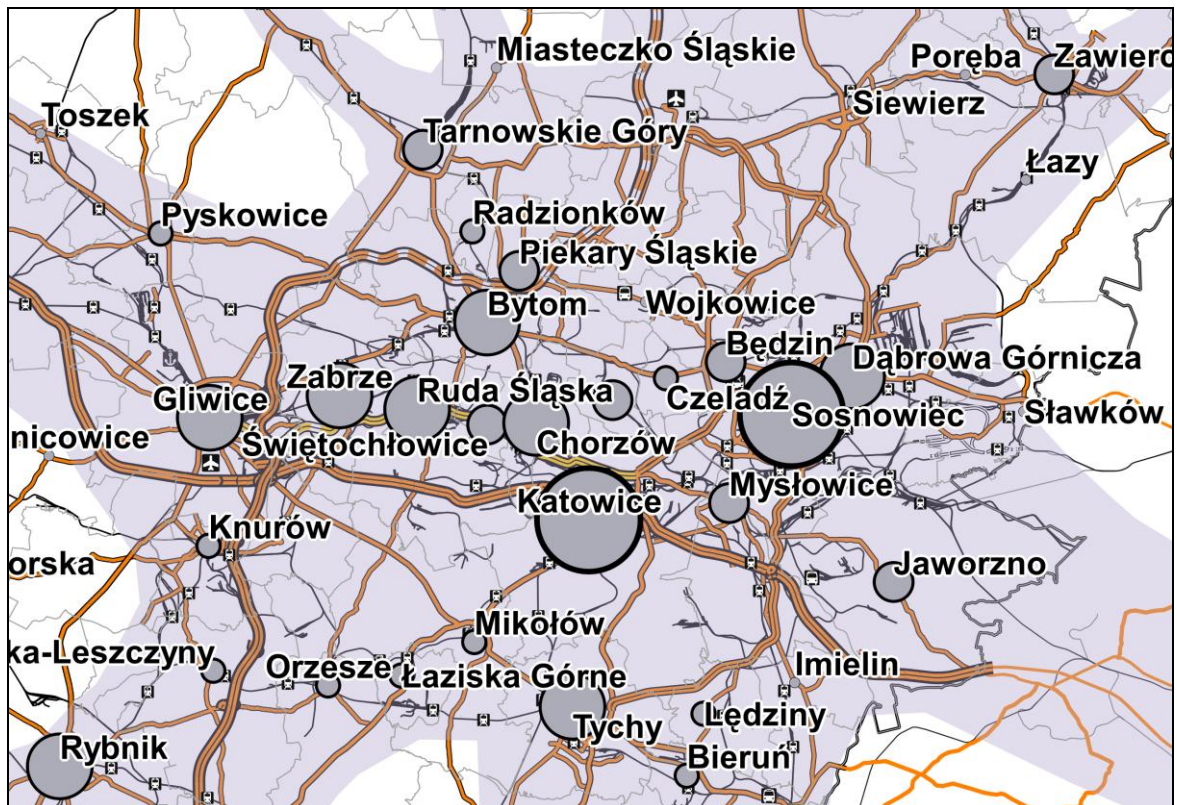


Mapa 7. Infrastruktura transportu w części północnej województwa śląskiego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

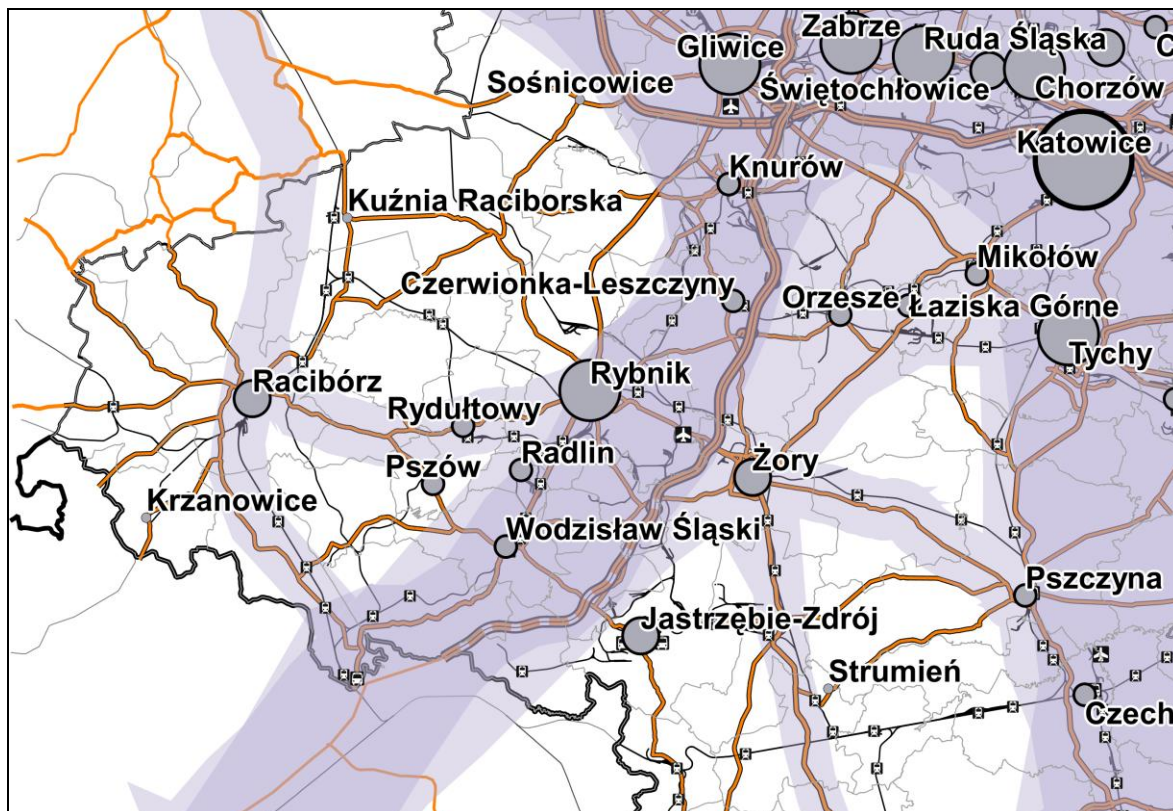
Mapa 8. Infrastruktura transportu w Aglomeracji Górnośląskiej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

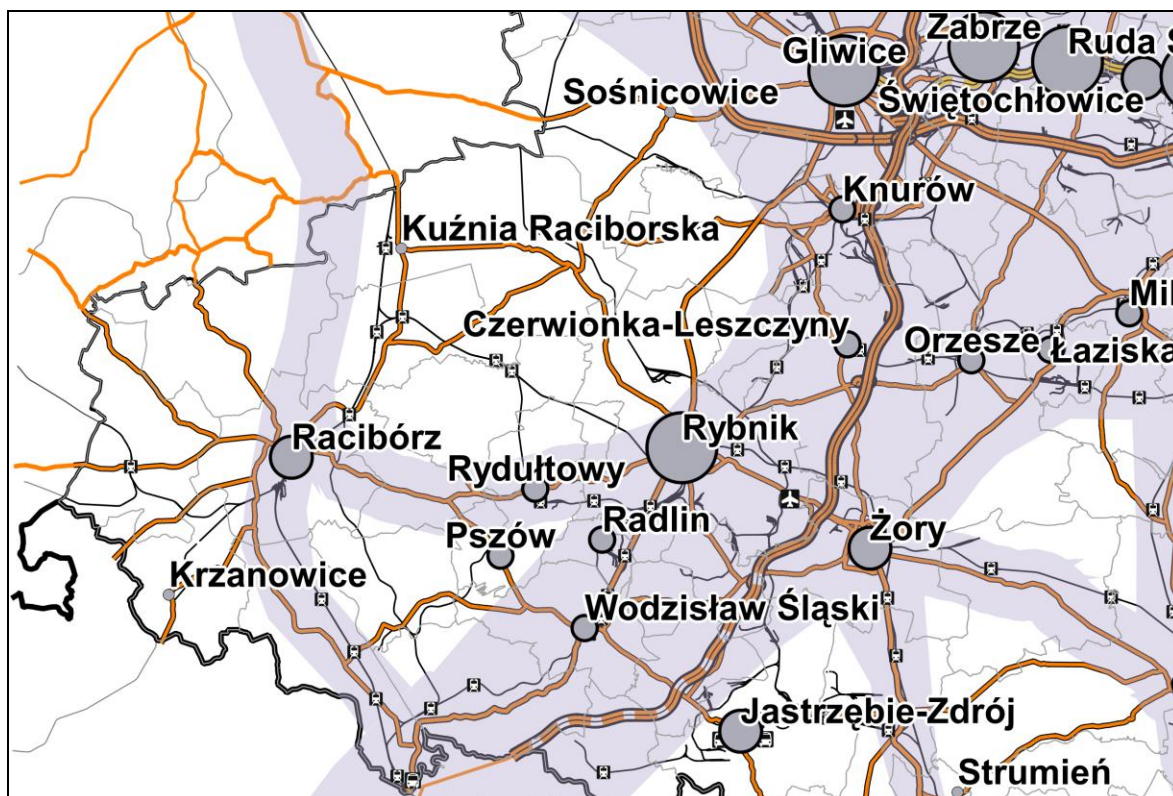


Mapa 9. Infrastruktura transportu w części zachodniej województwa śląskiego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

Mapa 10. Infrastruktura transportu w części południowej województwa śląskiego.



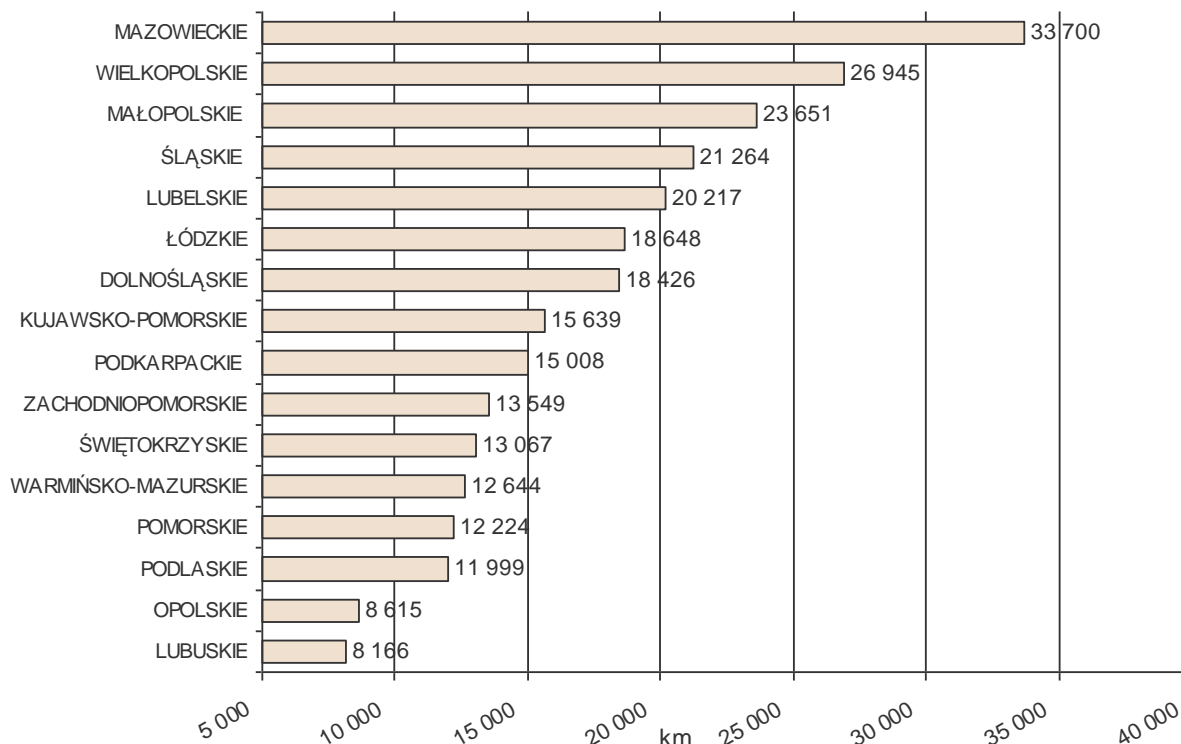
Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

## Infrastruktura drogowa

Długość sieci dróg publicznych w województwie śląskim wynosiła w 2010 r. ok. 25,7 tys. km, co stanowiło ok. 6,3 % długości sieci dróg publicznych w Polsce (długość sieci w Polsce – 406,1 tys. km).

Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej w województwie śląskim wynosiła w 2010 r. ponad 21 tys. km i wzrosła o prawie 5% w stosunku do roku 2007. Towarzyszyła temu niewielka poprawa relacji dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w stosunku do dróg o nawierzchni twardej. Drogi publiczne utwardzone stanowiły ok. 7,8% ogółu tego typu dróg w kraju (czwarta pozycja wśród województw pod względem długości dróg publicznych utwardzonych).

Rys. 4. Długość dróg publicznych utwardzonych w 2010 r. (km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Gęstość dróg publicznych o nawierzchni twardej była zdecydowanie największa w porównaniu z innymi województwami i wynosiła 172,4 km/100 km<sup>2</sup>. Wartość ta dwukrotnie przekraczała średnią krajową i w stosunku do lat poprzednich wzrosła. Następne w kolejności województwo małopolskie charakteryzuje się gęstością dróg na poziomie 155,8 km/100 km<sup>2</sup>. W regionie zauważa się także duży udział dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w ogólnej wartości dróg o nawierzchni twardej – w 2010 r. wyniósł on 92,1%.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

W 2009 r. wśród dróg o nawierzchni twardej 27% stanowiły drogi dwujezdniowe (najwyższy odsetek wśród wszystkich województw)<sup>11</sup>.

Wśród dróg o twardej nawierzchni 45% stanowią drogi położone na terenach miejskich. W latach 2001-2009 więcej przybyło dróg zamiejskich niż miejskich - zwłaszcza gminnych zamiejskich (15%) oraz krajowych zamiejskich (10%). Świadczy to o stopniowym doganianiu pod względem rozwoju infrastruktury drogowej terenów miejskich przez tereny wiejskie.

Tab. 3. Długość dróg publicznych na przestrzeni lat w podziale na miejskie i zamiejskie w województwie śląskim (km)

	drogi publiczne o nawierzchni twardej			
	2001	2005	2009	2010
<b>ogółem</b>	19 469,9	20 183,1	20 974,1	21 263,7
miejskie	8 806,6	9 205,3	9 355,9	9 542,8
zamiejskie	10 663,3	10 977,8	11 618,2	11 720,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

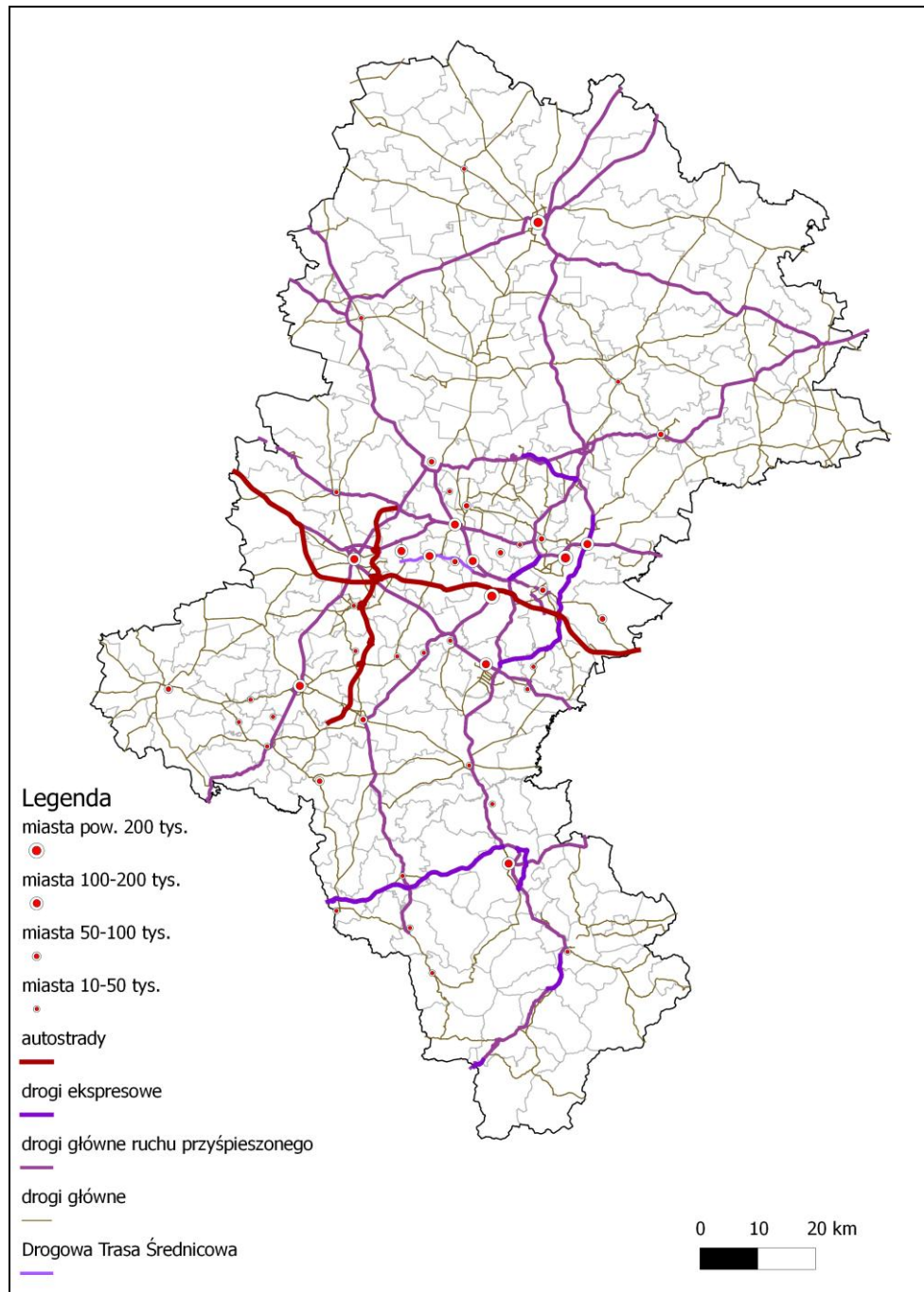
W drodze Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430) wprowadzone zostały następujące klasy dróg:

- 1) autostrady, oznaczone dalej symbolem "A",
- 2) ekspresowe, oznaczone dalej symbolem "S",
- 3) główne ruchu przyspieszonego, oznaczone dalej symbolem "GP",
- 4) główne, oznaczone dalej symbolem "G",
- 5) zbiorcze, oznaczone dalej symbolem "Z",
- 6) lokalne, oznaczone dalej symbolem "L",
- 7) dojazdowe, oznaczone dalej symbolem "D".

---

<sup>11</sup> „Rocznik Statystyczny Województw 2010”

Mapa 11. Drogi istniejące według klasy (bez zbiorczych, lokalnych i dojazdowych).

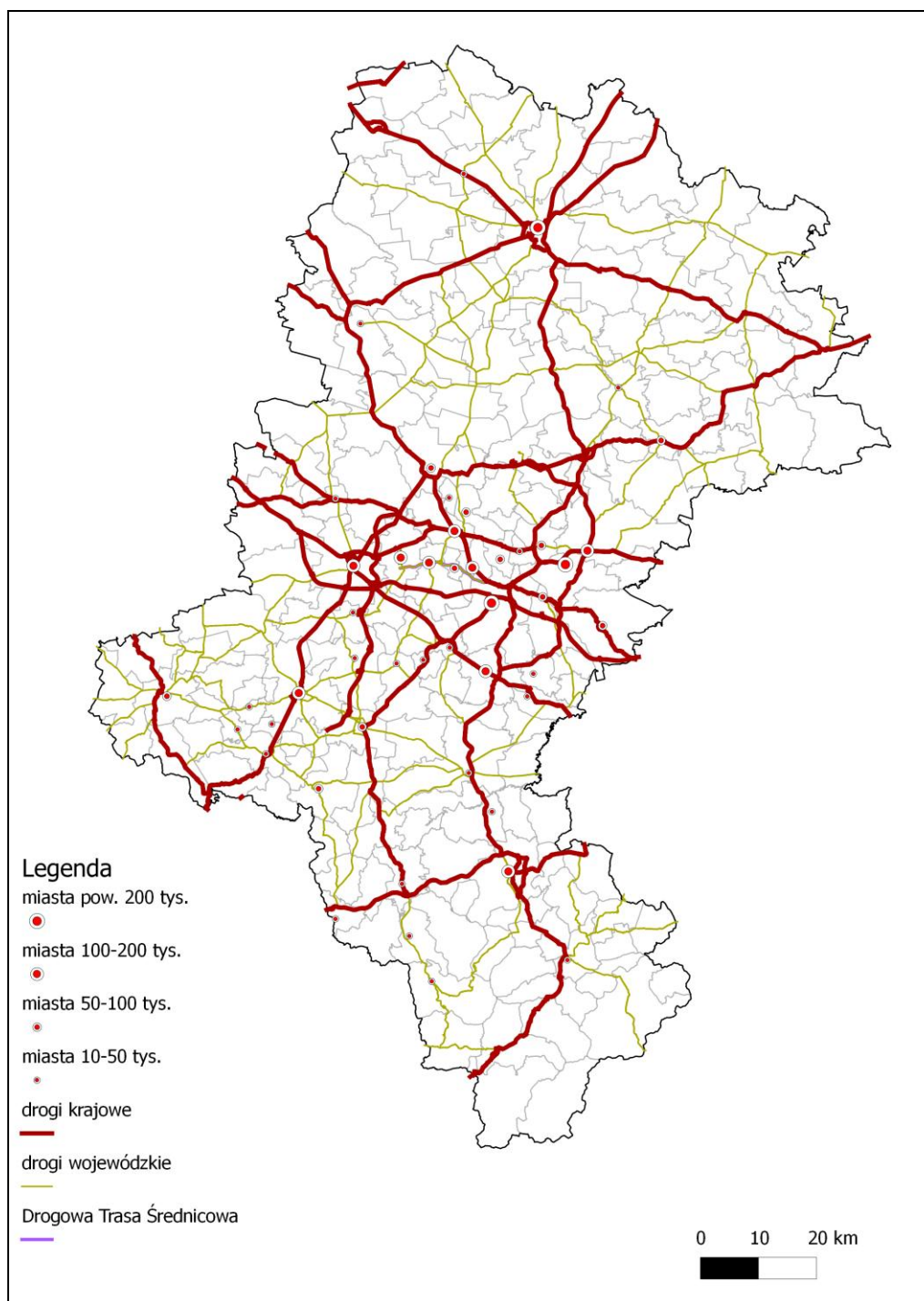


Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

Ponadto drogi zaliczone do jednej z kategorii, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające następującym klasom dróg:

- 1) drogi krajowe - klasy A, S, GP i wyjątkowo klasy G,
- 2) drogi wojewódzkie - klasy G, Z i wyjątkowo klasy GP,
- 3) drogi powiatowe - klasy G, Z i wyjątkowo klasy L,
- 4) drogi gminne - klasy L, D i wyjątkowo klasy Z.

Mapa 12. Drogi istniejące według kategorii zarządzania (bez powiatowych i gminnych).



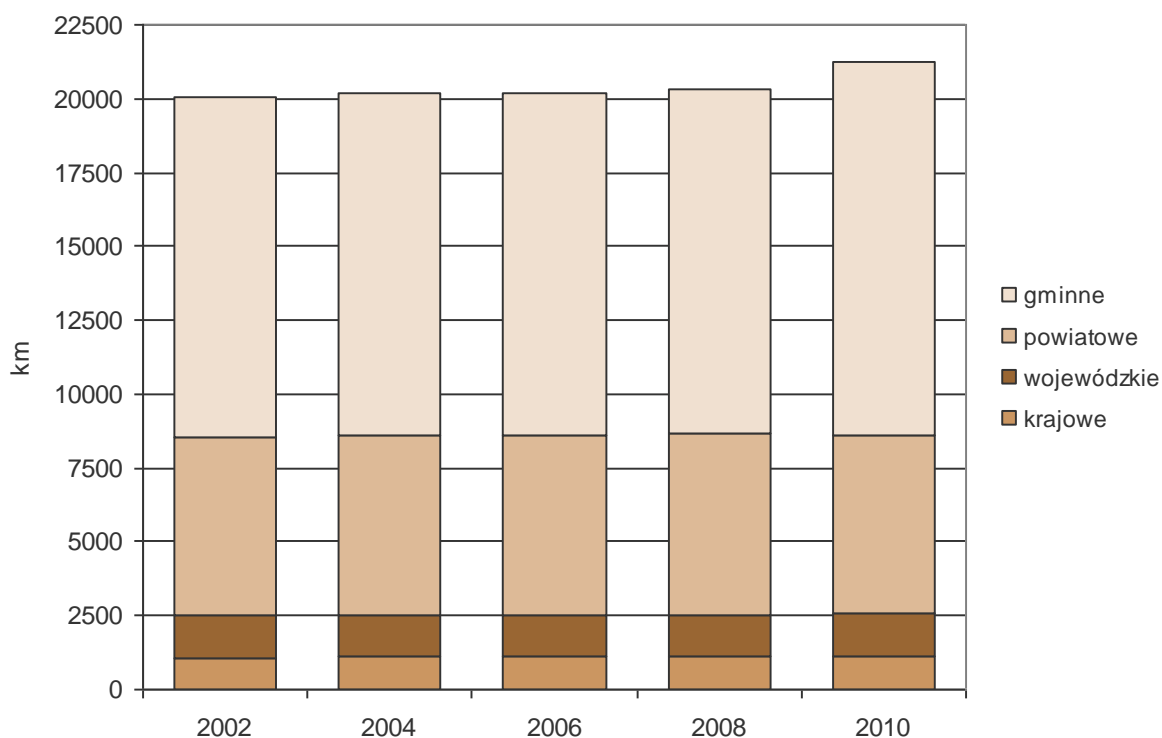
Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Topograficznych (TBD).

W województwie śląskim dominują drogi gminne stanowiące prawie 60% ogółu dróg publicznych w regionie oraz drogi powiatowe stanowiące 28,5% ogółu dróg. Na przestrzeni lat udział dróg gminnych i wojewódzkich w ogólnej powierzchni dróg publicznych rośnie, udział dróg powiatowych maleje, natomiast dróg krajowych pozostaje na zbliżonym poziomie.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Rys. 5. Drogi publiczne wg rodzaju w województwie śląskim w latach 2002-2010 (km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w województwie śląskim kształtują się na wysokim poziomie (4 192,2 mln zł w 2009 r.). i w latach 2005-2009 wzrosły o 185%. Wartość nakładów inwestycyjnych ponoszonych w regionie jest najwyższa wśród wszystkich województw w kraju i stanowi 15,6% ogółu nakładów na drogi publiczne w Polsce.

Tab. 4. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w województwie śląskim i Polsce w 2009 r.

Wyszczególnienie	Nakłady inwestycyjne (mln zł)	Udział %
Polska	26 835,9	100,0
<b>Województwo śląskie</b>	<b>4 192,2</b>	<b>15,6</b>
	(I pozycja w kraju)	
Wartość II w kraju	3 644,1	13,6
	(województwo mazowieckie)	
Wartość minimalna w kraju	362,0	1,3
	(województwo opolskie)	

Źródło: „Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009”

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

W 1985 roku Polska ratyfikowała Umowę europejską o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR)<sup>12</sup>. Według zapisów umowy międzynarodowe znaczenie w województwie śląskim mają następujące ciągi drogowe:

Drogi podstawowe:

- **E 40** - Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liege - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu (w woj. śląskim - A4).
- **E 69** - Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín - Žilina - Trenčín - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt (w woj. śląskim – DK1, S69).

Drogi: odgałęzienia, odnogi i łącznikowe:

- **E 460** - Brno - Olomouc - Český Těšín – Kraków (w woj. śląskim - DK52, S1).<sup>13</sup>

### *Drogi krajowe w tym sieć autostrad i dróg ekspresowych*

Łączna długość dróg krajowych w województwie śląskim wyniosła w 2010 r. 1133,1 km. Stanowiło to ponad 6% dróg krajowych w Polsce i ok. 4,4% ogółu dróg publicznych w województwie śląskim.

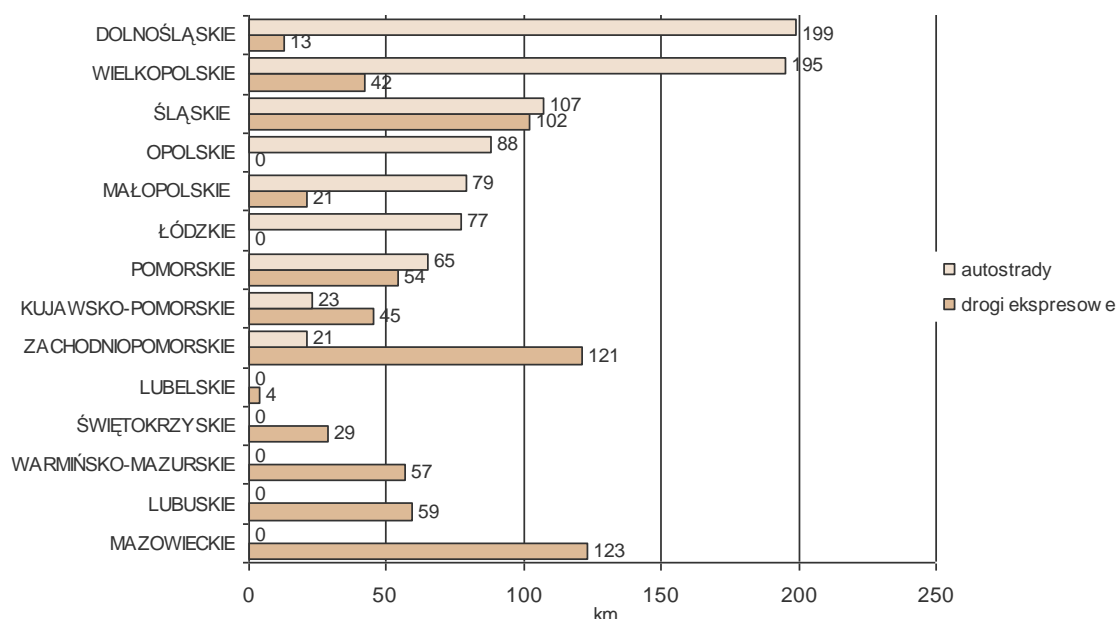
Najwyższą klasę dróg krajowych stanowią autostrady i drogi ekspresowe. Długość sieci autostrad w województwie śląskim wynosiła w 2010 r. 107 km - była o blisko połowę większa w porównaniu z rokiem 2007 i stanowiła ponad 12,5% długości sieci autostrad w Polsce. Długość sieci dróg ekspresowych w województwie śląskim wynosiła w 2010 r. 102 km – była ponad 10% większa w porównaniu z rokiem 2007 i stanowiła ponad 15% długości sieci dróg ekspresowych w Polsce.

---

<sup>12</sup> AGR – umowa sporządzono w Genewie w dniu 15 listopada 1975 r. Według tej umowy Strony przyjmują projekt sieci drogowej, zwanej siecią międzynarodową dróg „E”, jako uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych.

<sup>13</sup> <http://treaties.un.org>

Rys. 6. Autostrady i drogi ekspresowe w przekroju wojewódzkim w 2010 r. (km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Województwo śląskie charakteryzuje się największą gęstością autostrad i dróg ekspresowych w kraju wynoszącą 1,69 km/100 km<sup>2</sup>, tymczasem takie województwa jak podkarpackie czy podlaskie tego typu dróg w ogóle nie posiadają. Jest to niewątpliwa przewaga regionu nad innymi obszarami kraju zwiększająca znacząco dostępność komunikacyjną województwa.

Tab. 5. Autostrady i drogi ekspresowe w przekroju wojewódzkim w latach 2007 i 2010 r.

Obszar	Autostrady i drogi ekspresowe (łącznie)		
	Długość	Zmiana	Gęstość
	2010	2007-10	2010
	[km]	[km]	[km/100 km <sup>2</sup> ]
<b>POLSKA</b>	1531,0	538,6	0,49
<b>ŚLĄSKIE</b>	<b>209</b>	<b>44,7</b>	<b>1,69</b>
DOLNOŚLĄSKIE	212	54,1	1,06
OPOLSKIE	88	-0,1	0,93
WIELKOPOLSKIE	237	29,1	0,79
MAŁOPOLSKIE	100	37,1	0,66
POMORSKIE	119	80,3	0,65
LUBUSKIE	59	31,1	0,42
ŁÓDZKIE	77	1,7	0,42
KUJAWSKO-POMORSKIE	68	32,6	0,38
MAZOWIECKIE	123	72,3	0,35



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

ZACHODNIOPOMORSKIE	62,6	12,8	0,27
ŚWIĘTOKRZYSKIE	29	5,3	0,25
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	57	51,4	0,24
LUBELSKIE	4	-0,2	0,02
PODKARPACKIE	0	0	0
PODLASKIE	0	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Docelowy przebieg autostrad i dróg ekspresowych ustalony został w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. 2009 nr 187 poz. 1446). W województwie śląskim wyznaczony jest przebiegiem dwóch autostrad:

#### Autostrada A1

Trasa planowanej autostrady przebiega od Gdańska przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Gliwice do granicy państwa z Czechami. W województwie śląskim przebiega w osi północ – południe: od granicy z województwem łódzkim, następnie wokół Częstochowy, w okolicach lotniska w Pyrzowicach, przez Bytom, węzeł z autostradą A-4 w Gliwicach aż do granicy w Gorzyczkach. Docelowo na terenie województwa śląskiego będzie miała długość 166,8 km. Do chwili obecnej na obszarze województwa śląskiego oddany został do ruchu odcinek węzeł Maciejów – węzeł Świerklany.

#### Autostrada A4

Trasa autostrady biegnie od granicy państwa z Niemcami w Jędrzychowicach przez Zgorzelec, Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów, do granicy państwa z Ukrainą w Korczowej. Na obszarze województwa śląskiego autostrada A4 w całości jest oddana do użytku.

Przedmiotowe autostrady położone są w paneuropejskich korytarzach transportowych III i VI i zapewniają włączenie sieci drogowej województwa śląskiego w europejską sieć dróg szybkiego ruchu.

Sieć autostrad uzupełniają drogi ekspresowe:

#### Droga ekspresowa S-1

Jest to planowane połączenie drogowe z węzła „Pyrzowice” na autostradzie A1 w sąsiedztwie portu lotniczego MPL „Katowice” w kierunku Bielska-Białej i granicy z Czechami w Cieszynie. Obecnie status drogi ekspresowej posiadają odcinki Pyrzowice – Podwarpie, Bielsko-Biała – Cieszyn oraz Dąbrowa Górnicza – Mysłowice – Kosztowy – Tychy.

#### Droga ekspresowa S-69

Jest to planowane połączenie drogowe z Bielska-Białej (S-1) w kierunku granicy państwa ze Słowacją (Myto-Skalité), o łącznej długości ok. 48 km, prowadzone w całości na obszarze województwa śląskiego. Stanowiąc będzie szybkie połączenie z południową granicą państwa ze Słowacją i ma zastąpić drogę krajową 69, której niskie parametry techniczne uniemożliwiają prowadzenie ciężarowego ruchu międzynarodowego. Przedłużeniem S-69 na terenie Słowacji będzie projektowana słowacka autostrada D-3 w kierunku Bratysławy.



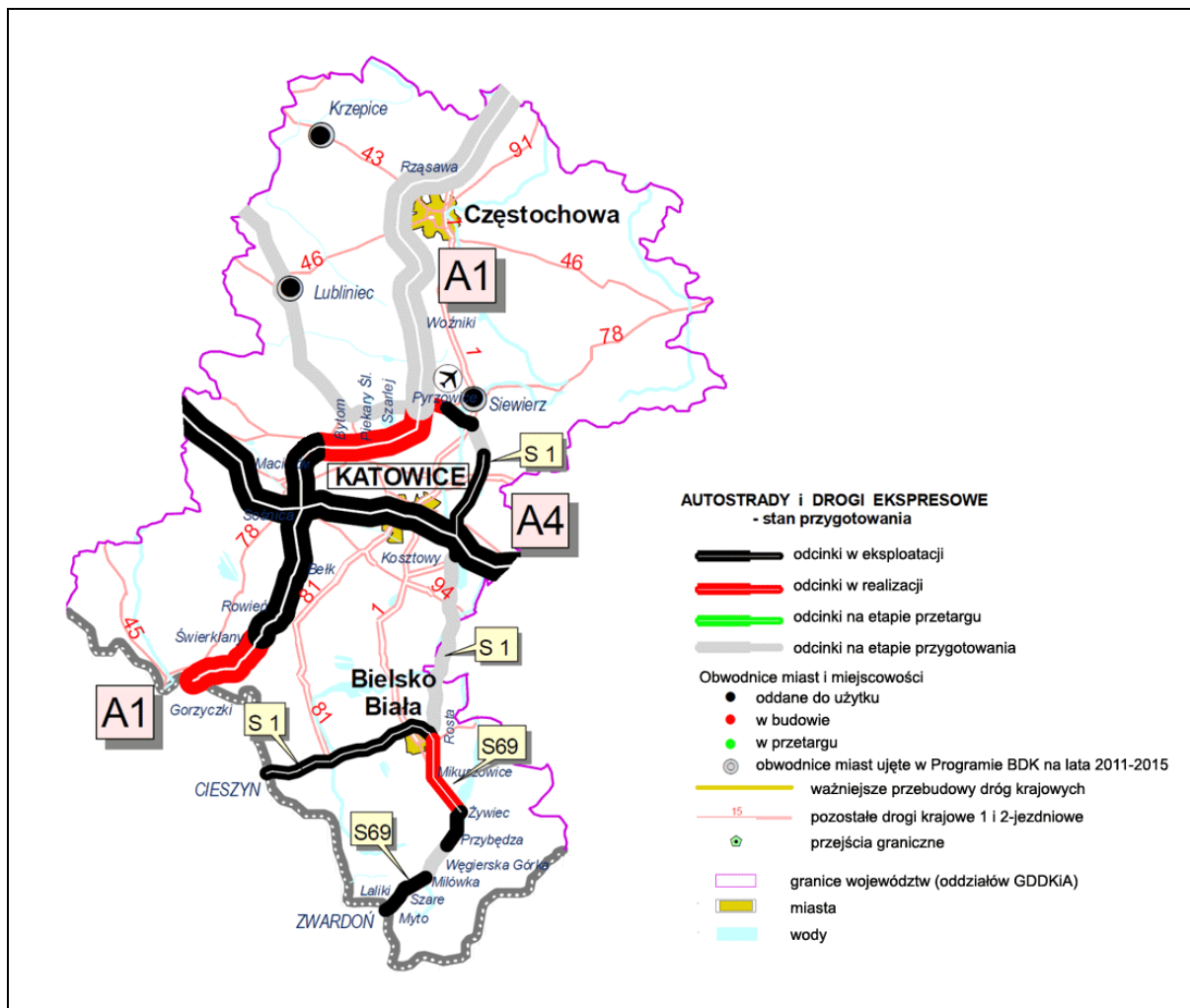
## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

#### Droga ekspresowa S-86

Jest to odcinek drogi krajowej nr 86 o długości 6,8 km, łączący Katowice (węzeł Roździeńskiego) i Sosnowiec (węzeł Pogoń).

Mapa 13. Stan przygotowania autostrad i dróg ekspresowych.



Zródło: GDDKiA (Ekspertyza prof. S.Krawca)

Rozwój sieci najważniejszych ciągów dróg w latach 2000-2010 został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tab. 6. Długość autostrad i wybranych dróg ekspresowych w województwie śląskim w latach 2000-2010 (km).

Numer drogi	Długość dróg										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A-4	0	8,175	8,175	8,175	8,175	58,340	58,340	58,340	58,340	58,340	58,286
A-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15,848	23,728
S-1	37,439	37,439	37,439	37,439	37,439	45,685	69,750	77,227	78,276	78,276	78,276
S-69	0	0	0	0	0	0	1,250	10,900	15,688	15,688	18,376

Zródło: opracowanie własne Wydziału Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Wyraźny wzrost długości sieci autostrad i dróg ekspresowych nastąpił w latach 2004-2007, kiedy to długość sieci wzrosła z 45,6 km w 2004 r. do 146,5 km w 2007 r. (wzrost o 221,7 %), głównie za sprawą rozbudowy autostrady A4 (z 8,2 km w 2004 r. do 58,3 km w 2005 r.), drogi ekspresowej S1 (sukcesywnie: w 2004 r. 37,4 km, w 2008 r. 78,3 km) oraz budowy nowej drogi ekspresowej S69 (w 2007 r. 10,9 km).

Tab. 7. Pozostałe drogi krajowe w województwie śląskim.

Droga	Trasa
1	Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Dąbrowa Górnicza – Tychy – Bielsko-Biała – Cieszyn – granica państwa
11	Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Jarocin – Ostrów Wielkopolski – Kępno – Lubliniec – Bytom
40	granica państwa – Głuchołazy – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice
43	Wieluń 45 – Rudniki – Kłobuck – Częstochowa
44	Gliwice – Mikołów – Tychy – Oświęcim – Zator – Skawina – Kraków
46	Kłodzko – Nysa – Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny
52	Bielsko-Biała – Kęty – Wadowice – Głogoczków
69	Bielsko-Biała – Żywiec – Laliki – Zwardoń
78	granica państwa – Chałupki – Wodzisław Śląski – Rybnik – Gliwice – Tarnowskie Góry – Siewierz – Zawiercie – Szczekociny – Jędrzejów – Chmielnik
79	Warszawa – Kozienice – Zwoleń – Sandomierz – Polaniec – Nowe Brzesko – Kraków – Trzebinia – Chrzanów – Jaworzno – Katowice – Chorzów – Bytom
81	Katowice – Mikołów – Żory – Skoczów
86	Wojkowice Kościelne – Będzin – Sosnowiec – Katowice – Tychy
88	Strzelce Opolskie – Nogawczyce – Gliwice – Bytom
91	Gdańsk – Tczew – 1 (węzeł "Nowe Marzy") – ... – Głuchów – Piotrków Trybunalski – Kamieńsk – Radomsko – Klomnice – Częstochowa
94	4 (węzeł "Zgorzelec") – Bolesławiec – Krzywa – Chojnów – Legnica – Prochowice – Wrocław – Brzeg – Opole – Strzelce Opolskie – Toszek – Pyskowice – Bytom – Będzin – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza – Olkusz – Kraków 7 – ... – Kraków 4 – Targowisko 4

Źródło: Zarządzenie nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym.

Mimo stałego rozwoju infrastruktury drogowej w województwie występują tzw. „wąskie gardła”. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zidentyfikowała 5 takich punktów na drogach krajowych w regionie. Zostały one przedstawione w tabeli poniżej.

Tab. 8. Wąskie gardła na drogach krajowych.

Nr drogi	Lokalizacja wąskiego gardła	Planowana przebudowa	Termin [rok]	Zakres [km]	Źródło finansowania
S69	Węgierska Górka	Budowa obwodnicy Węgierskiej Górki w ciągu drogi ekspresowej S69	po 2015	ok. 8,5	budżet państwa + środki UE
1	Pszczyna	Budowa drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała	po 2013	ok. 40,0	budżet państwa + środki UE
11	brak wąskiego gardła	Budowa drogi ekspresowej S11	po 2013	ok. 63,0	budżet państwa + środki UE
40	Pyskowice	Wiadukt kolejowy w zarządzie PKP	-	1 obiekt mostowy	-
78	Zawiercie, Poręba, Kroczyce	Budowa drogi krajowej nr 78 z obwodnicami Zawiercia, Poręby, Kroczyce	po 2015	ok. 55,0	budżet państwa + środki UE

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (stan na wrzesień 2011 r.).

Oprócz miejsc, które wymagają przebudowy ze względu na ograniczoną przepustowość, należy również wskazać te, które wymagają prac w celu poprawy ich stanu technicznego. Zestawienie tych odcinków dróg krajowych wraz z informacją o ich planowanej modernizacji zamieszczono w poniższej tabeli poniżej.

Tab. 9. Odcinki dróg krajowych o złym stanie technicznym.

Nr drogi	Długość odcinków o złym stanie technicznym [km]	Planowana modernizacja/remont	Termin [rok]	Zakres [km]	Źródło finansowania
S1	4,119	przebudowa	2012-2014	23,761	budżet państwa
1	35,860	przebudowa	2012-2015	73,653	budżet państwa
11	10,536	remont	2014	10,536	budżet państwa
40	7,000	przebudowa	2012-2013	13,517	budżet państwa
43	3,510	remont	2014	3,510	budżet państwa
44	6,955	remont	2014	6,955	budżet państwa
45	3,200	przebudowa	2012-2013	4,060	budżet państwa
46	11,579	przebudowa	2012-2013	24,684	budżet państwa
69	4,620	remont	2012	4,620	budżet państwa
78	35,956	przebudowa/remont	2012-2013	50,372	budżet państwa
81	3,312	przebudowa	2012-2013	5,612	budżet państwa
86	8,849	remont	2011	16,491	budżet państwa
91	4,892	przebudowa	po 2015	15,723	budżet państwa
94	26,092	przebudowa	2012-2013	32,825	budżet państwa

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - informacja z września 2011 r.

W sumie GDDKiA zidentyfikowała ok. 166 km dróg krajowych, których stan techniczny wymaga szybkiej interwencji w zakresie prac remontowych lub przebudowy. W następnych 5 latach planowane jest zmodernizowanie ponad 286 km dróg krajowych w regionie.

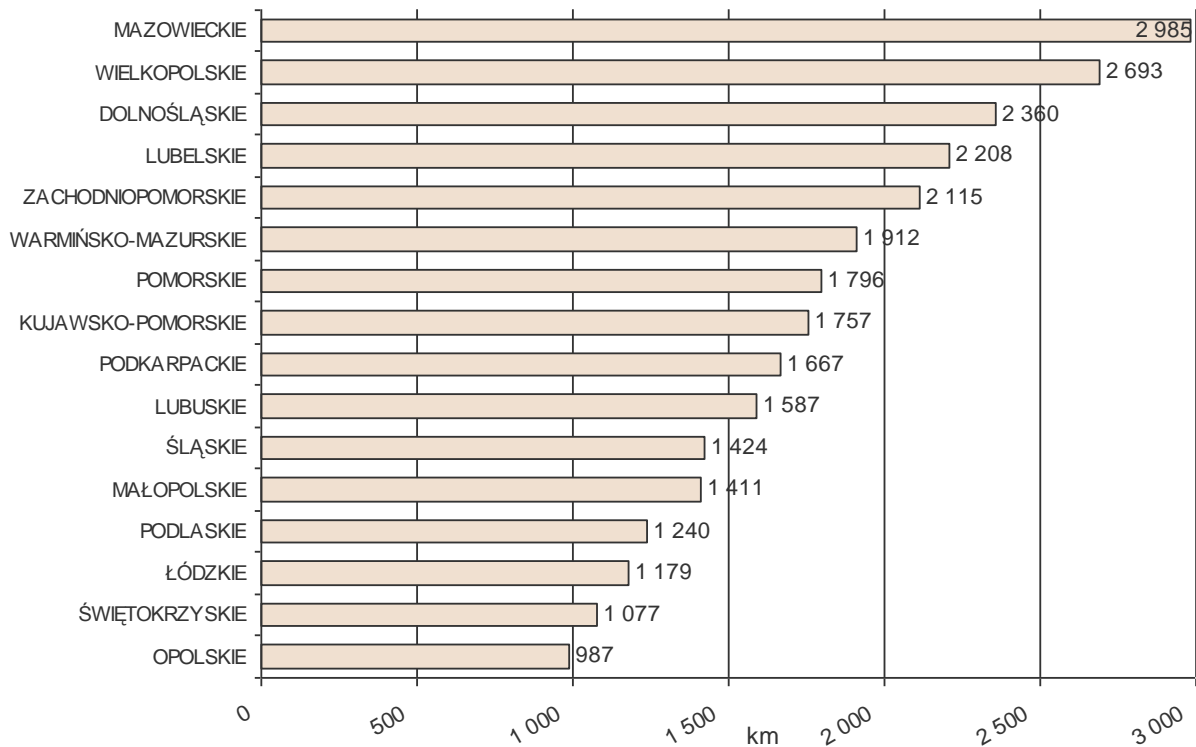
### *Drogi wojewódzkie*

Największą długość dróg wojewódzkich o twardej nawierzchni posiadają województwa: mazowieckie, wielkopolskie, dolnośląskie, lubelskie oraz zachodniopomorskie (powyżej 2000 km). Województwo śląskie plasuje się na 11 pozycji pod tym względem. Długość tych dróg w województwie śląskim wynosi 1424 km, stanowiąc 5% długości wszystkich dróg wojewódzkich w Polsce.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

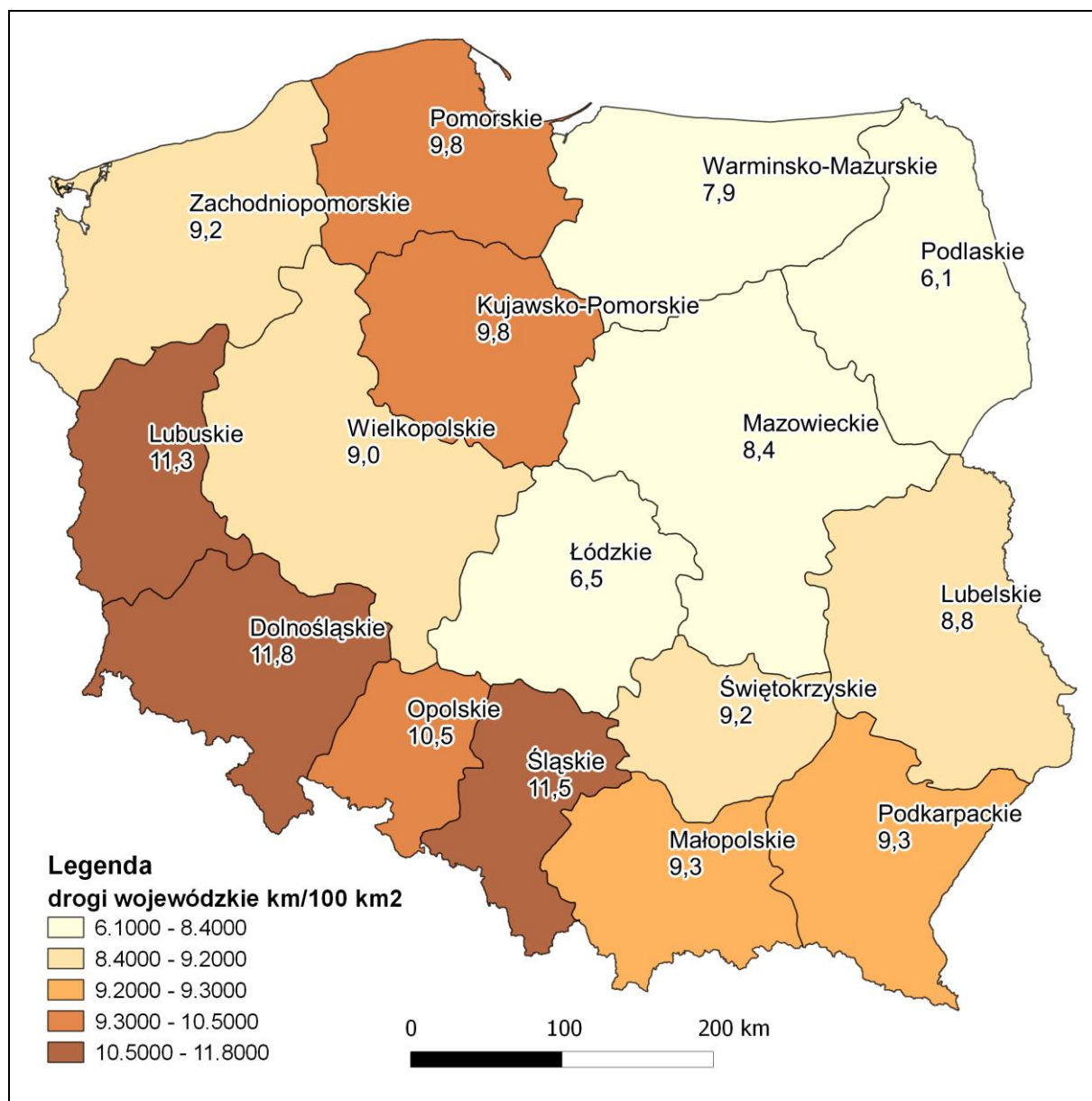
### 1. Stan infrastruktury

Rys. 7. Drogi wojewódzkie o twardej nawierzchni w Polsce w 2010 r. (km)



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Transport-wyniki działalności w 2010 roku”.

Analizując gęstość dróg wojewódzkich należy zwrócić uwagę, że województwo śląskie należy do regionów o najwyższym wskaźniku długości tych dróg na 100 km<sup>2</sup>. Wyższą gęstością charakteryzuje się wyłącznie województwo dolnośląskie.

Mapa 14. Wskaźnik gęstości dróg wojewódzkich w Polsce w 2010 r. (km/100 km<sup>2</sup>).

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Ze względu na duże natężenie ruchu również na drogach wojewódzkich pojawiają się tzw. „wąskie gardła”. Ich zestawienie wraz z informacją o ich planowanej przebudowie, jej zakresie, terminie i źródle finansowania zamieszczono w poniższej tabeli poniżej.

Tab. 10. Wąskie gardła na drogach wojewódzkich.

Nr drogi	Lokalizacja wąskiego gardła	Planowana przebudowa	Termin (rok)	Zakres	Źródło finansowania
935	gmina Pszczyna	tak	zadanie do realizacji w latach 2005 - 2013 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej	budowa nowej północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 935, od włączenia w km 56+606 istniejącej DW 935, przebieg nowym śladem, do włączenia w km	Budżet Województwa Śląskiego + RPO WŚI

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

			Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	60+854,63 istniejącej DW 935, wraz z budową nowego węzła w ciągu drogi krajowej nr 1; łączna długość projektowanej obwodnicy ok. 5 km	
933	gmina Pawłowice	tak	zadanie do realizacji w latach 2005 - 2015 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	budowa nowej obwodnicy miejscowości Pawłowice, włączenie do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 933 w miejscowości Pawłowice, przebieg nowym śladem, zakończenie obwodnicy stanowić będzie jej włączenie do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 933 na granicy z Jastrzębiem Zdrojem; przewidywana długość obwodnicy ok. 3,3 km	Budżet Województwa Śląskiego
408	gmina Sośnicowice	tak	zadanie do realizacji w latach 2005 - 2014 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	budowa nowej obwodnicy miejscowości Sośnicowice, początek obwodnicy w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 408 w Węzle Ostropa na terenie miasta Gliwice, przebieg nowym śladem, koniec obwodnicy we włączeniu do istniejącej drogi wojewódzkiej 919 w kierunku Racibórz, przewidywana sumaryczna długość ok. 10 km	Budżet Województwa Śląskiego
791	gmina Myszków	tak	zadanie do realizacji w latach 2006 - 2015 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	budowa nowej obwodnicy miejscowości Myszków; początek włączenie w istniejącą drogę wojewódzką nr 791 w rejonie Mrzyglódka, przebieg nowym śladem, włączenie w istniejącą drogę wojewódzką nr 791 w rejonie granicy z miejscowością Koziegłowy; przewidywana sumaryczna długość ok. 10 km	Budżet Województwa Śląskiego
789	gmina Woźniki	tak	zadanie do realizacji w latach 2010 - 2016 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	budowa nowej obwodnicy miejscowości Woźniki, włączenie w istniejącą drogę wojewódzką nr 791 w rejonie skrzyżowania z ul. Koziegłowską, przebieg nowym śladem, do włączenia w istniejącą drogę wojewódzką nr 791 w rejonie węzła autostradowego „Woźniki”; przewidywane sumaryczna długość obwodnicy ok. 5 km	Budżet Województwa Śląskiego
945	miasto Żywiec	tak	zadanie do realizacji w latach 2007 - 2015 zamieszczone w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2011 - 2020	budowa nowej obwodnicy miasta Żywiec jako nowy ciąg drogi wojewódzkiej nr 945 wzdłuż rzeki Soły wraz z przebudową istniejącego mostu nad rzeką Solą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 945	Budżet Województwa Śląskiego
	gmina Buczkowice	tak	zadanie do realizacji w latach 2011 - 2012 zamieszczone w planie rzeczowo-finansowym inwestycji i remontów na drogach wojewódzkich.2011.08	budowa nowej obwodnicy miejscowości Buczkowice, stanowiącej połączenie drogi ekspresowej S69 z drogą wojewódzką nr 942; jeden z końców obwodnicy będzie zlokalizowany na węźle drogi ekspresowej S69 lub w niewielkiej odległości od tego węzła, w śladzie drogi stanowiącej obecnie przebieg drogi krajowej nr 69. Drugi koniec drogi przewidziano w ciągu drogi wojewódzkiej nr 942 – ul. Bielskiej w Buczkowicach	Budżet Województwa Śląskiego

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach (stan na październik 2011 r.)



Szczegółowe zidentyfikowanie wszystkich „wąskich gardeł” nie jest możliwe ze względu na rozproszenie jednostek zarządzających drogami. Ponadto planowane zakończenie budowy autostrady A1 dodatkowo wygeneruje problem „wąskich gardeł” na drogach wojewódzkich.

Oprócz problemów z „wąskimi gardłami” na drogach wojewódzkich pojawiają się również niedogodności związane ze złym stanem technicznym infrastruktury. Zgodnie z informacją uzyskaną z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach określenie terminu modernizacji odcinków o złym stanie technicznym jest możliwe po określeniu finansowania w poszczególnych latach.

#### Drogowa Trasa Średnicowa

Jedną z najważniejszych inwestycji drogowych w województwie śląskim jest Drogowa Trasa Średnicowa (DTS). Do tej pory oddany został do ruchu odcinek od Katowic przez Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską do Zabrza (węzeł de Gaulle’a). Docelowo cała trasa przebiegać będzie z Dąbrowy Górniczej do Gliwic. DTS docelowo ma być jednym z podstawowych elementów zintegrowanego systemu komunikacyjnego Aglomeracji Górnośląskiej. Ma stworzyć możliwość uruchomienia prawidłowej organizacji i sterowania ruchem w węzłowej strefie aglomeracji, zapewnić odciążenie ulic osiedlowych, dzielnicowych, centrów miast itp. od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, szczególnie ruchu średniego i ciężkiego, ma być również podstawową trasą zapewniającą powiązania międzymiejskie w komunikacji indywidualnej.

Realizacja tej inwestycji podzielona jest na dwa, niezależne od siebie odcinki. Odcinek Katowice – Ruda Śląska – Gliwice realizowany jest przez DTS S.A., natomiast za projekt odcinka Katowice - Dąbrowa Górnicza odpowiada Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

– odcinek Katowice – Ruda Śląska - Gliwice

Trasę o długości 31,3 km. (po osi głównej) zaprojektowano dla prędkości 70 km/h, przepustowość na każdym kierunku - do 5 tys. pojazdów umownych.

– odcinek Katowice – Dąbrowa Górnicza

Projekt budowlany wraz z kompletnym wnioskiem o wydanie decyzji oraz zezwolenia na realizację inwestycji drogowej winien zostać sporządzony do końca 2011 r., zaś projekt wykonawczy do marca 2012 r.

#### *Drogi powiatowe i gminne*

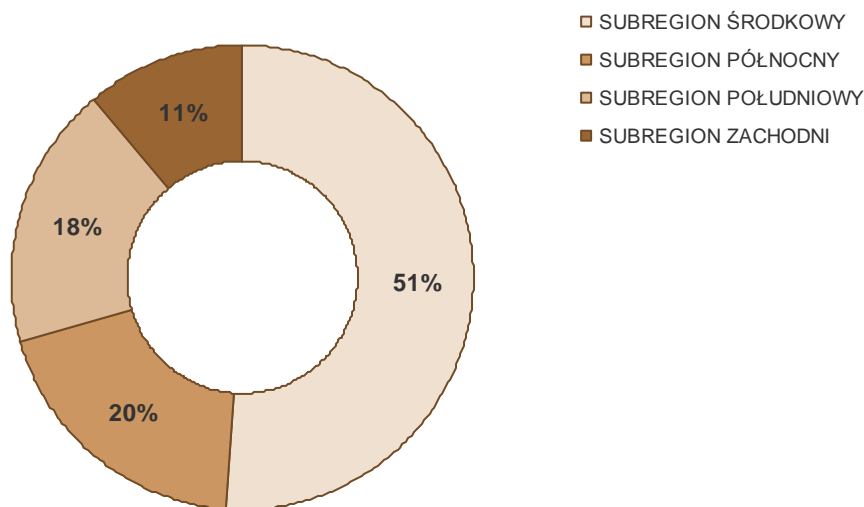
Najwięcej dróg powiatowych o utwardzonej nawierzchni występuje w subregionie środkowym (ponad połowa ogółu dróg powiatowych w województwie), najmniej w subregionie zachodnim (nieco ponad 10% ogółu dróg powiatowych). Najwięcej dróg powiatowych występuje w powiecie częstochowskim (530,6 km) oraz zawierciańskim (489,1 km), najmniej w miastach na prawach powiatu: Świętochłowicach (23,3 km) oraz Piekarach Śląskich (37,1 km). Należy jednak zwrócić uwagę, że mimo iż w Świętochłowicach występuje mało dróg, to ich gęstość jest jedną z najwyższych w regionie.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Rys. 8. Drogi powiatowe o nawierzchni utwardzonej w subregionach województwa śląskiego w 2010 r. (km)



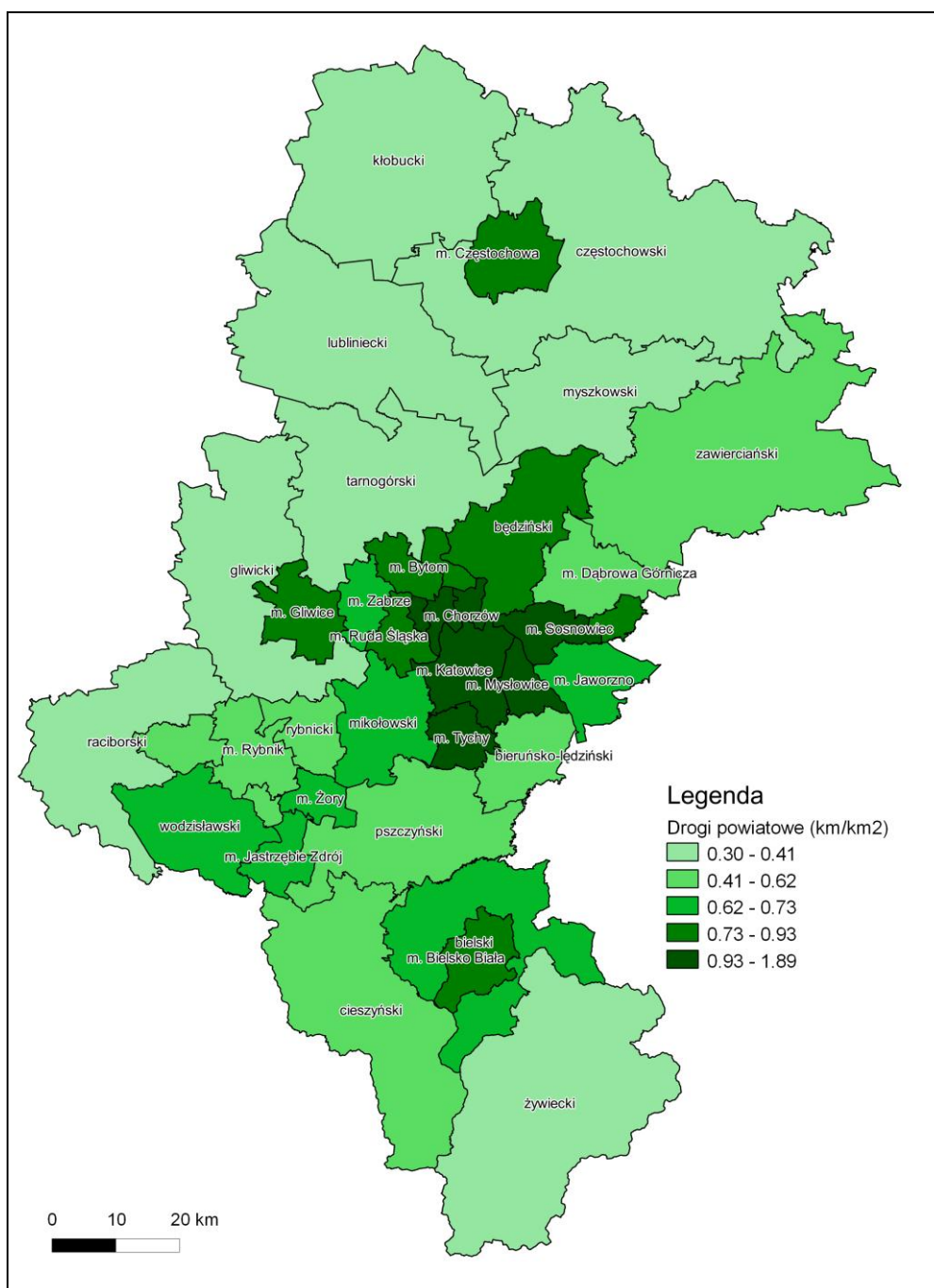
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pod względem gęstości dróg powiatowych również dominuje subregion środkowy z gęstością  $55,4 \text{ km}/100\text{km}^2$ , który wyprzedza subregion zachodni ( $49,9 \text{ km}/100\text{km}^2$ ) i południowy ( $47,3 \text{ km}/100\text{km}^2$ ). Najmniejszą gęstością odznacza się subregion północny ( $38,8 \text{ km}/100\text{km}^2$ ).

Największą gęstością dróg powiatowych odznaczają się powiaty grodzkie położone w granicach aglomeracji tzn. miasta: Sosnowiec, Mysłowice, Tychy, Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice (powyżej  $0,93 \text{ km}/\text{km}^2$ ). Najniższa gęstość dróg powiatowych zauważalna jest na terenach położonych w północno-zachodniej i południowej części regionu (poniżej  $0,41 \text{ km}/\text{km}^2$ ).

## 1. Stan infrastruktury

Mapa 15. Gęstość dróg powiatowych w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (km/km<sup>2</sup>).



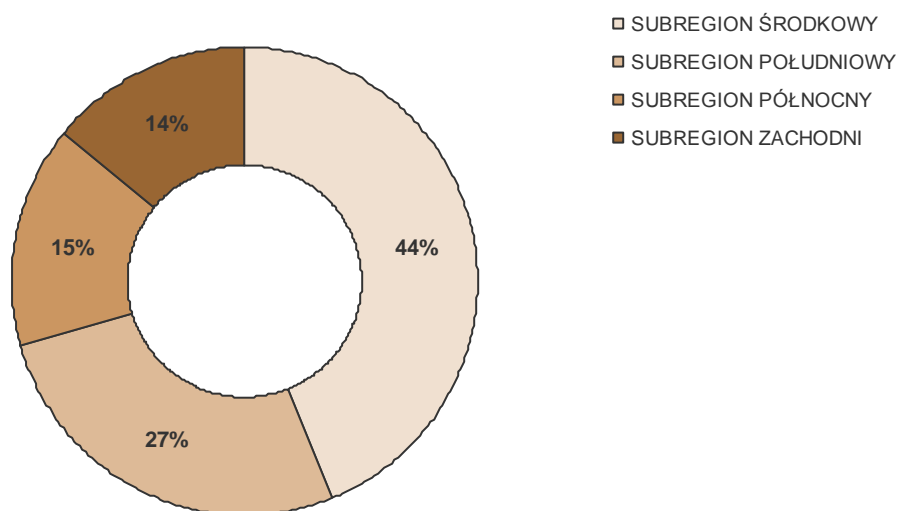
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pod względem długości dróg gminnych również wyraźnie dominuje subregion środkowy, gdzie występuje prawie 44% ogółu dróg gminnych w województwie, najmniej występuje ich w subregionie zachodnim (14% ogółu dróg gminnych). Najwięcej dróg gminnych występuje w powiatach cieszyńskim (1231,9 km) oraz żywieckim (921,7 km), najmniej w miastach na prawach powiatu: Świętochłowicach (47,9 km) oraz Siemianowicach Śląskich (49,8 km).

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Rys. 9. Drogi gminne o nawierzchni utwardzonej w subregionach województwa śląskiego w 2010 r. (km).

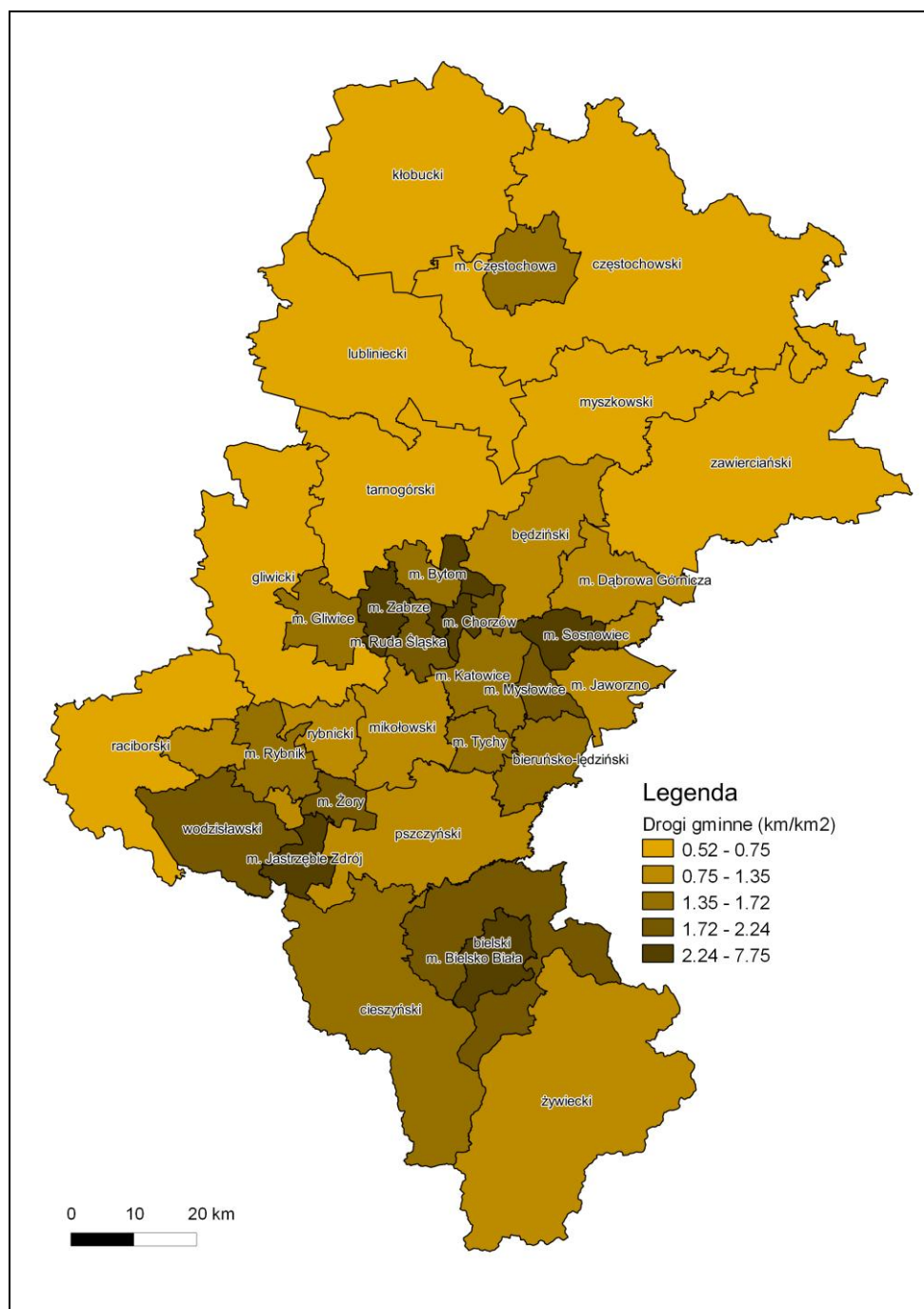


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Pod względem gęstości dróg gminnych dominują subregiony południowy (142,6 km/100 km<sup>2</sup>) i subregion zachodni (132,5 km/100km<sup>2</sup>), kolejne miejsce zajmuje subregion środkowy (99,5/100 km<sup>2</sup>), a najniższą wartość posiada subregion północny (63,9 km/100 km<sup>2</sup>).

Do powiatów o najwyższej gęstości dróg gminnych można zaliczyć miasta: Sosnowiec, Zabrze, Piekary Śląskie, Chorzów, Świętochłowice, Jastrzębie Zdrój i Bielsko-Biała (powyżej 2,24 km/km<sup>2</sup>). Najniższa gęstość dróg powiatowych zauważalna jest na terenach położonych w północno-zachodniej części regionu (poniżej 0,75 km/km<sup>2</sup>).

Mapa 16. Gęstość dróg gminnych w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (km/km<sup>2</sup>).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Cześć inwestycji w zakresie dróg powiatowych i gminnych realizowana jest w ramach ustanowionego w 2008 r. Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Program przewiduje dofinansowanie z budżetu państwa kosztów przebudowy, remontów lub budowy dróg powiatowych i gminnych.

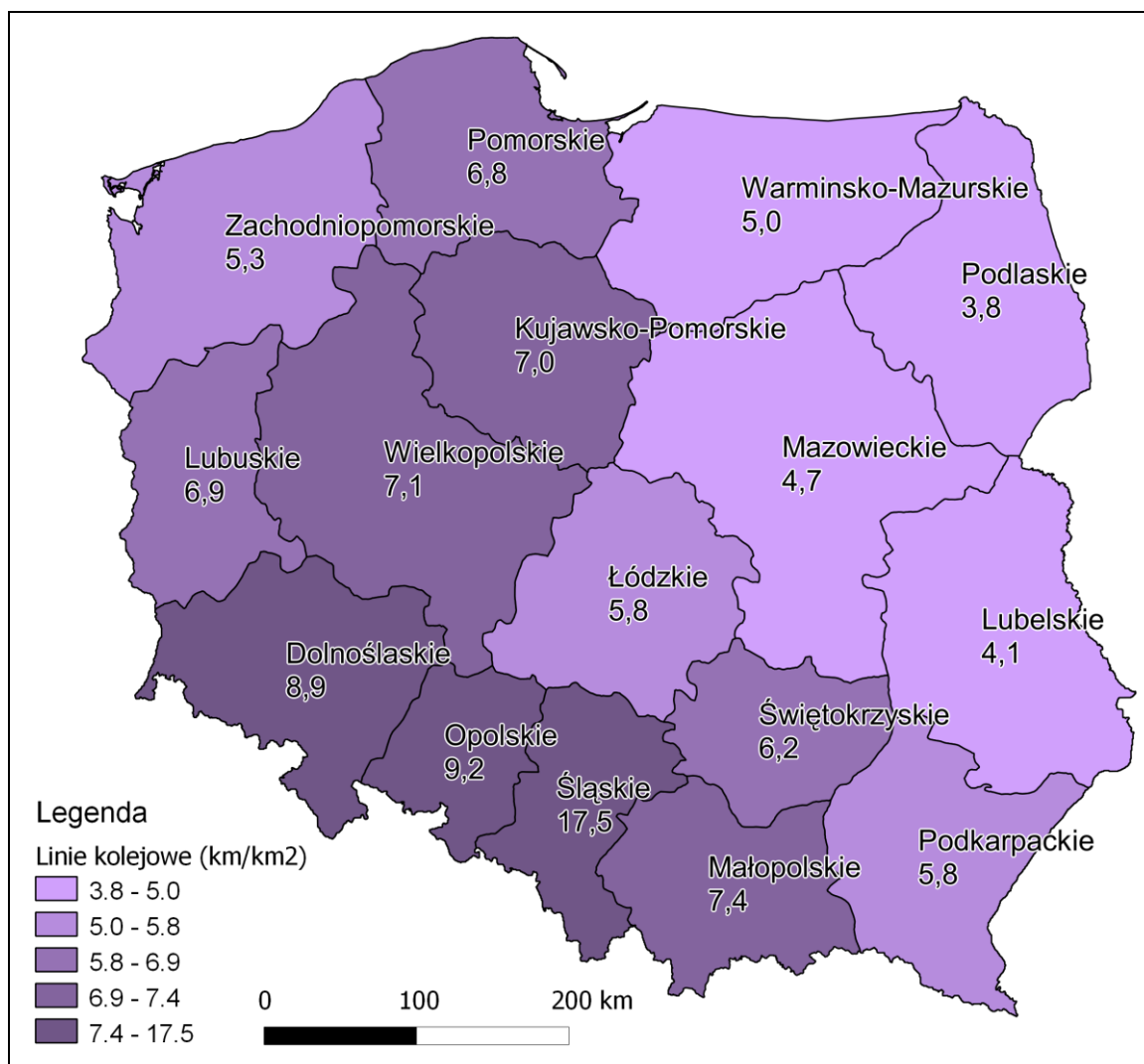
#### **Infrastruktura szynowa**

Polska należy do krajów Europy o największej gęstości sieci kolejowej, ale jest również ostatnim dużym krajem Unii Europejskiej, który nie posiada ani kilometra linii dużych prędkości.

#### ***Linie kolejowe***

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

Również pod względem gęstości sieci kolejowej województwo jest zdecydowanym liderem w kraju. Gęstość sieci kolejowej w regionie wynosi 17,5 km/100 km<sup>2</sup> i jest prawie dwukrotnie wyższa od wskaźnika gęstości przypadającego na drugie pod tym względem województwo w kraju – opolskie (9,2 km/100 km<sup>2</sup>).

Mapa 17. Gęstość sieci kolejowej w Polsce w 2010 r. (km/100 km<sup>2</sup>).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

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

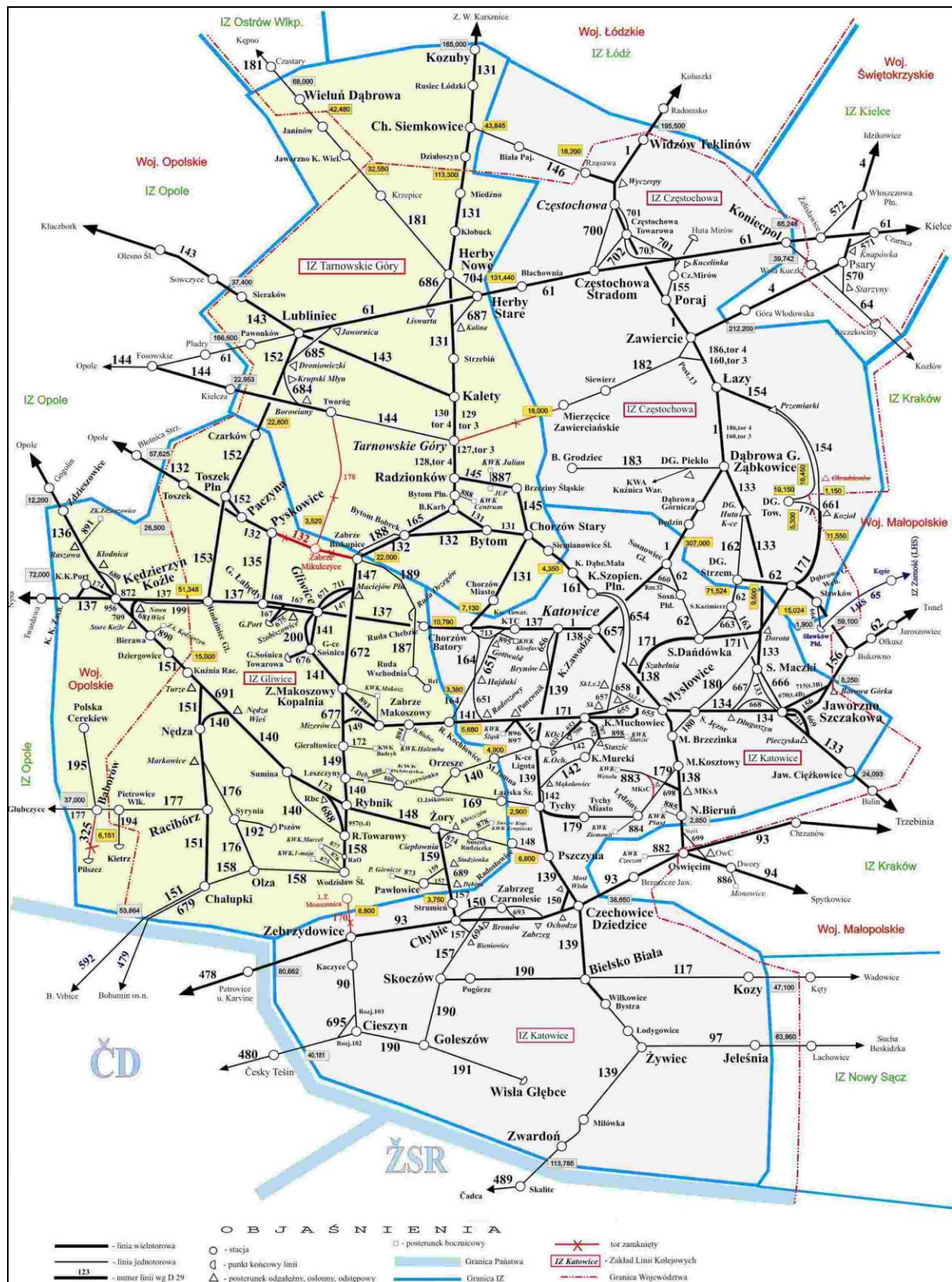
Rozmieszczenie linii kolejowych w województwie jest równomierne, co pokazuje mapa przedstawiona poniżej. Świadczy to o dobrym skomunikowaniu kolejowym województwa.



# V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

## 1. Stan infrastruktury

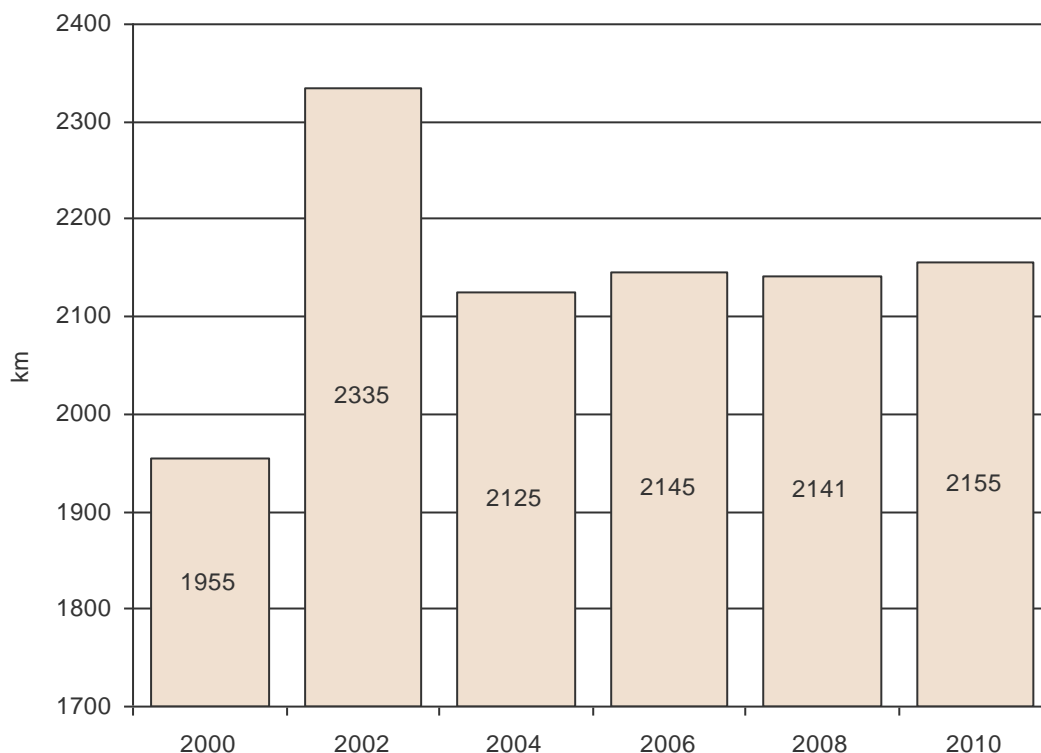
Rys. 10. Schemat linii kolejowych w województwie śląskim.



źródło: PKP PLK S.A

Na przestrzeni lat długość linii kolejowych w regionie zmieniała się. Zauważa się skokowy wzrost długości linii kolejowych w roku 2002 w porównaniu do 2000, a następnie wyraźny spadek do roku 2004. Następne lata to stabilizacja w długości łącznej sieci w województwie.

Rys. 11. Linie kolejowe eksploatowane w województwie śląskim w latach 2000-2010 (km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wg danych PKP PLK w województwie eksploatowanych jest 159 linii kolejowych, których zestawienie zawiera poniższa tabela.

Tab. 11. Wykaz linii kolejowych eksploatowanych w województwie śląskim.

Nr linii	Nazwa Linii	Długość [km]
1	Warszawa Centralna - Katowice	119,836
4	Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie	51,815
61	Kielce - Fosowskie	101,352
62	Tunel - Sosnowiec Główny	25,996
64	Kozłów - Koniecpol	11,700
64	Kozłów - Koniecpol	3,786
90	Zebrzydowice - Cieszyn	16,520
93	Trzebinia - Zebrzydowice	42,012
97	Skawina - Żywiec	18,065
117	Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko Biała Główna	11,907
127	Radzionków - Tarnowskie Góry Tgb T3	10,385
128	Radzionków - Nakło Śląskie T4	3,720
129	Tarnowskie Góry Tgb - Kalety T3	5,472
129	Tarnowskie Góry Tgb - Kalety T3	1,803

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

130	Tarnowskie Góry Tgd - Kalety T4	11,542
131	Chorzów Batory - Tczew	105,779
132	Bytom - Wrocław Główny	11,224
132	Bytom - Wrocław Główny	18,054
133	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Kraków Główny Osobowy	25,317
134	Jaworzno Szczakowa - Mysłowice	11,937
135	Gliwice Łabędy - Pyskowice	6,097
137	Katowice - Legnica	51,278
138	Oświęcim - Katowice	30,436
139	Katowice - Zwardoń	113,695
140	Katowice Ligota - Nędza	67,203
141	Katowice Ligota - Gliwice	26,497
142	Katowice Ligota - Tychy	15,133
143	Kalety - Wrocław Mikołajów Wp2	37,556
144	Tarnowskie Góry - Opole Główne	22,771
145	Chorzów Stary - Radzionków	17,463
146	Wyczerpy - Chorzew Siemkowice	16,409
147	Zabrze Biskupice - Gliwice	13,901
148	Pszczyna - Rybnik	36,612
149	Zabrze Makoszowy - Leszczyny	23,563
150	Most Wisła - Chybie	13,459
151	Kędzierzyn Koźle - Chałupki	39,101
152	Paczyna - Lubliniec	35,701
153	Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki	19,740
154	Łazy - Dąbrowa Górnicza Towarowa	25,326
155	Kucelinka - Poraj	11,063
156	Bukowno - Jaworzno Szczakowa	3,005
157	Pawłowice Śląskie - Skoczów	4,609
157	Pawłowice Śląskie - Skoczów	19,771
158	Rybnik Towarowy - Chałupki	25,327
159	Żory - Pawłowice	14,720
160	Zawiercie Zw - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice Za T3	16,650
161	Katowice Szopienice Północne - Chorzów Stary	12,975
162	Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce - Dąbrowa Górnicza Huta Katowice	2,928
163	Sosnowiec Kazimierz - Sosnowiec Maczki	5,015
164	Chorzów Batory - Ruda Kochłowice	6,071
165	Bytom Bobrek - Bytom Karb	1,428
167	Szobiszowice - Gliwice Port	1,822
168	Gliwice - Gliwice Łabędy	5,286
169	Tychy - Orzesze Jaśkowice	17,730
171	Dąbrowa Górnicza Towarowa - Panewnik	11,117
171	Dąbrowa Górnicza Towarowa - Panewnik	26,368
172	Gierałtowice - Chudów	4,400
173	Rybnik - Sumina	13,853
176	Racibórz Markowice - Olza	20,745
177	Racibórz - Głubczyce	15,193
179	Tychy - Mysłowice Kosztowy Mksb1	15,646
179	Tychy - Mysłowice Kosztowy Mksb1	5,948
180	Dorota - Mysłowice Brzezinka	15,561
181	Herby Nowe - Oleśnica	32,869
182	Tarnowskie Góry - Zawiercie	5,391
182	Tarnowskie Góry - Zawiercie	25,902
183	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Będzin Grodziec	9,901
186	Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice T4	16,867
187	Ruda Czarny Las - Ruda Orzegów	4,771
188	Bytom Bobrek - Zabrze Biskupice	3,252

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

189	Ruda Chebzie - Zabrze Biskupice	7,225
190	Bielsko Biała Główna - Cieszyn	40,658
191	Goleszów - Wisła Głębcze	20,598
192	Syrynia - Pszów	7,846
194	Pietrowice Wielkie - Kietrz	5,974
200	Gliwice - Gliwice Sośnica Kwk Sośnica Makoszowy	6,969
570	Psary - Starzyny	0,530
651	Radoszowy - Gottwald	3,545
652	Katowice Muchowiec Kmb - Staszic	1,737
653	Katowice Muchowiec - Katowice Ochojec Koc	2,001
654	Szabelnia - Katowice Szopienice Północne	1,359
655	Mysłowice Mwb - Katowice Muchowiec Kma	4,440
656	Katowice - Brynów	3,030
657	Katowice Szopienice Północne - Katowice Muchowiec Kma	9,651
658	Stawiska Sk1 R 3 - Stawiska Sk1 R 2	0,466
660	Sosnowiec Południowy - Sosnowiec Główny	1,516
661	Okradzionów - Koziół	2,966
663	Sosnowiec Kazimierz Skz2 - Sosnowiec Kazimierz Skz1	0,957
666	Sosnowiec Maczki Sma - Jaworzno Szczakowa Jsc	2,718
667	Sosnowiec Maczki - Długoszyn	1,864
668	Jaworzno Szczakowa Jsb - Długoszyn	2,002
669	Jaworzno Szczakowa Jse - Pieczyska T4p	4,890
670	Borowa Górka - Jaworzno Szczakowa T4b	1,669
671	Gliwice Gla - Gliwice T3	2,259
672	Maciejów Północny - Zabrze Makoszowy Kopalnia	2,687
675	Szobiszowice - Gliwice Port	0,848
676	Gliwice Sośnica R 1 - Gliwice Sośnica Gsc	1,030
677	Zabrze Makoszowy Kopalnia - Mizerów	2,137
678	Borki - Katowice Dąbrówka Mała	1,146
679	Chałupki - Granica Państwa	0,571
684	Borowiany - Krupski Młyn	1,571
685	Droniowiczki - Jawornica	3,317
686	Herby Nowe - Liswarta	2,713
687	Kalina - Herby Stare	2,216
688	Rybnik Towarowy Rta - Rybnik Rbc	1,078
689	Studzionka - Dębina	2,507
691	Nędza Wieś - Turze	1,485
693	Zabrzeg - Bronów R 4	5,664
694	Bronów - Bieniowiec	3,217
695	Cieszyn R 103 - Cieszyn R 102	0,657
698	Mysłowice Kosztowy R 103 - Mysłowice Kosztowy R 205	1,703
700	Częstochowa - Częstochowa Stradom	2,542
701	Częstochowa - Kucelinka	6,522
702	Częstochowa Towarowa - Częstochowa Stradom	1,809
703	Kucelinka - Częstochowa Towarowa Cta	4,494
704	Herby Stare - Herby Nowe	1,878
705	Zawiercie R125 - Zawiercie R97	1,292
706	Katowice Muchowiec Kmb - Katowice Ochojec Koc1	1,082
707	Katowice Muchowiec Kmb - Staszic	4,029
711	Maciejów Północny - Gliwice T4	2,848
713	Katowice - Chorzów Batory	0,880
713	Katowice - Chorzów Batory	1,564
714	Jaworzno Szczakowa Jse - Pieczyska T3p	4,273
715	Borowa Górka - Jaworzno Szczakowa T3b	3,462
716	Piekary Śląskie Szarlej - Barbara	2,106
719	Jęzor Centralny Jca - Sosnowiec Jęzor Gt	0,275



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

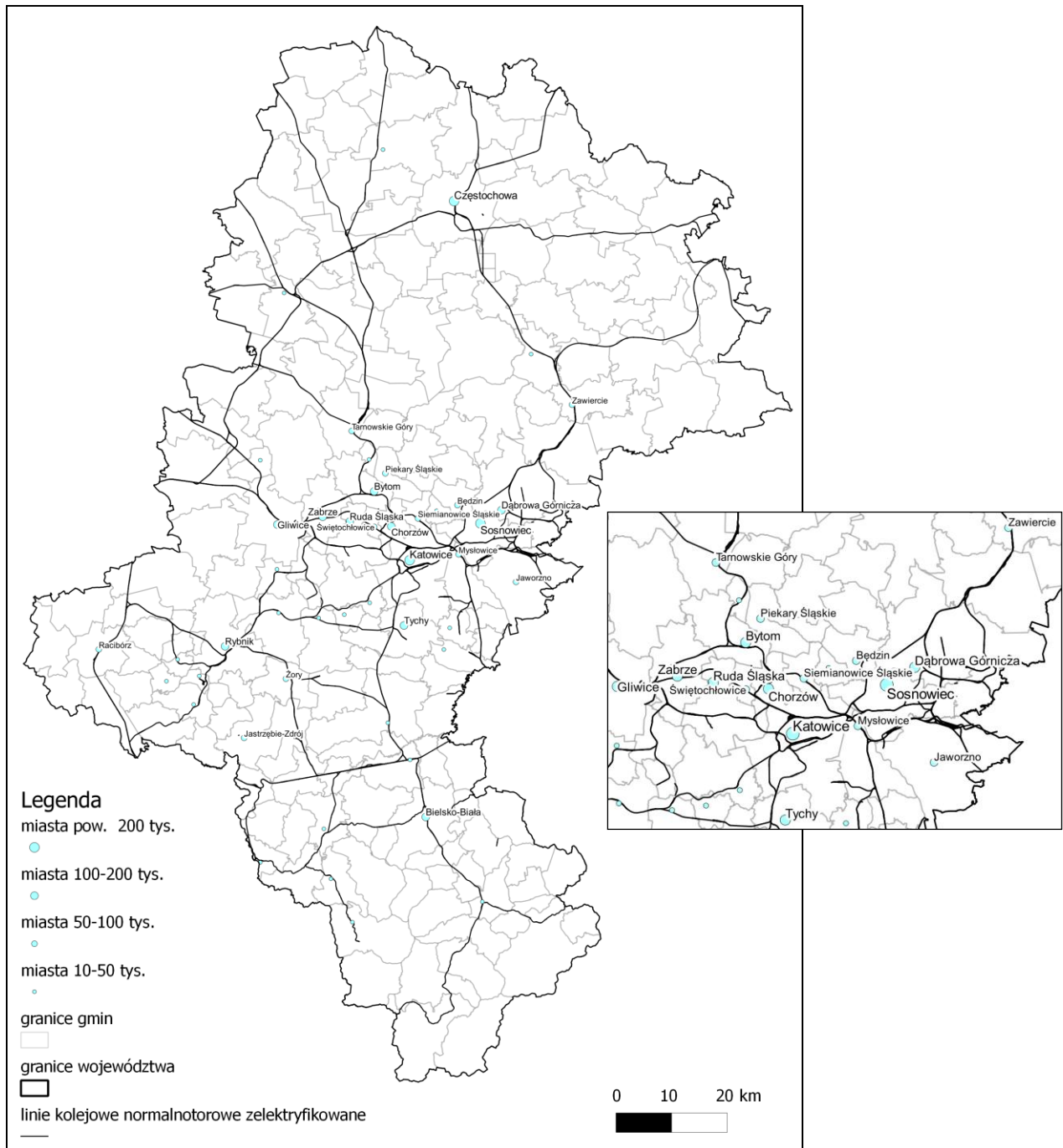
720	Sosnowiec Jęzor - Sosnowiec Jęzor Gt	0,555
859	Szczygłowie Kopalnia - Kwk Szczygłowie	0,149
862	Rybnik Towarowy Rtb - Radlin Obszary	1,414
863	Knurów - Kwk Budryk	1,216
864	Katowice Ligota - Kwk Wujek	0,828
873	Pawłowice Śląskie - Pawłowice Górnicze	0,104
874	Kleszczów - Ciepłownia	0,033
874	Kleszczów - Ciepłownia	0,033
876	Wodzisław Śląski - Radlin Marcel	1,395
877	Radlin Obszary - Radlin Marcel	0,460
878	Suszec Rudziczka - Suszec Kopalnia	0,033
880	Czerwionka - Kwk Dębieńsko	0,544
880	Czerwionka - Kwk Dębieńsko	0,117
883	Mysłowice Kosztowy Mksc - Kwk Wesola	4,300
884	Lędziny - Kwk Ziemowit	0,051
885	Nowy Bieruń - Kwk Piast	0,103
887	Jup R 1 - Kwk Julian	0,279
888	Bytom Północny - Kwk Centrum	0,093
893	Zabrze Makoszowy - Kwk Makoszowy - Zabrze Makoszowy Kopalnia	1,602
893	Zabrze Makoszowy - Kwk Makoszowy - Zabrze Makoszowy Kopalnia	0,175
894	Ruda Bielszowice - Kwk Halemba	0,216
895	Gottwald - Kwk Kleofas	0,172
896	Panewnik - Kwk Śląsk T2	1,205
897	Panewnik - Kwk Śląsk T1	0,080
898	Staszic - Kwk Staszic	0,117
950	Tarnowskie Góry Tga1 - Tarnowskie Góry Tge	6,020
951	Tarnowskie Góry Tga - Tarnowskie Góry Tge	0,905
951	Tarnowskie Góry Tga - Tarnowskie Góry Tge	2,791
954	Tarnowskie Góry Tgb - Tarnowskie Góry Tgd (Grupa Torów "C")	0,621
957	Rybnik - Rybnik Towarowy Rtf	5,086
958	Rybnik Towarowy Rt11 - Rybnik Towarowy Rtb	0,476
959	Rybnik Towarowy Rtd - Rybnik Towarowy Rte	1,332
979	Tarnowskie Góry Tgc - Tarnowskie Góry Tgc	0,317

Źródło: PKP PLK S.A.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Mapa 18. Przebieg linii normalnotorowych w województwie śląskim.



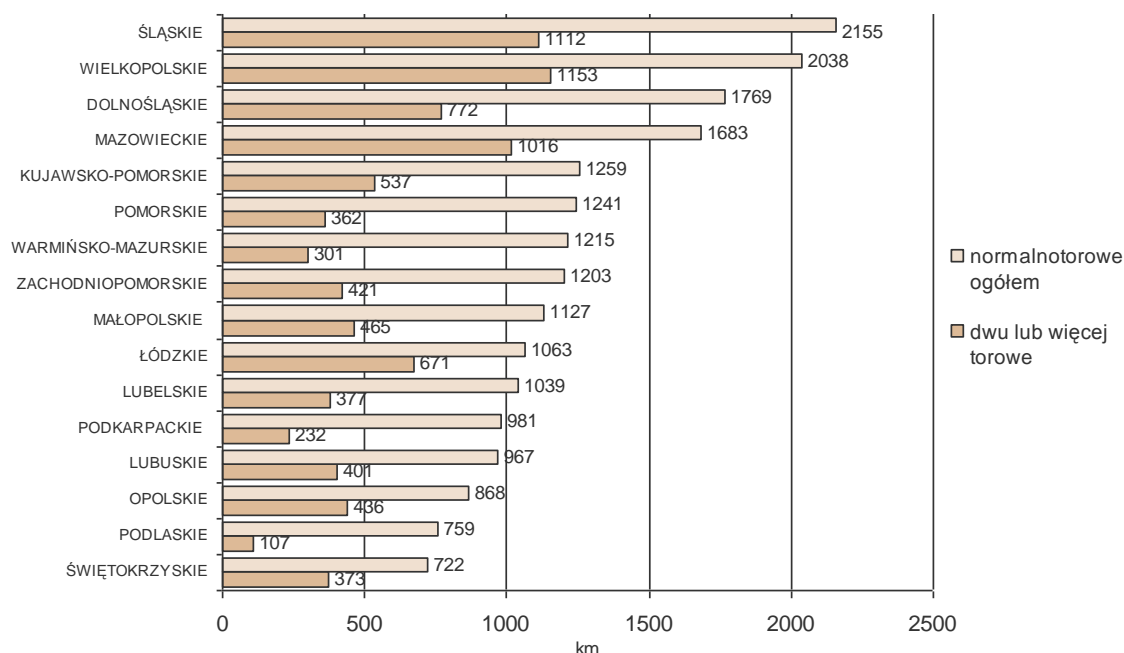
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Bazy Danych Topograficznych (TBD).

#### Linie normalnotorowe (o rozstawie szyn 1435 mm)

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



Rys. 12. Linie kolejowe w przekroju województw w 2010 r. (km).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

Wśród linii normalnotorowych na szczególną uwagę zasługuje Centralna Magistrala Kolejowa, będąca częścią międzynarodowego korytarza transportowego C-E 65, objętego umowami AGC i AGTC. Jest to linia kolejowa o długości 223,8 km łącząca Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem i umożliwiającą szybkie połączenie Warszawy z Katowicami i Krakowem (poprzez odgałęzienie w Psarach w woj. świętokrzyskim). Ta oddana do użytku w 1977 roku linia obecnie jest modernizowana, dzięki czemu w 2014 roku możliwe będzie poruszanie się po niej pociągów z prędkością maksymalną 220 km/h (obecnie ok. 160 km/h).

W Tarnowskich Górach zlokalizowana jest jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowym węzłem kolejowym w kraju<sup>14</sup>.

W województwie istnieje również sieć normalnotorowych linii przemysłowych, w tym ok. 330 km tzw. „linii piaskowych” (kopalń piasku „Kotłarnia”, „Kuźnica Warężyńska” i „Maczki-Bór”, „Szczakowa”). Linie te stanowią infrastrukturę samodzielną, powiązaną z siecią PKP PLK S.A. tylko w celach technicznych lub w związku z wykonywaną pracą przewozową. Przez wiele lat linie te służyły wyłącznie do kopalń, elektrowni i innych zakładów przemysłowych. Charakteryzują się niskimi parametrami i złym stanem technicznym, a z roku na rok są sukcesywnie likwidowane z powodu zmniejszającej się ilości przewożonych ładunków. Z uwagi na dogodne powiązanie z siecią linii kolejowych, będących pod zarządem PKP, mogą być jednak wykorzystywane do usprawnienia transportu szynowego, szczególnie w północnej części Aglomeracji Górnośląskiej<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> „Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego”

<sup>15</sup> „Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego”

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Ponadto istnieje także sieć bocznic obsługiwanych przez prywatne przedsiębiorstwa, zarówno kolejowe m.in. PTK Holding S.A., Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o.<sup>16</sup>, jak i nie m.in. GTL S.A. (na terenie MPL „Katowice” w Pyrzowicach).

Na terenie województwa śląskiego występuje też szereg linii nieeksploatowanych. Część z nich nie nadaje się już do użytku lub została rozebrana. Są to jednak potencjalne korytarze do wznowienia działalności kolejowej w przyszłości. Przykładem może być linia kolejowa nr 182 relacji Tarnowskie Góry – Zawiercie, która przebiega w pobliżu lotniska Pyrzowice. Jest ona eksploatowana obecnie na odcinku Zawiercie – Siewierz (w ruchu towarowym). Reaktywacja tej linii i budowa przystanku osobowego w Pyrzowicach da możliwość szybkiego przemieszczenia się w przyszłości pasażerów korzystających z MPL Katowice do Aglomeracji Górnośląskiej.

#### Linie szerokotorowe (o rozstawie szyn 1520 mm)

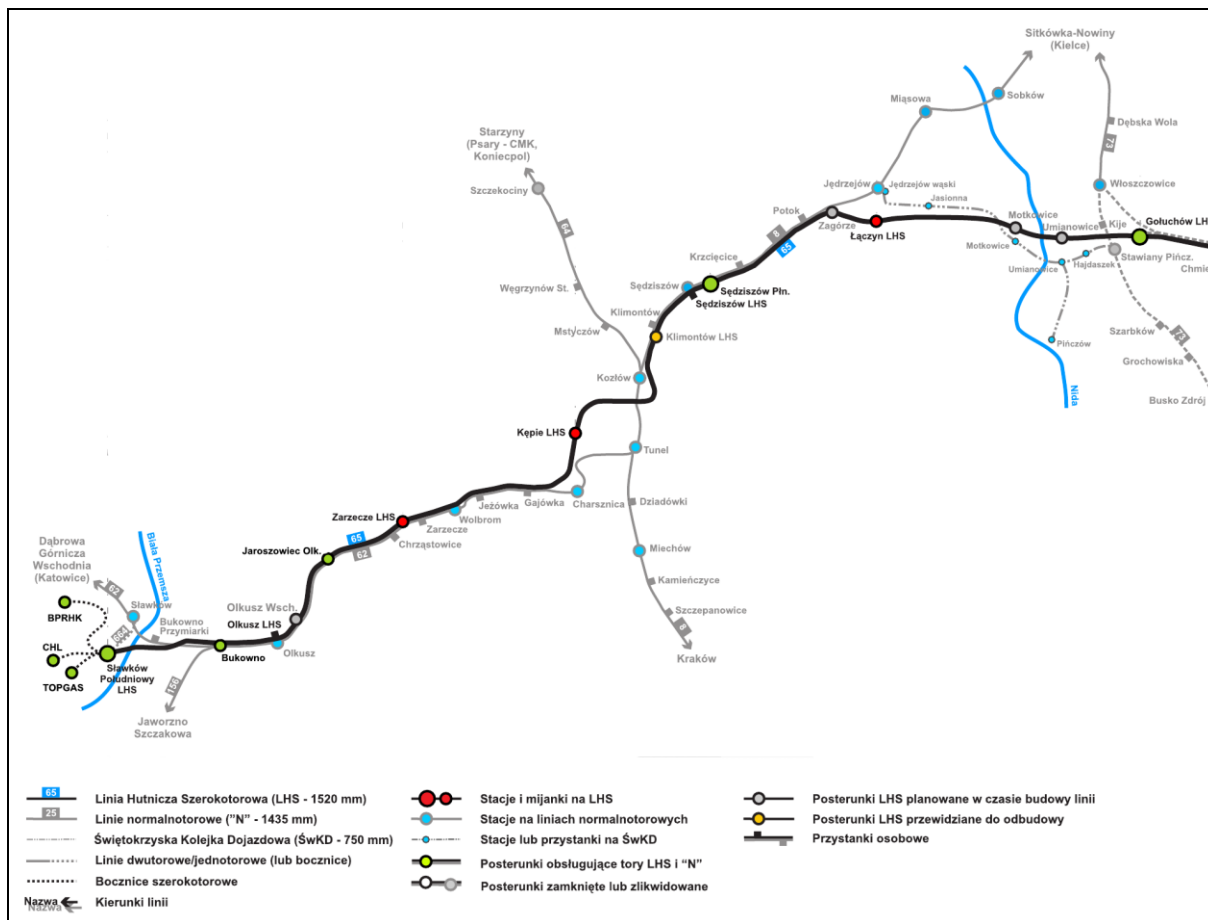
W województwie śląskim zlokalizowany jest odcinek końcowy niezelektryfikowanej Linii Hutniczej Szerokotorowej (poprzednia nazwa: Linia Hutniczo-Siarkowa). Jest to najdalej na zachód wysunięta linia kolejowa szerokotorowa w Europie. Na terenie kraju linia ta zaczyna się na granicy ukraińskiej Hrubieszów – Izow i biegnie do Sławkowa Południowego. Dodatkowo funkcjonuje szerokotorowa bocznicza do przewozu rudy żelaza, która łączy się od Sławkowa Południowego do Bazy Przeładunku Rudy Huty Katowice mieszczącej się w Dąbrowie Górniczej Wschodniej. Łączna długość linii to ok. 394,65 km, z czego na terenie województwa śląskiego funkcjonuje ok. 2,2 km (co stanowi ok. 0,6% całej długości linii).

Linia ta poprzez ukraiński system kolejowy posiada bezpośredni dostęp do Kolei Transsyberyjskich. Stwarza to możliwość połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji oraz stworzenia paneuropejskiego Korytarza transportu lądowego Europa - Azja.

---

<sup>16</sup> „Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego”.

Mapa 19. Przebieg Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS).



Źródło: PKP LHS S.A.

Linie wąskotorowe (o rozstawie szyn 1000, 750, 600 mm)

Obecnie na terenie województwa śląskiego funkcjonuje kilka odcinków linii kolei wąskotorowych. Są to linie:

– *Bytom - Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie* - przewozy tą linią są wykonywane od maja do sierpnia/września i wynoszą od 25 do 30 tysięcy pasażerów rocznie. Pasażerowie wsiadają głównie w rejonie Bytomia (centrum), Suchej Góry i Tarnowskich Gór (centrum). Wykonywana praca przewozowa wynosi 14 tys. pociągokilometrów i od 450 tys. do 540 tys. pasażerokilometrów. Głównym zadaniem linii jest obsługa komunikacyjna Zalewu Nakło-Chechło, który jest popularnym miejscem weekendowego i wakacyjnego wypoczynku. Linia stanowi alternatywę dla transportu indywidualnego i komunikacji autobusowej, która odbywa się po drodze wojewódzkiej nr 908. Zarządcą infrastruktury i przewoźnikiem na tej linii jest Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych w Bytomiu.

– *Rudy – Stanica* - jest to część funkcjonującej dawniej linii Gliwice Trynek – Rudy – Racibórz Markowice. Od 2005 r. przejazdy turystyczne odbywają się na odcinku Rudy-Stanica. Obecnym operatorem linii jest Miejski Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Kuźni Raciborskiej, a właścicielem Urząd Gminy Kuźnia Raciborska. Zabytkowa Stacja Kolei Wąskotorowej w Rudach jest częścią Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego. Znajduje się na niej skansen z taborem wąskotorowym, w tym parowozy.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Obok niewątpliwych atutów sieci kolejowej w regionie jakimi są jej gęstość i rozmieszczenie należy zwrócić uwagę również na jej bardzo zły stan techniczny. W całości sieci kolejowej będącej w administrowaniu PKP PLK S.A. aż 45,9% linii ma niezadowalający stan techniczny, a 0,1% (linia nr 657 łącząca Katowice Szopienice Północne z Katowicami Muchowcem KMA) ma stan zły<sup>17</sup>.

Tab. 12. Stan techniczny linii kolejowych w województwie śląskim na dzień 15.09.2011 r.

Wyszczególnienie	Długość (km)	Struktura (%)
Długość linii	1 839,642	100%
Stan techniczny dobry	166,739	9,1%
Stan techniczny dostateczny	815,791	44,3%
Stan techniczny niezadowalający	844,212	45,9%
Stan techniczny zły	1,2	0,1%
W trakcie modernizacji	11,7	0,6%

Źródło: PKP PLK S.A.

W sieci kolejowej województwa występuje szereg ograniczeń prędkości, które są spowodowane: ogólnym złym stanem technicznym torów, nieodpowiednim układem geometrycznym torów (w tym np. za krótkimi krzywymi przejściowymi, zbyt małymi promieniami łuków), złym stanem rozjazdów. „Wąskimi gardłami” mogą być także posterunki ruchu (m.in. stacja Sosnowiec Maczki, połączona torem bocznym z terminalem w Sławkowie)<sup>18</sup>.

Wiele linii kolejowych w regionie jest włączonych w międzynarodowe i krajowe systemy transportu kolejowego. Polska jest sygnatariuszem dwóch międzynarodowych umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych tj. AGC<sup>19</sup> i AGTC<sup>20</sup>.

#### AGC

- E 59 Świnoujście - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław - Opole – Chałupki,
- E 65 Gdynia - Gdańsk - Warszawa - Katowice - Zebrzydowice (- Petrovice u. Karvine),
- E 20 (Frankfurt (O)) - Kunowice - Poznań - Warszawa - Terespol (- Brest),
- E 30 (Görlitz -) Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Medyka (- Mostiska).

<sup>17</sup> Dane PKP PLK S.A. otrzymane 10.2011 r.

<sup>18</sup> „Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego”

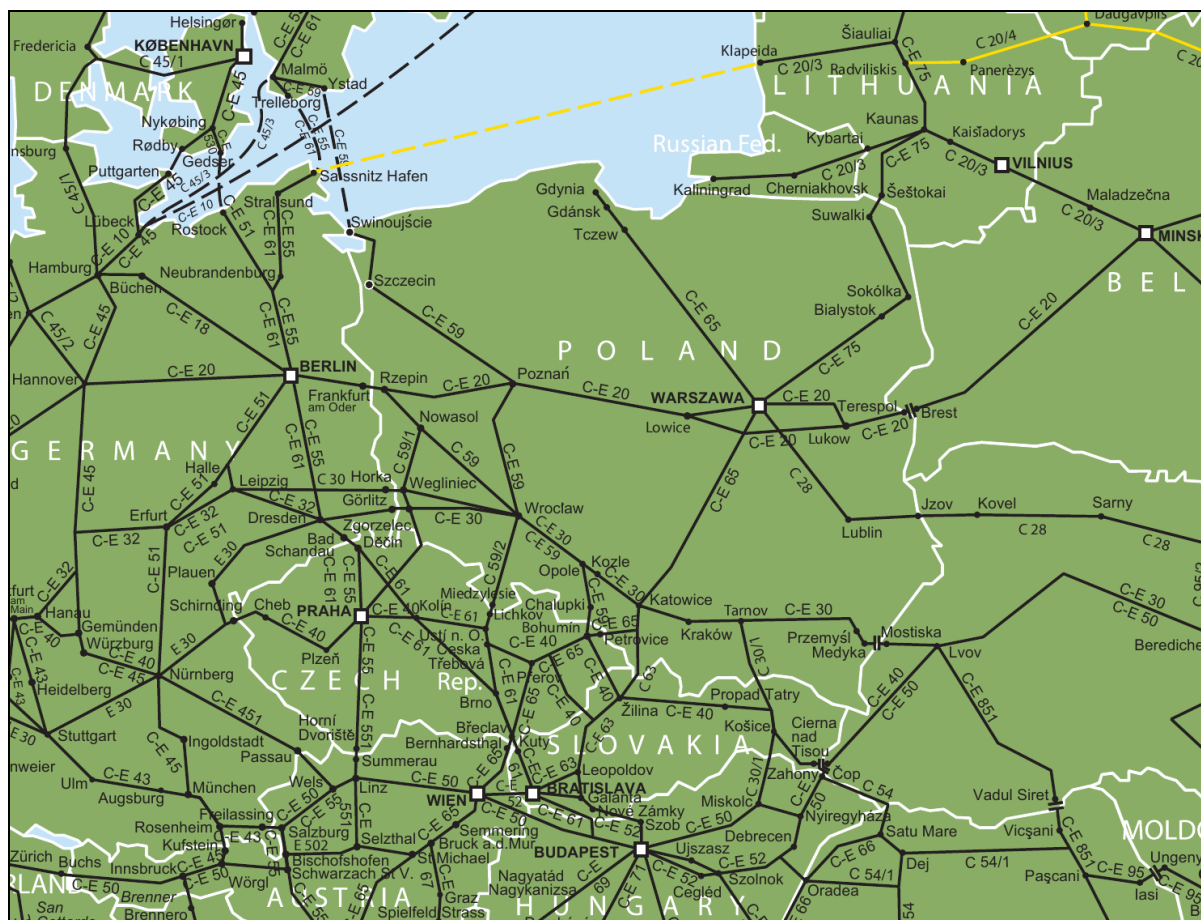
<sup>19</sup> AGC - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. W Polsce obowiązuje od 27 kwietnia 1989 r. Umowa wyznacza sieć linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, które powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).

<sup>20</sup> AGTC - Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce obowiązuje od 14 stycznia 2002 r. Umowa wyznacza sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta ma formę planu rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który powinien być realizowany poprzez programy krajowe (Monitor Polski 2004 r. nr 3 poz. 50).

### AGTC<sup>21</sup>

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

Rys. 13. Przebieg linii o znaczeniu międzynarodowym przez teren Polski.



Źródło: <http://www.unece.org>

Ponadto sieć kolejowa w Polsce dzieli się na linie o znaczeniu państwowym oraz linie o znaczeniu lokalnym. Wykaz linii kolejowych na terenie województwa śląskiego, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, zamieszczono poniżej. Zostały one określone w Rozporządzeniu Rady Ministrów

<sup>21</sup> "C - E" oznacza linie kolejowe zasadniczo identyczne z liniami E według Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 1985 roku. "C" oznacza inne ważne linie międzynarodowego transportu kombinowanego. Numery linii "C" są identyczne z numerami najbliższych linii E i są czasem uzupełniane numerem serii. Literę E umieszczono dla łatwego odniesienia i porównania z liniami zawartymi w AGC.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. z dnia 7 września 2010 r.).

Tab. 13. Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Nr linii	Nazwa linii/odcinka	Nr linii	Nazwa linii/odcinka
1	Warszawa Centralna - Katowice	157	Dębina - Skoczów
4	Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie	159	Żory - Studzionka
93	Trzebinia - Zebrzydowice - granica państwa	161	Katowice Szopienice Północne - Chorzów Stary
131	Chorzów Batory - Tczew	164	Chorzów Batory - Hajduki
132	Bytom - Zabrze Biskupice	165	Bytom Bobrek - Bytom Karb
132	Pyskowice - Wrocław Główny	171	Dąbrowa Górnicza Towarowa - Panewnik
133	Dąbrowa Górnicza Zabkowice - Sosnowiec Maczki	173	Rybnik - Sumina
133	Jaworzno Szczakowa - Kraków Główny Osobowy	180	Dorota - Mysłowice Brzezinka
134	Jaworzno Szczakowa - Mysłowice	190	Skoczów - Goleszów
135	Gliwice Łabędy - Pyskowice	191	Goleszów - Wisła Głębcze
136	Kędzierzyn-Koźle - Opole Groszowice	655	Mysłowice MWB - Katowice Muchowiec KMA
137	Katowice - Prudnik	657	Katowice Szopienice Północne - Katowice Muchowiec KMA
138	Oświęcim - Katowice	661	Okradzionów - Koziół
139	Katowice - Zwardoń - granica państwa	666	Sosnowiec Maczki SMA - Jaworzno Szczakowa JSC
140	Leszczyny - Rybnik	667	Sosnowiec Maczki - Długoszyn
140	Sumina - Nędza	672	Maciejów Północny - Zabrze Makoszowy Kopalnia
141	Katowice Ligota - Gliwice	677	Zabrze Makoszowy Kopalnia - Mizerów
143	Kalety - Wrocław Mikołajów	680	Kędzierzyn-Koźle KKD - Kłodnica
146	Wyczerpy - Chorzew Siemkowice	681	Nowa Wieś - Stare Koźle
147	Zabrze Biskupice - Gliwice	685	Droniowiczki - Jawornica
148	Pszczyna - Rybnik	686	Herby Nowe - Liswarta
149	Zabrze Makoszowy - Leszczyny	687	Kalina - Herby Stare
150	Most Wisła - Chybie	689	Studzionka - Dębina
151	Kędzierzyn-Koźle - Chałupki - granica państwa	691	Nędza Wieś - Turze
152	Paczyna - Lubliniec	693	Zabrzeg - Bronów R4
153	Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki	694	Bronów - Bieniowiec
154	Łazy - Dąbrowa Górnicza Towarowa	700	Częstochowa - Częstochowa Stradom
155	Kucelinka - Poraj	702	Częstochowa Towarowa - Częstochowa Stradom
156	Bukowno - Jaworzno Szczakowa	704	Herby Stare - Herby Nowe

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Z dnia 7 września 2010 r.).

#### Planowane modernizacje

Informacje na temat modernizacji linii, wraz z terminem i zakresem modernizacji oraz źródłem finansowania zawiera poniższa tabela.

Tab. 14. Planowane modernizacje linii kolejowych.

Nr linii kolejowej	Zakres kilometrowy projektu (od- do)	Termin modernizacji	Nazwa projektu / Zakres	Źródło finansowania
133	15,810 ÷ 67,200	2009-2015	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków.	Środki unijne
134	0 ÷ 6,847			
061	147,700 ÷ 152,587	2007-2012	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III.	Budżet państwa
132	22,000 ÷ 22,474			



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

140	31,623 ÷ 38,946			
141	16,086 ÷ 18,962			
147	-0,548 ÷ 0,400			
149	0,280 ÷ 10,752 22,656 ÷ 23,843			
152	10,875 ÷ 40,400			
173	0,483 ÷ 7,200 8,550 ÷ 10,050 10,350 ÷ 11,800			
64	-0,526 ÷ 33,096	2011-2012	Modernizacja linii kolejowej nr 64 Psary – Kozłów	Budżet państwa
4	1,056 ÷ 80,608 124,808 ÷ 224,050	2010-2013	Modernizacja linii kolejowej nr 4 - CMK	Budżet państwa
93	46,664 ÷ 80,662	2008 - 2010	Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odc. (Gdynia) - Tczew - Bydgoszcz - Inowrocław - Zduńska Wola - Karsznice - Tarnowskie Góry - Pszczyna nr 2005-PL-92601-S.	TEN-T
131	5,900 ÷ 497,919			
139	0,379 ÷ 113,354			
140	31,623 ÷ 38,946			
1	274,227 ÷ 318,378	2005 - 2011	Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 - Południe Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice- Zwardoń/Zebrzydowice - granica państwa, etap I.	Fundusz Spójności
4	1,057 ÷ 224,915			
93	46,664 ÷ 80,662			
139	0,379 ÷ 113,354			
1	3,082 ÷ 61,497	2011 - 2012	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 - Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa - faza II.	Środki unijne
4	1,057 ÷ 224,915			
93	46,664 ÷ 80,662			
139	0,379 ÷ 113,354			
133	15,810 ÷ 67,200	2010 - 2010	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków - PRACE PRZYGOTOWAWCZE.	Środki unijne
134	0,000 ÷ 6,847			
137	0,381 ÷ 6,166	2010 - 2011	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice - PRACE PRZYGOTOWAWCZE.	Środki unijne
1	274,227 ÷ 318,378	2011 - 2013	Studium Wykonalności dokumentacji przedprojektowej dla „Modernizacja linii kolejowej E65/CE65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Kraków/Katowice Zwardoń/Zebrzydowice-granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”.	Środki unijne
4	1,057 ÷ 224,915			
93	46,664 ÷ 80,662			
139	0,379 ÷ 113,354			
4	1,056 ÷ 224,050	2009 - 2013	Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65, CMK, Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie.	TEN-T

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

120 pozycji <sup>22</sup>	-	2005 - 2011	Wstępne Studium Wykonalności dla zadania Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego.	Budżet państwa
152	5,603 - 9,667	2011 - 2011	Przebudowa infrastruktury kolejowej na linii nr 152 Paczyna - Lubliniec, odcinek Paczyna - Toszek Płn. Tor nr 1, km 5,603 - 9,667	Budżet państwa

Źródło: PKP PLK S.A.

#### Planowane/projektowane inwestycje w zakresie linii kolejowych

W trakcie realizacji jest obecnie kilka projektów związanych z budową liniowej infrastruktury kolejowej, przebiegających na obszarze województwa śląskiego tj.

- *Budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice*

Celem projektu jest m.in. poprawa poziomu obsługi ruchu pasażerskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach poprzez wzrost dostępności dla podróżnych i skrócenie czasu dojazdu do lotniska, włączenie nowo wybudowanej linii kolejowej w układ linii kolejowych służących realizacji przewozów na obszarze Aglomeracji Górnośląskiej, podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej województwa śląskiego i stymulacja rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Przebieg linii: zmodernizowanymi liniami Nr 137 na odcinku Katowice – Chorzów Batory i Nr 131 na odcinku Chorzów Batory – Bytom Rozbark oraz nowo wybudowaną linią Nr 463 na odcinku Bytom Rozbark – Pyrzowice.

Parametry linii: długość linii – ok. 35 km, Vmax – 80, 100, 160 km/h, czas przejazdu – ok. 28 minut.

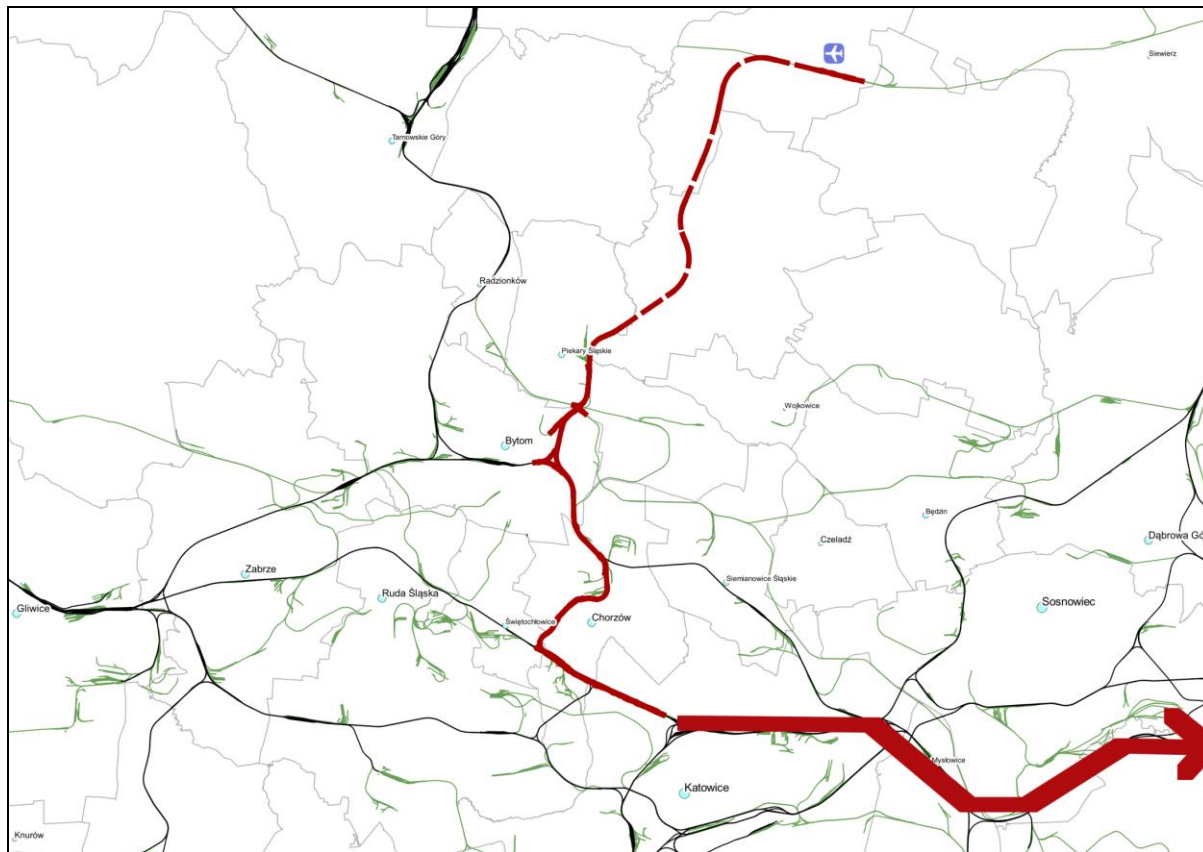
---

<sup>22</sup> linie: i 001, 004, 062, 065, 093, 094, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 171, 172, 173, 174, 179, 180, 182, 183, 186, 187, 188, 189, 199, 200, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 660, 661, 663, 664, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 675, 676, 677, 680, 681, 682, 688, 689, 691, 693, 694, 698, 699, 706, 707, 709, 711, 713, 714, 715, 872, 873, 874, 878, 880, 882, 883, 884, 885, 887, 888, 890, 893, 894, 896, 897, 898, 950, 951, 954, 956, 957, 979

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Mapa 20. Projektowana linia kolejowa łącząca Aglomerację Górnośląską z MPL „Katowice” (wariant rekomendowany przez PKP PLK S.A. w Raporcie Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko z września 2011 roku) i orientacyjny korytarz modernizacji CMK do parametrów Kolei Dużych Prędkości.



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

#### – Modernizacja CMK z dostosowaniem do parametrów Kolei Dużych Prędkości

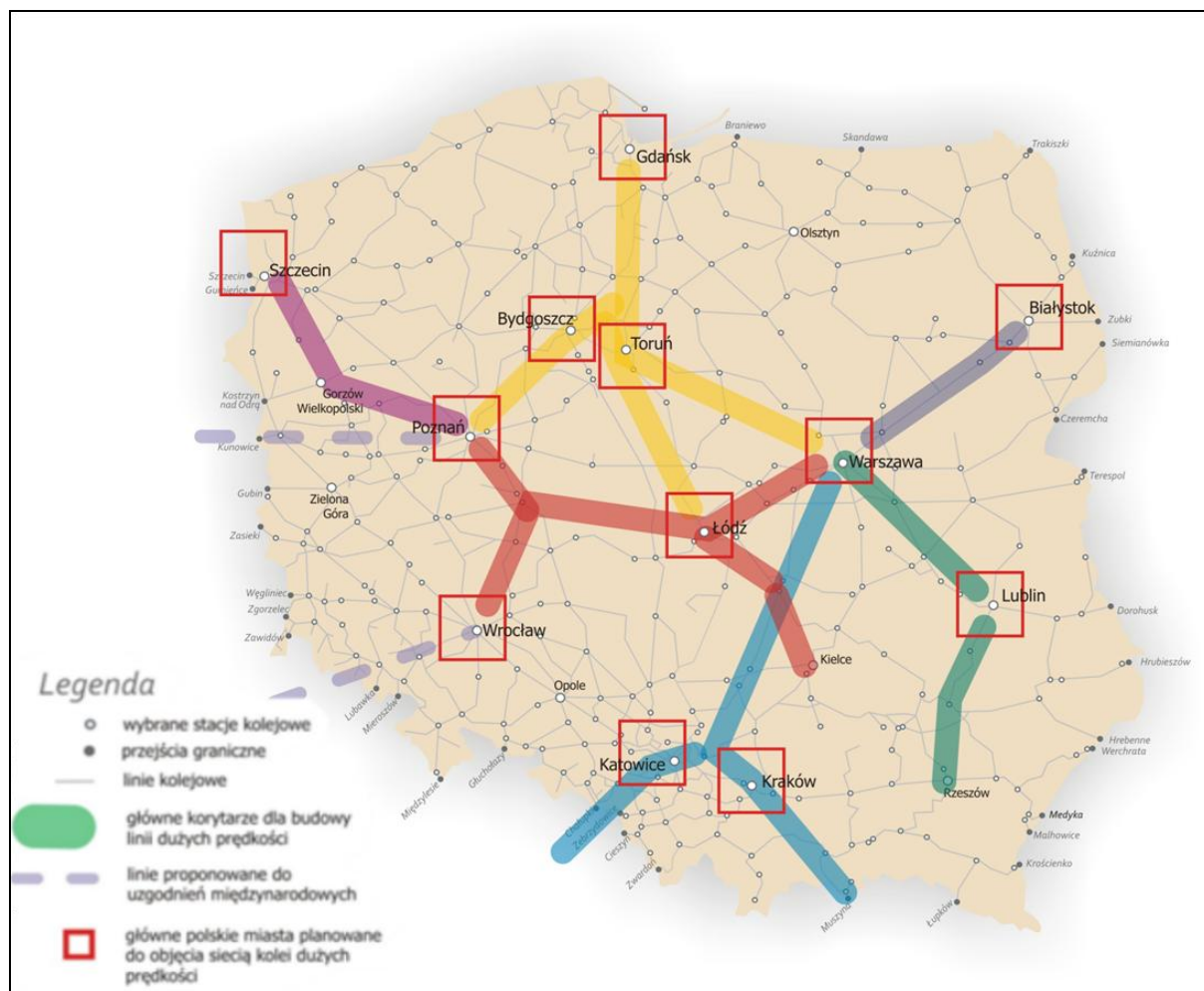
Celem projektu jest dostosowanie linii kolejowej E65 (CMK) do parametrów Kolei Dużych Prędkości. W 2013 roku ma zostać ukończona Studium wykonalności - dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe” odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa. Wybrany przez PKP PLK S.A. w ramach tego opracowania wariant przebiega od Grodziska Mazowieckiego do miejscowości Nakło (woj. śląskie, gm. Lelów) istniejącym śladem, następnie nowo wybudowanym odcinkiem do miejscowości Sucha i Olkusz Południowy, gdzie następuje odgałęzienie do Katowic i Krakowa. Następnie od Katowic biegnie w kierunku Czechowic-Dziedzic, gdzie następuje odgałęzienie w kierunku Zebrzydowic oraz Zwardonia. Przedmiotowa linia na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Katowice/Kraków posiada prędkość 300 km/h, natomiast na odcinku Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – 160 km/h.

Przebieg linii:

- odcinek Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK) –  $V = 300$  km/h, AC 2x 25 kV, 50 Hz; modernizacja linii CMK;
- odcinek Góra Włodowska /Zawiercie – Katowice –  $V = 300$  km/h, AC 2 x 25 kV, 50 Hz; budowa nowego odcinka Nakło - Sucha – Katowice;
- odcinek Włoszczowa/Psary/Góra Włodowska – Kraków –  $V = 300$  km/h, AC 2x 25 kV, 50 Hz; budowa nowego odcinka linii CMK/ Nakło– Sucha – Kraków,

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

- odcinek Katowice – Zawardów – granica państwa –  $V = 160$  km/h, DC 3000 V; modernizacja linii, dopuszcza się ograniczenia prędkości do  $V = 80 - 120$  km/h w miejscach, gdzie przebudowa do  $V = 160$  km/h będzie niemożliwa lub nieuzasadniona ekonomicznie;
- odcinek Katowice – Zebrzydowice – granica państwa –  $V = 160$  km/h, DC 3000 V; modernizacja linii, z dopuszczalnymi ograniczeniami prędkości.



## Linie tramwajowe

Sieć tramwajowa w Aglomeracji Górnośląskiej jest największą siecią tramwajową w Polsce. Długość sieci w 2011 r. wynosiła 312 km (nie licząc 24 km będących torami na terenie zajezdni), w tym 89,2 km (29% ogółu linii tramwajowych) stanowiły odcinki jednotorowe, a 222,8 km (71%) odcinki dwutorowe. Większość odcinków jest wydzielonych z jezdni

(227,5 km, co stanowi 73% wszystkich odcinków), a długość odcinków gdzie tory są w jezdni wynosi 84,5 km (27%).

Sieć tramwajowa obejmuje cztery zajezdnie: Gliwice, Bytom, Katowice i Będzin, a także Zakład Usługowo Remontowy w Chorzowie-Batorym.

Na terenie Aglomeracji Górnośląskiej obsługiwanych jest obecnie 25 linii tramwajowych. Najdłuższą linią tramwajową jest linia nr 21 łącząca Miłowice (Sosnowiec) z Hutą Katowice, a najkrótszą linia nr 38 w Bytomiu (o długości 1,3 km). W ostatnich latach kilka linii tramwajowych zostało zlikwidowanych. Należą do nich linia Będzin-Wojkowice (w 31.03.2006 r.) oraz linie: Chorzów Stary – Bytków – Alfred (1.01.2009 r.), Zajezdnia Gliwice – Gliwice Wójtowa Wieś (1.09.2009 r.).

Sieć tramwajowa w Częstochowie jest najmłodsza siecią tramwajową w Polsce, powstała w 1959 roku. Obecnie liczy 10,2 km długości. Ponadto budowana jest linia na Bleszno, która będzie liczyła 4,5 km. W Częstochowie funkcjonują obecnie dwie linie tramwajowe. Linia nr 1 biegnie od przystanku Fieldorfa - Nila przez Raków Dworzec PKP w kierunku do Kucelina. Natomiast linia nr 2, będąca skróconą wersją linii nr 1, biegnie od przystanku Fieldorfa-Nila do przystanku Raków Dworzec PKP. Linie te są jednymi z najbardziej obciążonych linii tramwajowych w Polsce.

### *Dworce i przystanki*

Stan i wiek budynków dworcowych jest bardzo zróżnicowany, ale w większości przypadków zły. Większość z nich wymaga szybkich remontów. Niektóre prace modernizacyjne utrudnia fakt, że część budynków dworców pochodzi jeszcze z XIX wieku i podlega ochronie konserwatora zabytków. Pozostałe obiekty zostały wybudowane w pierwszej połowie XX wieku, a następnie odbudowane lub przebudowane po wojnie, lub zbudowane w latach 70-tych i 80-tych ubiegłego wieku. Większość obiektów jest niedostosowana do osób niepełnosprawnych.<sup>23</sup>

Na dworcach kolejowych w Katowicach i Gliwicach roczna odprawa podróżnych kształtuje się na poziomie powyżej 2 mln osób<sup>24</sup>.

## **Infrastruktura transportu lotniczego**

### *Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach*

MPL „Katowice” w Pyrzowicach, zgodnie z podziałem portów lotniczych, zaproponowanym przez Komisję Europejską<sup>25</sup>, zaliczony został do kategorii C – dużych regionalnych portów

---

<sup>23</sup> Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku; Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, sierpień 2008.

<sup>24</sup> Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego" 2008-PL-92001-S. PKP PLK S.A.

<sup>25</sup> Podział uwzględniony został w „Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych” opracowanym przez Ministerstwo Transportu w 2007 roku.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

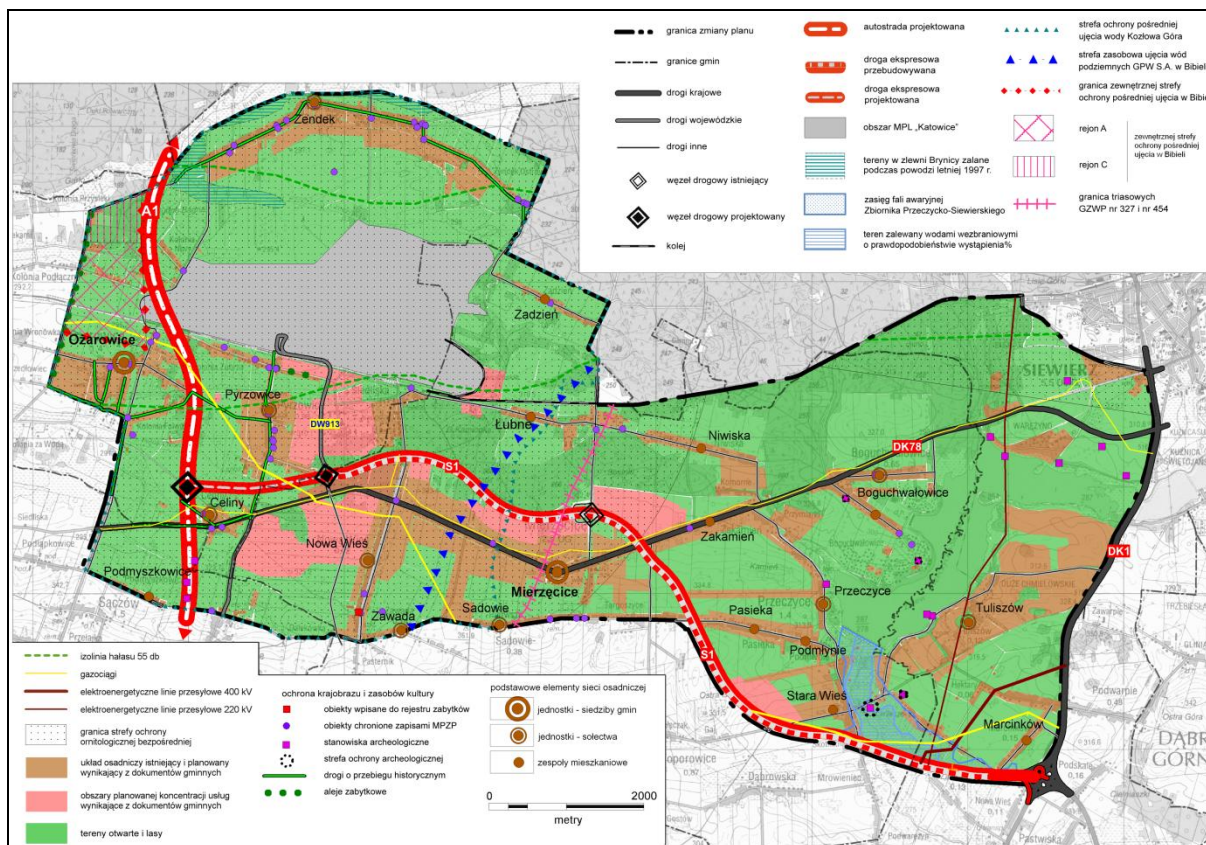
### 1. Stan infrastruktury

lotniczych i pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (oraz potencjalnie krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych.

Port dostosowany jest do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego zasięgu, oraz posiada najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, a w przyszłości nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego.

MPL położony jest na terenie gmin Ożarówice i Mierzęcice, na północnym krańcu Aglomeracji Górnośląskiej, około 30 km na północ od Katowic i zajmuje powierzchnię 5,72 km<sup>2</sup>. Jest częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Prowadzi do niego droga ekspresowa S1, która poprzez połączenie z DK1 komunikuje port z Aglomeracją Górnośląską i z miastem Bielsko-Biała. Ponadto w układzie wschód-zachód w pobliżu portu przebiega droga krajowa DK78 w kierunku Tarnowskich Gór i Gliwic z jednej strony oraz Zawiercia i województwa świętokrzyskiego z drugiej. W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegać będzie także autostrada A1<sup>26</sup>.

Mapa 22. Otoczenie infrastrukturalne MPL „Katowice” w Pyrzowicach.



Źródło: Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2010.

Dojazd komunikacją publiczną umożliwiają trzy linie autobusowe łączące lotnisko z Mierzęcicami, Bytomiem i Katowicami. Ponadto kursuje specjalna linia autobusowa do Katowic oraz busek prywatnych przewoźników do Krakowa i Częstochowy. Na chwilę obecną nie ma możliwości dojazdu do lotniska koleją, głównie ze względu na

<sup>26</sup> Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2010.



niewykorzystanie niezelektryfikowanej linii kolejowej w kierunku Zawiercia oraz Tarnowskich Gór.

Budowa portu rozpoczęła się jeszcze przed II wojną światową, natomiast w czasie wojny lotnisko zostało rozbudowane przez Niemców, którzy wykorzystywali je do celów wojskowych. Po wojnie lotnisko znajdowało się w użytkowaniu Ministerstwa Obrony Narodowej i dopiero w latach siedemdziesiątych XX wieku zostało udostępnione dla lotnictwa cywilnego. Od 1991 roku jest zarządzane przez specjalnie powołane w tym celu Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze (GTL S.A.).

Obecnie lotnisko posiada pojedynczą drogę startową o wymiarach 2800x60 m, system dróg kołowania składający się z drogi równoległej do drogi startowej i pięciu połączeń z drogą startową oraz trzy płyty postojowe, wykorzystywane przez regularne samoloty pasażerskie, lotnictwo ogólne i samoloty firm kurierskich<sup>27</sup>.

Port obsługiwany jest obecnie przez dwa połączone ze sobą terminale pasażerskie A i B o dostępnej powierzchni około 22 000 m<sup>2</sup> i przepustowości około 4 mln pasażerów. Ze względu na obecną dynamikę ruchu lotniczego nie jest planowana w najbliższej przyszłości budowa kolejnego terminalu, natomiast obecnie trwa rozbudowa terminalu A o powierzchnię 1000 m<sup>2</sup>. Ponadto port posiada terminal cargo o powierzchni magazynowej 2 380 m<sup>2</sup> i powierzchni biurowej 3 600 m<sup>2</sup>, umożliwiające odprawę około 18 tys. t towarów w ciągu roku<sup>28</sup>.

Przed lotniskiem zlokalizowane są parkingi: parking P1 – przed terminalami pasażerskimi posiadający 1130 miejsc parkingowych, parking P2 – wzdłuż drogi dojazdowej do portu lotniczego – 115 miejsc, parking strzeżony o pojemności 200 miejsc parkingowych. Ponadto do dyspozycji pracowników zatrudnionych w porcie przeznaczono około 300 miejsc parkingowych.

Obecna przepustowość lotniska wynosi 32 operacje na godzinę.

W 2011 roku rozpoczęła się budowa płyt postojowych o powierzchni ok. 140 000 m<sup>2</sup> dla samolotów po wschodniej stronie istniejącej PPS-1 (APRON 1), dzięki czemu lotnisko zwiększy swoje możliwości postojowe o 10 miejsc dla samolotów kodu C i o 3 dla samolotów kodu D. Ponadto dla zapewnienia sprawnej i bezpiecznej obsługi samolotów, drogi kołowania E1 i E2 zostaną zmodernizowane do nośności projektowanej nawierzchni dla samolotów kodu D, jak również zostaną poszerzone.

Jednocześnie planowana jest budowa nowej drogi startowej. W tym zakresie w styczniu 2012 roku Wojewoda Śląski wydał pozwolenie na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego dla zamierzenia pod pn: „Port lotniczy w Katowicach – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej.” Zadanie – Budowa nowej drogi startowej wraz z niezbędną infrastrukturą; Zadanie przekształcenie istniejącej drogi startowej w drogę kołowania, planowanej do zrealizowania na terenie Międzynarodowego Portu lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, zlokalizowanego przy ul. Wolności 90. Nowa droga

---

<sup>27</sup> Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – Studium Rozwoju, 2008 r.

<sup>28</sup> Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – Studium Rozwoju, 2008 r.

startowa będzie miała 3200 metrów długości z możliwością przedłużenia o 400 metrów, i zostanie zlokalizowana 195 metrów na północ od istniejącej drogi startowej. Nowa infrastruktura lotniska będzie dostosowana do CAT II operacji lotniczych, co znacznie zwiększy możliwości operacyjne portu lotniczego w gorszych warunkach atmosferycznych. Istniejąca droga startowa docelowo będzie przekształcona na drogę kołowania<sup>29</sup>.

Projekt „Port lotniczy w Katowicach – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej” znalazł się na zaktualizowanej liście podstawowej projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (przewidywany okres realizacji projektu to lata 2010 – 2014). Ponadto na liście rezerwowej programu znalazły się także dwa inne projekty dotyczące portu. Jeden to „Port lotniczy Katowice – budowa budynku administracyjnego wraz z parkingami i siecią dróg” (przewidywany okres realizacji projektu to rok 2013), a drugi to „Rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice”.

### *Lotniska lokalne i lądowiska*

Poza portem lotniczym w Pyrzowicach, województwo śląskie posiada sieć lotnisk lokalnych, sportowo – dyspozycyjnych i lądowisk, którą tworzą:

- lotnisko Katowice – Muchowiec,
- lotnisko Bielsko-Biała – Aleksandrowice,
- lotnisko Gliwice – Trynek,
- lotnisko Rybnik – Gotartowice,
- lotnisko Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar,
- lądowisko Bestwina – Kaniów,
- lądowisko Częstochowa – Rudniki.

Powierzchnia lotnisk lokalnych jest bardzo zróżnicowana – od 12 ha w przypadku lotniska Żar i 16 ha w przypadku Bielskiego Parku Technologicznego, przez 88 ha w przypadku Katowic - Muchowca i 90 ha w przypadku lotniska w Gliwicach, do 250 ha w przypadku Częstochowy - Rudnik. Wszystkie lotniska cechuje natomiast bliskość położenia względem centrów miast, w okolicach których są zlokalizowane. Szacowany maksymalny czas dojazdu do centrów miast z lotnisk wynosi 10 – 15 minut.<sup>30</sup>

W województwie ma siedzibę jedna stała baza operacyjna lotniczego pogotowia ratunkowego (Gliwice) oraz 3 lądowiska sanitarne ujęte w ewidencji lądowisk prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (Bielsko-Biała, Racibórz, Sosnowiec). Ponadto w województwie zlokalizowanych jest 9 szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz 7 izb przyjęć.

---

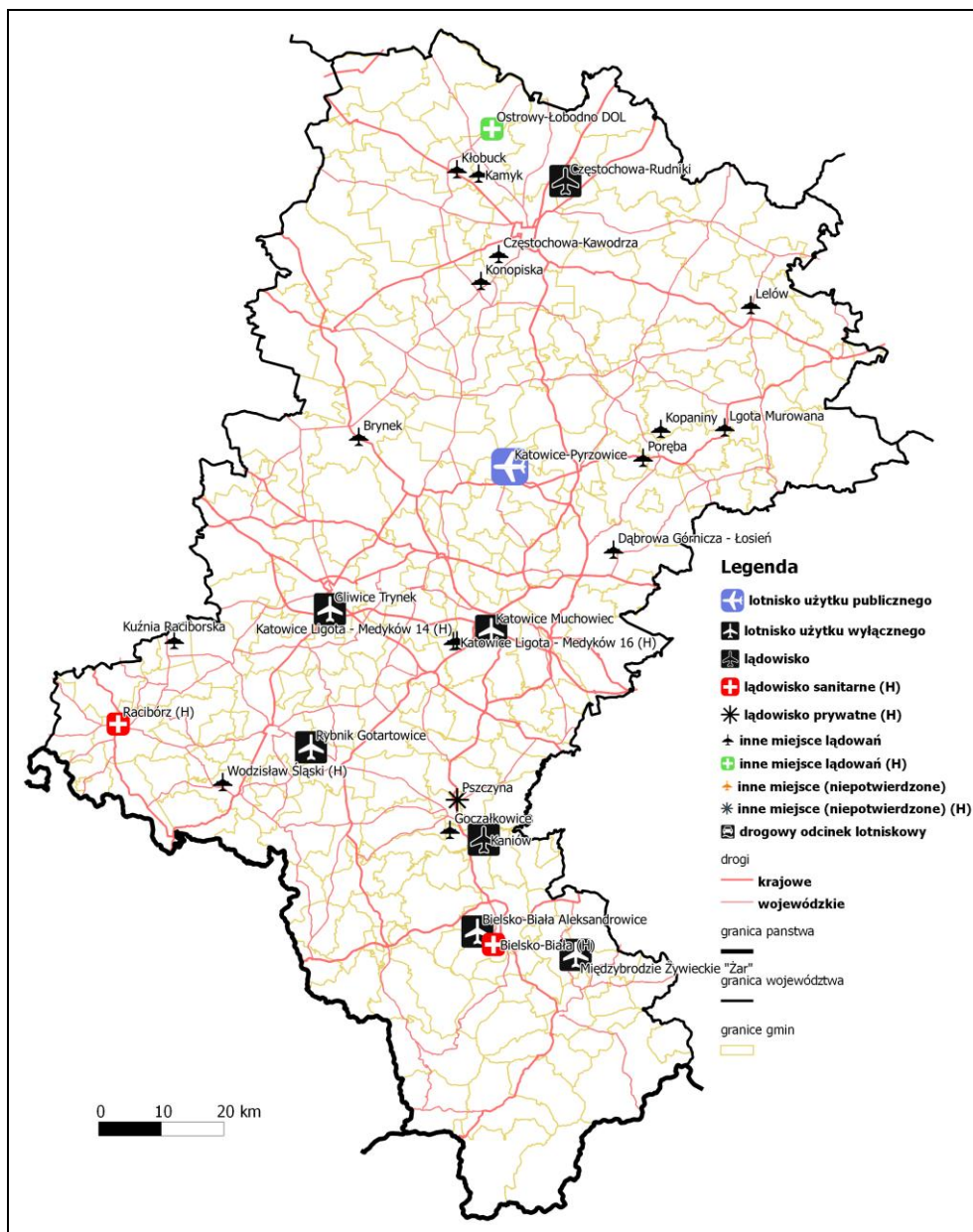
<sup>29</sup> Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – Studium Rozwoju, 2008 r.

<sup>30</sup> „Koncepcja samorządu województwa śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych”.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Mapa 23. Rozmieszczenie lotnisk, lądowisk i innych miejsc startów i lądowań statków powietrznych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz serwisu <http://dlapilota.pl/> (stan 10.2011 r.).

Infrastruktura lotnisk w większości przypadków jest stosunkowo dobrze rozbudowana. Stan zainwestowania poszczególnych portów lokalnych został przedstawiony w formie tabelarycznej poniżej.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Tab. 15. Charakterystyka lokalnych obiektów lotniskowych w województwie śląskim.

lotnisko wyszczególnienie	Bielsko-Biała Aleksandrowice	Bielski Park Technologiczny	Częstochowa Rudniki	Gliwice Trynek	Katowice Muchowiec	Rybnik Gotartowice	Lotnisko „Żar” Międzybrodzie Żywieckie
Powierzchnia	34 ha	15,9 ha	250 ha	92 ha	88,1 ha	36,3 ha	12 ha
Czas dojazdu do centrum	5 – 8 minut	4 minuty	15 minut	5 minut	5 minut	10 minut	?
Obiekty na terenie lotniska:							
▪ Hangar	x	x	x	x	x	x	x
▪ Zabudowania portu lotniczego		x	x	x	x	x	x
▪ Hotel	x		x				x
▪ Stacja paliw		x	x	x	x	x	
▪ Budynek kontroli lotów		x	x				
Media	x	x	x	x	x	x	x
Nawierzchnia	Trawiasta	Utwardzona	Utwardzona	Trawiasta	Utwardzona	Trawiasta	Trawiasta
Drogi kołowania		x	x	x			x
Płyty postojowe		x	x	x	x	x	x
Lądowisko dla śmigłowców				x	x	x	
Urz. nawigacyjne							
Oświetlenie stałe		x					
Oświetlenie przenośne	x		x	x	x	x	x
Ruch lotniczy na obiekcie (liczba operacji rocznie)	12000	1400	11500	7000	10700	Kilka-kilkanaście tysięcy	od 5500 do 6200
Aktualna struktura użytkowania:							
– Sportowe	10%		15%	85,68%	35%	90%	82%
– Szkoleniowe	80%	90%	50%		35%		
– Biznesowe	5%	10%	15%	7,16%	15%	5%	3%
– Turystyczne	5%		15%	7,16%	15%		15%
– Aero-taxi							
– Baza przeciwpożarowa			5%			5%	
Pożądana struktura użytkowania:							
– Sportowe			10%	70%	25%	45%	65%
– Szkoleniowe	50%	90%	30%		25%	10%	
– Biznesowe	20%	10%	35%	15%	25%	15%	10%
– Turystyczne	20%		10%	15%	25%	15%	25%
– Aero-taxi	10%		10%			10%	
– Baza ppoż			5%			5%	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Koncepcji Samorządu Województwa Śląskiego w Zakresie Wspierania Rozwoju Sieci Lotnisk Lokalnych”.

## Infrastruktura wodna śródlądowa

### *Drogi wodne i porty*

Czynnikiem determinującym rozwój śródlądowego transportu wodnego jest funkcjonowanie dróg wodnych. Zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych (zał. nr 3 do *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych* (Dz. U. z dnia 18 czerwca 2002 r.) drogi wodne w Polsce posiadają klasy od I do Vb. Klasy w kategoriach Ia, Ib, II i III) mają charakter lokalny, natomiast pozostałe klasy czyli IV, Va i Vb odznaczają się zasięgiem międzynarodowym.

Na terenie Europy funkcjonuje klasyfikacja dróg wodnych ustalona przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i ETMC w 1992 r. Polska nie podpisała wspomnianej konwencji i wprowadziła własną klasyfikację śródlądowych dróg wodnych. Obecnie jesteśmy jedynym krajem Europy Środkowo – Wschodniej i jedynym krajem UE, które nie podpisało Umowy o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN)<sup>31</sup>, która określa wymagane parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych i prawdopodobnie w najbliższym czasie to nie nastąpi.<sup>32</sup> Do sieci tej mogą być zaliczone drogi wodne co najmniej IV klasy, natomiast modernizowane i budowane winny mieć już klasę Vb. Zaleca się budowę dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym i przypisanie im właściwych parametrów eksploatacyjnych, oraz wskazuje również na brakujące w sieci europejskiej drogi wodne oraz pożądaną rozbudowę szlaków wodnych, które mogą mieć europejskie znaczenie transportowe. Dla obszaru Polski wyodrębniono trzy trasy dróg wodnych (w tym Kanał Gliwicki) oraz kilka portów śródlądowych (w tym Port Gliwice), które potencjalnie mogłyby stanowić elementy jednolitej sieci europejskich dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Przystąpienie Polski do tego porozumienia oznaczałoby wolę pełnego wywiązania się z jego postanowień i realizacji sugerowanych inwestycji. Podstawowym kryterium dla dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu jest posiadanie parametrów co najmniej IV klasy drogi wodnej. Wpisane do AGN drogi wodne przebiegające przez terytorium Polski nie spełniają tego kryterium. Zgodnie ze stanowiskiem Ministra Infrastruktury jest to podstawowa bariera dla podpisania przez Polskę przedmiotowej umowy<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> AGN (*European Agreement On Main Inland Waterways of International Importance*) – umowa sporządzona została 19 stycznia 1996 r. na forum Komitetu Transportu Śródlądowego EKG-ONZ i określa wymagane parametry dla europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych.

<sup>32</sup> Ekspertyza w zakresie transportu wodnego; Andrzej Adamczyk; październik 2011 r.

<sup>33</sup> Odpowiedź Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka na Interpelację nr 21171 w sprawie przyjęcia przez Polskę konwencji AGN i kierunków rozwoju transportu wodnego.



Rys. 14. Schemat głównych śródlądowych dróg wodnych w Europie wynikający z umowy AGN.



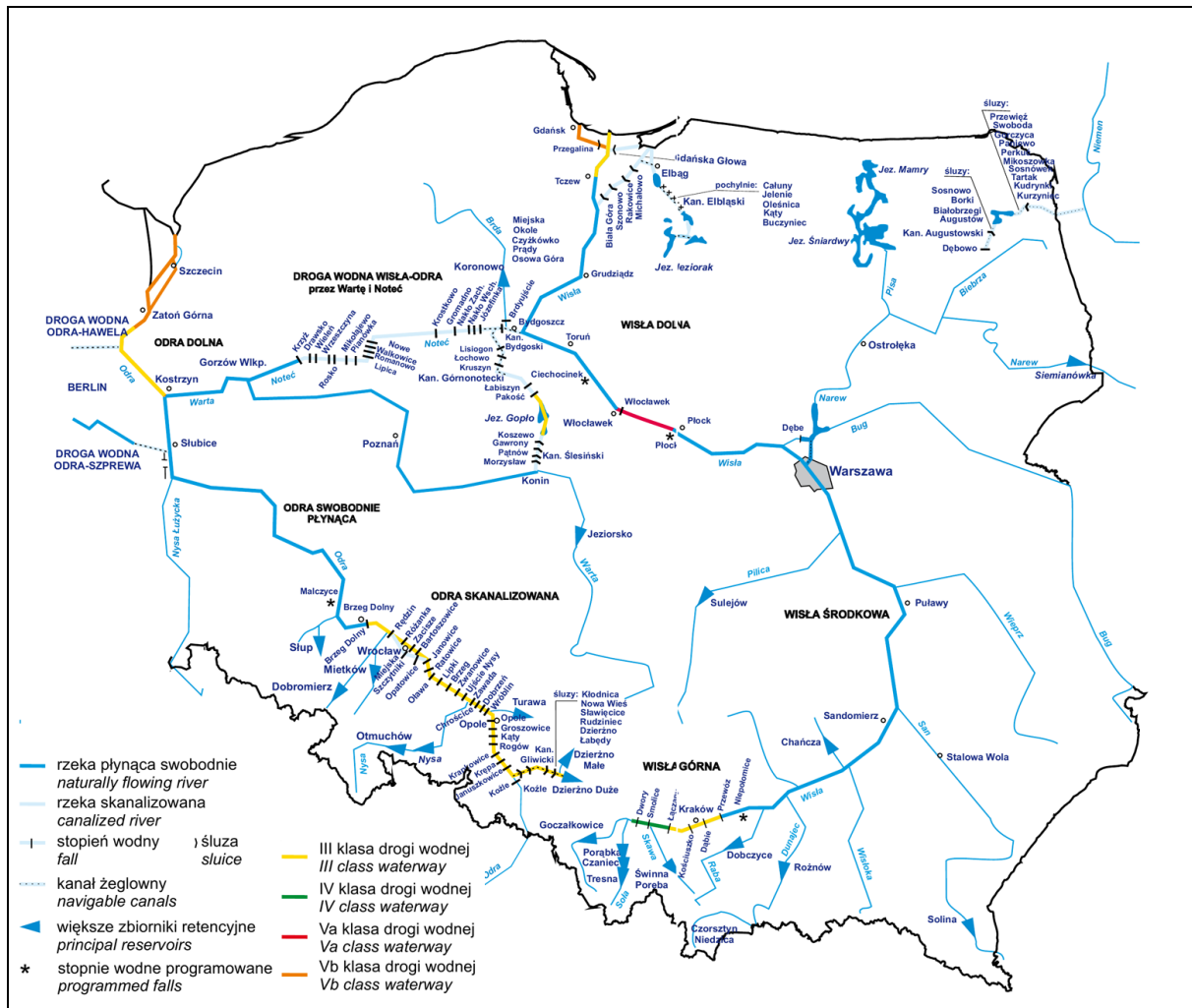
Źródło: CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis.

Krajowa sieć dróg wodnych jest bardzo zróżnicowana jakościowo i nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego. Z 3 640 km długości dróg wodnych zlokalizowanych na terenie kraju, 94,5% stanowią drogi o charakterze regionalnym, a zaledwie 5,5% to drogi o znaczeniu międzynarodowym, które odpowiadają parametrom klasy IV i wyższej (tj. dla statków o ładowności od 1000 i 1250 ton). Zlokalizowana częściowo na terenie województwa śląskiego Odrzańska Droga Wodna wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim jest najsprawniejszym ciągiem komunikacyjnym w kraju, za pomocą którego realizuje się przewozy na trasie Szczecin – Kędzierzyn-Koźle. Ograniczone możliwości rozwoju transportu wodnego pogłębiają warunki techniczne drogi dotyczące konstrukcji mostów ze zbyt niskimi prześwitami (bariera rozwoju transportu kontenerów) czy warunki nawigacyjne na środkowym odcinku (Brzeg Dolny – ujście Warty) uniemożliwiające żeglugę pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> „Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)”.



Mapa 24. Drogi wodne w Polsce.



Źródło: „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009”.

Na terenie województwa śląskiego funkcjonuje obecnie tylko kilka krótkich odcinków dróg wodnych. Są one częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Krótka charakterystyka zamieszczona poniżej zawiera ich opis wraz z nieodłącznymi elementami infrastruktury, w tym logistycznej.

### Kanał Gliwicki

Jest droga wodna III klasy<sup>35</sup>, która umożliwia połączenie województwa śląskiego z Europą Zachodnią przez Wrocław, Szczecin i kanały śródlądowe Niemiec. Początek drogi wodnej znajduje się w Kędzierzynie-Koźlu (województwo opolskie) na 98,00 kilometrze rzeki Odry, natomiast koniec w basenie portowym Portu Gliwice. Wybudowana została w latach 30-tych XX w. w miejsce istniejącego wcześniej Kanału Kłodnickiego.

Kanał Gliwicki rozpościera się na długości 40,6 km. Spad całego odcinka wynosi 43,6 m. Maksymalna głębokość kanału wynosi 3,5 m, natomiast szerokość waha się od 38 m w wykopie do 41 m w nasypie. Kanał zasilany jest w głównej mierze przez rzekę Kłodnicę

<sup>35</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695).

oraz zbiorniki położone w górnej jego części. W regionie zlokalizowane zostały trzy z sześciu śluz Kanału (wszystkie dwukomorowe bliźniacze). Należą do nich:

- śluza Łabędy,
- śluza Dzierżno,
- śluza Rudziniec.

Kanał charakteryzuje się wysokim stopniem zamulenia<sup>36</sup>. Ponadto problemem jest długość śluz, która każdorazowo umożliwia wykorzystanie tylko jednej barki lub barki i pchacza. Każdorazowe rozpinanie zestawów przy przejściu przez śluzy jest dużym utrudnieniem przy przewożeniu ładunków.

Obecnie w ramach projektu „Modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej” prowadzone są prace zmierzające do modernizacji śluz na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice<sup>37</sup>. Przedmiotem projektu jest m.in. modernizacja betonów głowy górnej i dolnej śluzy, modernizacja dna i ścian komory północnej i południowej oraz modernizacja międzyśluzia. Realizacja projektu służyć będzie zmniejszeniu awaryjności śluz i skróceniu czasu procesu śluzowania<sup>38</sup>.

#### Rzeka Odra (km 51,2 - 98,6)

Fragment rzeki zlokalizowany na terenie województwa śląskiego to droga wodna klasy 1a. Biegnie od Raciborza do portu Koźle w województwie opolskim.

#### Port Gliwice

Port ten stanowi początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego. Położony jest w okolicach stanowiska szczytowego Kanału Gliwickiego.

Port w Gliwicach charakteryzuje się wysoką dostępnością komunikacyjną. W pobliżu portu przebiega autostrada A1 oraz droga DK88, a docelowo planowany jest przebieg DTŚ. Ponadto do portu prowadzi linia kolejowa.

### *Planowane inwestycje w zakresie dróg wodnych*

#### Kanał Odra-Dunaj

Jest to istniejące w fazie koncepcyjnej połączenie Odry z Dunajem, dzięki któremu powstałaby ciągła droga wodna łącząca Bałtyk z Morzem Czarnym o łącznej długości ok. 2900 kilometrów. W naszym kraju połączenie to przebiegałoby przez województwa: śląskie i opolskie.

Realizacja projektu zakończyła się na wybudowaniu i oddaniu do użytku w 1970 r. Kanału Kędzierzyńskiego o długości 5,6 km, głębokości 2,25 m i szerokości dna 15 m (województwo opolskie).

Budowa połączenia Odry z Dunajem jest częścią działań na rzecz kształtowania systemu dróg wodnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Część tej trasy stanowić będzie istniejąca Odrzańska Droga Wodna i szlak żeglugowy rzeki Dunaj. Aby możliwe było połączenie tych

---

<sup>36</sup> Adamczyk A., 2011, Ekspertyza dotycząca transportu wodnego w województwie śląskim.

<sup>37</sup> Strona internetowa Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach.

<sup>38</sup> Strona internetowa firmy Hydroprojekt Sp. z o.o.

dwóch dróg wodnych konieczne jest wykonanie w pierwszym etapie odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Koźła do Ostrawy, który ma być przedłużeniem istniejącej drogi wodnej o 53,4 km w kierunku południowym. Dalej możliwe jest poprowadzenie drogi w dwóch wariantowych trasach do Dunaju, tj. poprzez rzekę Olzę i Wag lub poprzez Odrę i Morawę.

Dla rozpoczęcia budowy połączenia Odra-Dunaj najbardziej istotny jest stan uwarunkowań międzynarodowych, szczególnie Polski, Czech i Słowacji. Na podstawie podpisanego polsko-czeskiego „Memorandum o współpracy przy przygotowaniu realizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Koźle - Ostrawa” przeanalizowano sposób poprowadzenia drogi wodnej Odra-Dunaj na odcinku Koźle – Ostrawa. Wybrana została optymalna trasa, która najlepiej odpowiada warunkom lokalnym. Jest to tzw. wariant kanałowo-rzeczny, w części poprowadzony korytem rzeki Odry, a w części kanałem żeglugowym. Jednocześnie w ramach pracy polsko-czeskiej grupy roboczej ustalono podstawowe parametry techniczne przyszłej drogi wodnej.

W wariantcie optymalnym całkowita długość trasy, licząc od ujścia Kanału Gliwickiego do granicy państwa przy ujściu Olzy do Odry liczy 54,3 km, z czego około 32 km w województwie śląskim. Spad zwierciadła wody przy przepływie średnim na tym odcinku wynosić będzie 19,7 m, który pokonywany będzie stopniami. Płynąc od strony Koźła trasa poprowadzona została korytem rzeki Odry aż do miejscowości Bierawa, skąd dalej prawobrzeżnym kanałem lateralnym (biegnącym obok rzeki) do miejscowości Grzegorzowice, gdzie początek miałby kolejny odcinek rzeczny, aż do Kanału Ulgi w Raciborzu. Z Kanału Ulgi droga wodna wchodziłaby w obszar Zbiornika Racibórz, gdzie przebiegałaby prawdopodobnie kanałem wykonanym na lewym brzegu, przechodząc w koryto rzeki Odry na obszarze Polderu Buków. Powyżej polderu trasa biegłaby korytem rzeki aż do stopnia Kopytov lub Zabełków. Następnie aż do tzw. Granicznych Meandrów Odry, które objęte zostały ochroną przyrodniczą zarówno na terenie Polski, jak i Czech. I włączone do sieci Natura 2000, w związku z czym pierwotny wariant rzeczny na tym odcinku nie może zostać zrealizowany. Ewentualnej modyfikacji wymaga korekta rozwiązań w przypadku połączenia Odry z Dunajem poprzez Olzę i Wag. Jednak w tym przypadku możliwe będzie stworzenie na przygranicznym obszarze Gorzyczek i Veřňovic rozbudowanego centrum logistycznego, w którym krzyżować się będzie szlak kolejowy, autostrada, droga wodna, a w niewielkiej odległości znajduje się lotnisko.

#### Kanał Śląski

Kanał Śląski docelowo ma stanowić odgałęzienie do Wisły planowanego połączenia Odra-Dunaj i być integralną częścią Kanału Dunaj – Odra - Łaba. Projekty połączenia Odry i Wisły sięgają XIX wieku, ale od tego czasu udało się zrealizować jedynie kilka elementów tego systemu zlokalizowanych na Wiśle w województwie małopolskim.

Ostatnie koncepcje budowy Kanału pochodzą z drugiej połowy lat 70-tych, kiedy to rozpoczęto prace projektowe Kanału Śląskiego, który połączyłby żeglowny odcinek Górnej Wisły z odrzańskim systemem dróg wodnych i przebiegałby na zdecydowanej długości przez województwo śląskie. Przewidywano wtedy etapową budowę kanału, z czego w pierwszej kolejności miał powstać odcinek wschodni, który zaczynałby się na górnym stanowisku stopnia wodnego „Dwory” w rejonie Oświęcimia i przebiegać miał na południe od miasta Tychy (Bieruń Stary), doliną rzeki Gostynki na północ od miasta Żory. Odcinek zachodni przebiegać miał od miasta Żory, na północ od miasta Rybnik, doliną rzeki Rudy i dalej przez

Kuźnię Raciborską do portu w Koźlu nad Odrą. Ogólna długość Kanału Śląskiego wynosić miała ok. 95 km.

Przedmiotowe plany po roku 1980 uległy jednak zahamowaniu, a w latach transformacji ustrojowej po 1989 r. ostatecznie zaniechano realizację tego projektu. W ostatnim czasie nasiliły się działania, przede wszystkim Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, zmierzające do powrotu do realizacji idei połączenia Odry z Wisłą i do włączenia istniejącej drogi wodnej z Krakowa do Oświęcimia w europejski system dróg wodnych.

### Infrastruktura logistyczna i intermodalna

Obecne tendencje na rynku polegające na coraz większym udziale transportu samochodowego w przewozach towarów powodują, że konieczne są działania zmierzające do odciążenia infrastruktury drogowej na rzecz innych gałęzi transportu. Dlatego też polityka UE kładzie duży nacisk na rozwój transportu intermodalnego i kombinowanego, tak aby stał się on konkurencyjny w stosunku do transportu samochodowego. Poza infrastrukturą transportową do systemów logistycznych należą:

- magazyny
- centra logistyczne
- infrastruktura telekomunikacyjna etc.<sup>39</sup>

#### *Centra logistyczne*

Centra logistyczne są to kompleksowe obiekty posiadające wyspecjalizowaną infrastrukturę, na terenie których działają podmioty świadczące usługi logistyczne (przyjmowanie, magazynowanie, rozdział, wydawanie towarów) oraz usługi towarzyszące niezależne od stron obrotu towarami. Są to więc obiekty o bardzo szerokim spektrum działalności, nieograniczające się tylko to pojedynczych funkcji np. magazynowych.<sup>40</sup>

W świetle standardów przyjętych w wyżej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych nowoczesnych centrów logistycznych. W wielu przypadkach centrami logistycznymi nazywane są u nas obiekty będące w rzeczywistości jedynie nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych), lub są to jedynie branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne<sup>41</sup>. Taki charakter ma też większość centrów, które na swoim terenie wskazały gminy w ramach przeprowadzonej wśród nich ankiety<sup>42</sup>. Zgodnie z jej wynikami centra logistyczne i przeładunkowe znajdują się w 20 gminach, co stanowi 12% gmin województwa. Większość gmin posiadających takie obiekty (14) położonych jest w subregionie środkowym, natomiast w każdym z pozostałych subregionów znajdują się po dwie takie gminy. Można tu dostrzec istotną prawidłowość – infrastrukturę logistyczną posiadają gminy położone w okolicach ważnych dróg komunikacyjnych. Widać to wyraźnie w centrum województwa, gdzie infrastruktura logistyczna koncentruje się wokół gmin położonych wzdłuż trasy europejskiej

---

<sup>39</sup> „Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)”.

<sup>40</sup> „Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)”.

<sup>41</sup> „Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku)”.

<sup>42</sup> Ankieta pn. „System transportowy województwa w ocenie jednostek samorządu terytorialnego”.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

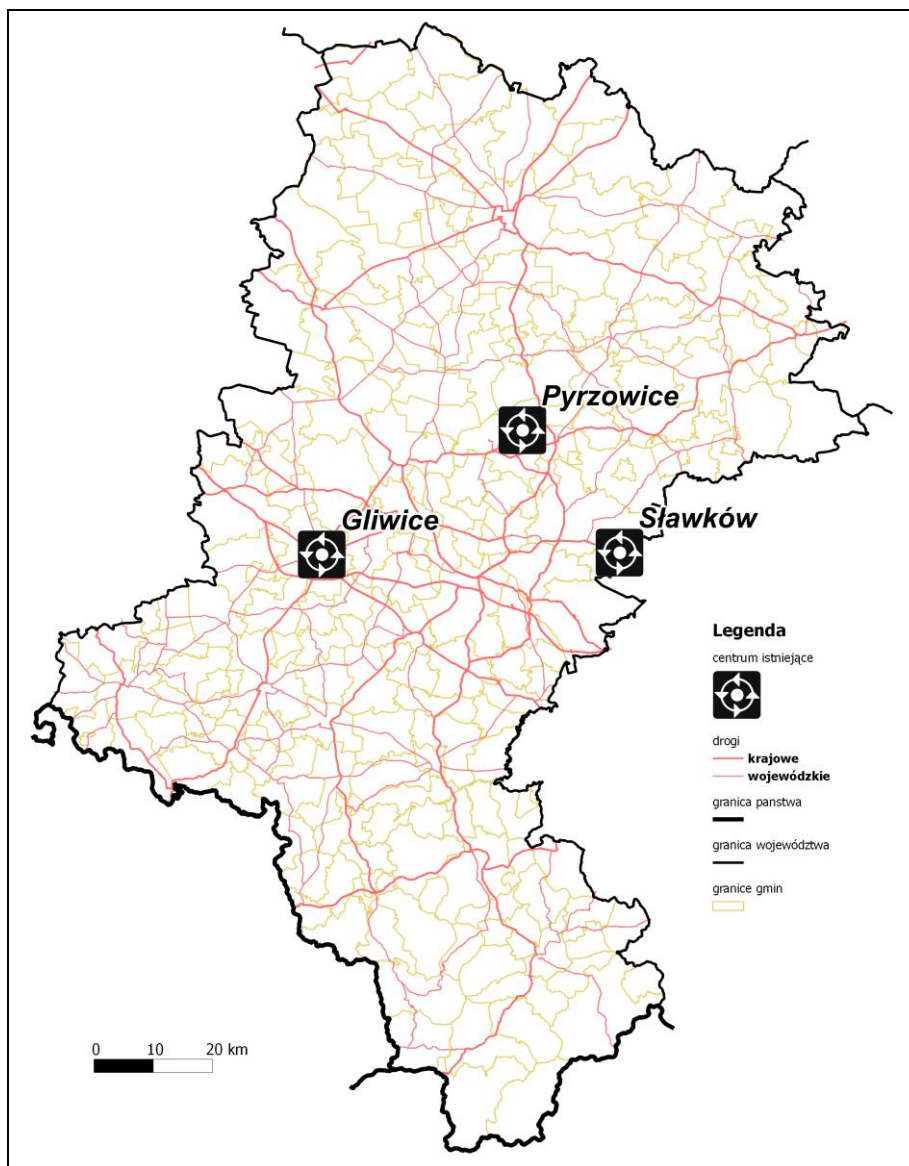
E40, szczególnie wokół ważnych węzłów komunikacyjnych: w okolicach Gliwic, gdzie przecina się autostrada A1 i A4, a także w okolicy Mysłowic, gdzie przecinają się dwie trasy europejskie: E40 i E75. Ponadto tego typu infrastruktura istnieje w gminach okalających gminę Sławków, w której znajduje się terminal linii szerokotorowej prowadzącej w kierunku Ukrainy. Poza tym infrastruktura logistyczna jest położona w dwóch gminach niedaleko Częstochowy (gm. Kłobuck i Kamienica Polska), w Bielsku-Białej i sąsiadującej z nią gminie Czechowice-Dziedzice oraz w Rybniku i w Raciborzu. Obiekty infrastruktury logistycznej ujęte są w planach lokalnych lub ponadlokalnych 24 gmin, co stanowi 14% gmin województwa. Ich położenie pokrywa się w większości z rozmieszczeniem gmin już posiadających takie obiekty.

Poniżej zamieszczono charakterystykę najważniejszych centrów logistycznych w województwie śląskim oraz miejsc posiadających odpowiednie warunki do rozwoju tego typu działalności. Ich niewątpliwą zaletą jest położenie w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) kontynentu. Do intermodalnych centrów logistycznych zlokalizowanych na terenie województwa można zaliczyć:

- Sławków – Euroterminal Sławków, Terminal Sławków Południowy;
- Pyrzowice – Centrum Logistyczne MPL „Katowice” w Pyrzowicach;
- Gliwice – Port Gliwice, Centrum dystrybucyjne w Gliwicach – Sośnicy.



Mapa 25. Lokalizacja infrastruktury logistycznej na tle systemu transportowego w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne.

#### Sławków

##### **Euroterminal Sławków Sp. z o.o.**

Jest terminalem logistycznym usytuowanym na granicy województwa śląskiego i małopolskiego, na styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka linii kolejowych o szerokim rozstawie toru (1520 mm) oraz linii funkcjonujących według standardów europejskich (1435 mm). Bezpośrednie połączenie z międzykontynentalną Magistralą Transsyberyjską oraz biegnącym z Chin via Kazachstan tzw. Nowym Jedwabnym Szlakiem umożliwia rozwój transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód i Azja – Europa Zachodnia.

Zadanie pod nazwą „Budowa Centrum Logistycznego wraz z przebudową infrastruktury obsługującej w Sławkowie” zapisane zostało jako zadanie celu publicznego o znaczeniu



ponadlokalnym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2004 roku (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 68 z 27 lipca 2004 r. poz. 2049).

W ostatnich latach w Euroterminalu zrealizowano wiele inwestycji, których efektem jest rozpoczęcie funkcjonowania magazynu uniwersalnego (2007 r.) oraz budowa płyty kontenerowej (2009 r.) wraz z suwnicą kontenerową (2009 r.). Do użytku oddano również składowiska wyrobów stalowych oraz towarów sypkich, a także infrastrukturę techniczną towarzyszącą w postaci torów kolejowych (szeroko i normalnotorowych), dróg i parkingów oraz sieci wodociągowej, gazowej i kanalizacji deszczowej. Po oddaniu powyższych inwestycji MCL Sławków uzyskał zdolności przeładownicze wynoszące 70 000 kontenerów/rok i 1 500 000 ton towarów masowych/rok. Dzięki tym inwestycjom Euroterminal dysponuje obecnie infrastrukturą techniczną, która zapewnia kompleksowe usługi spedycyjno - transportowe w kraju i za granicą z wykorzystaniem transportu kolejowego i samochodowego. Możliwy jest przeładunek w relacjach: wagon szerokotorowy-wagon normalnotorowy, wagon szeroko-/normalnotorowy-samochód, oraz samochód-samochód, który dotyczy: kontenerów, tankkontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, towarów sypkich luzem, wyrobów stalowych, szkła, towarów paletyzowanych, płynnych produktów chemicznych przewożonych w cysternach. Terminal zapewnia ponadto usługi składowania kontenerów, towarów paletyzowanych i towarów masowych, a łączna powierzchnia magazynowa, obejmująca składowisko zadaszone, hale magazynową oraz płyty kontenerowe, wynosi obecnie 8 500 m<sup>2</sup>. Zapewniony jest pełny zakres usług agencji celnej, oraz możliwa jest realizacja usług dodatkowych takich jak kruszenie, sortowanie i mieszanie sypkich towarów masowych.

W kolejnych latach planowane są inwestycje, które mają prowadzić do dalszego zwiększania jego konkurencyjności na rynku spedycyjno-transportowym, wśród których jest m.in.: budowa nowego stanowiska do przeładunku palet i śruty, budowa nowego stanowiska do przeładunku bitumenu, rozbudowa istniejącej płyty kontenerowej – głównej oraz zakup elektronicznej wagi samochodowej. Właścicielem Euroterminalu jest Centrala Zaopatrzenia Hutnictwa S.A.

#### **Terminal Sławków Południowy**

Terminal zlokalizowany jest na końcu Linii Hutniczej Szerokotorowej – jest miejscem styku z linią funkcjonującą według standardów europejskich. Na terenie terminala dokonywane są przeładunki towarów/materiałów oraz dzięki zainstalowanej wysokiej rampie czołowej również pojazdów samochodowych z wagonów. Właścicielem terminalu jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o.<sup>43</sup>

Poza wspomnianymi wyżej terminalami na terenie Sławkowa działają jeszcze dwa: baza przeładunku Rudy PHS o/Huta Katowice oraz terminal na terenie Kopalni Piasku Podszkockiego „Maczki Bór” przystosowany do przeładunku gazów płynnych.<sup>44</sup>

#### Pyrzowice

#### **Centrum Logistyczne Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach**

---

<sup>43</sup> Strona internetowa Urzędu Miasta Sławkowa.

<sup>44</sup> Strona internetowa Urzędu Miasta Sławkowa.

MPL „Katowice” posiada terminal cargo o powierzchni magazynowej 2 380 m<sup>2</sup> i powierzchni biurowej 3 600 m<sup>2</sup>, umożliwiający odprawę około 18 tys. ton towarów w ciągu roku. Terminal jest budynkiem jednokondygnacyjnym, bez ramp i nie posiada bezpośredniego dostępu do płyt postojowych dla samolotów.

W latach 2012-2013 zostanie zbudowany nowy terminal cargo o wartości ok. 16 mln euro, 60% kwoty pochodzić będzie ze środków unijnych. Terminal zostanie usytuowany bezpośrednio przy płytach postojowych dla samolotów, zwiększy to znacznie możliwości odprawy ładunków towarowych.

### Gliwice

#### **Port Gliwice**

Port w Gliwicach to największy i najnowocześniejszy tego typu obiekt w kraju. Przeładunek towarów odbywa się tutaj za pomocą żurawi portowych o udźwigu do 20 t lub poprzez wykorzystanie systemu rozładunku wagonów kubłowych typu FAS. Wszystkie ładunki mogą być na miejscu ważone przy użyciu elektronicznych wag kolejowych i samochodowych.

Powierzchnie magazynowe zapewniają możliwość składowania do 200 000 t towarów masowych.

#### **Centrum dystrybucyjne w Gliwicach – Sośnice**

W trakcie budowy jest największy w kraju magazyn o powierzchni 57 000 m<sup>2</sup> będący własnością firmy TESCO. Będzie to nowoczesny, wykonany przy użyciu ekologicznych technologii obiekt. Obok zostaną zlokalizowane parkingi, które będą w stanie pomieścić 440 samochodów osobowych, 36 TIR-ów i 80 naczep oraz stacja paliw, warsztat i myjnia dla naczep.

Dostępność komunikacyjna poszczególnych centrów logistycznych została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tab. 16. Dostępność komunikacyjna centrów logistycznych w województwie śląskim.

Centrum logistyczne	Dostępność komunikacyjna			
	drogowa	kolejowa	lotnicza	wodna
Sławków	S1 – 8 km A4 – 10 km DK94 – 5 km	LHS  Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl-Medyka  Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice	Kraków Balice – 57 km  Katowice Pyrzowice – 44 km	Odrzańska Droga Wodna (Kanał Gliwicki) – poprzez DK1 i A4
Pyrzowice	S1 A1 DW913	Zawiercie – Tarnowskie Góry (nieczynna)  Pyrzowice-Katowice (planowna)	Kraków Balice – poprzez S1, DK1 i A4	Odrzańska Droga Wodna (Kanał Gliwicki) – poprzez DK78

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Gliwice (Port)	A1	Wrocław-Gliwice- Zabrze-Kraków	Katowice Pyrzowice – poprzez DK78	Odrzańska Droga Wodna – poprzez Kanał Gliwicki
	A4	Gliwice-Bytom	Kraków Balice – poprzez A4	
	DK78			

Źródło: opracowanie własne.

Oprócz wskazanych wyżej centrów logistycznych warto zwrócić również uwagę na parki logistyczne i centra magazynowe położone wzdłuż korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Szczególnie korzystna lokalizacja wpływa bardzo pozytywnie na ich rozwój. Do obiektów tych należą:

- Śląskie Centrum Logistyki S.A. (port Gliwice);
- Silesian Logistic Center (Sonowiec);
- Alliance Silesia Logistics Center (okolice Dąbrowy Górniczej);
- Tulipan Park Gliwice;
- Millennium Logistic Park Tychy;
- Panattoni Park Bielsko-Biała;
- Panattoni Park Czeladź;
- Panattoni Park Mysłowice;
- ProLogis Park Dąbrowa;
- Diamond Business Park Gliwice;
- ProLogis Park Będzin;
- ProLogis Park Będzin II;
- ProLogis Park Chorzów;
- ProLogis Park Sosnowiec;
- SEGRO Business Park Gliwice (planowany);
- Panattoni Park Gliwice (planowany).<sup>45</sup>

### *Miejsca o potencjalnych możliwościach budowy centrów logistycznych*

Oprócz podstawowych miejsc, gdzie zlokalizowane są centra logistyczne w regionie, można również wskazać takie lokalizacje, których położenie może w przyszłości mieć decydujący wpływ na budowę kolejnych terminali intermodalnych. Do takich miejsc można zaliczyć:

- Częstochowa (rejon Kościelec - lotnisko Rudniki) – w miejscu przebiegu projektowanej autostrady A1 oraz istniejącej DK-1, a także linii kolejowej o przebiegu południkowym i lądowiska w Rudnikach
- Bielsko-Biała/Czechowice-Dziedzice – w pobliżu lotnisk w Kaniowie i Aleksandrowicach, międzynarodowej linii kolejowej i DK nr 1 oraz stacji rozrządowej Zabrzeg – Czarnolesie,
- Sosnowiec – z lokalizacją ważnej linii kolejowej, drogi ekspresowej S1 Pyrzowice – Cieszyn, DK 94 w kierunku Krakowa oraz terenami przemysłowymi „Maczki-Bór”,
- Tarnowskie Góry – miejsce lokalizacji największej w kraju stacji rozrządowej, przebiegu linii kolejowej CE-65 (Magistrała Węglowa), skrzyżowania dróg krajowych 11 i 78, w niewielkiej odległości od Portu Lotniczego w Pyrzowicach,

<sup>45</sup> „Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce za rok 2011”

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

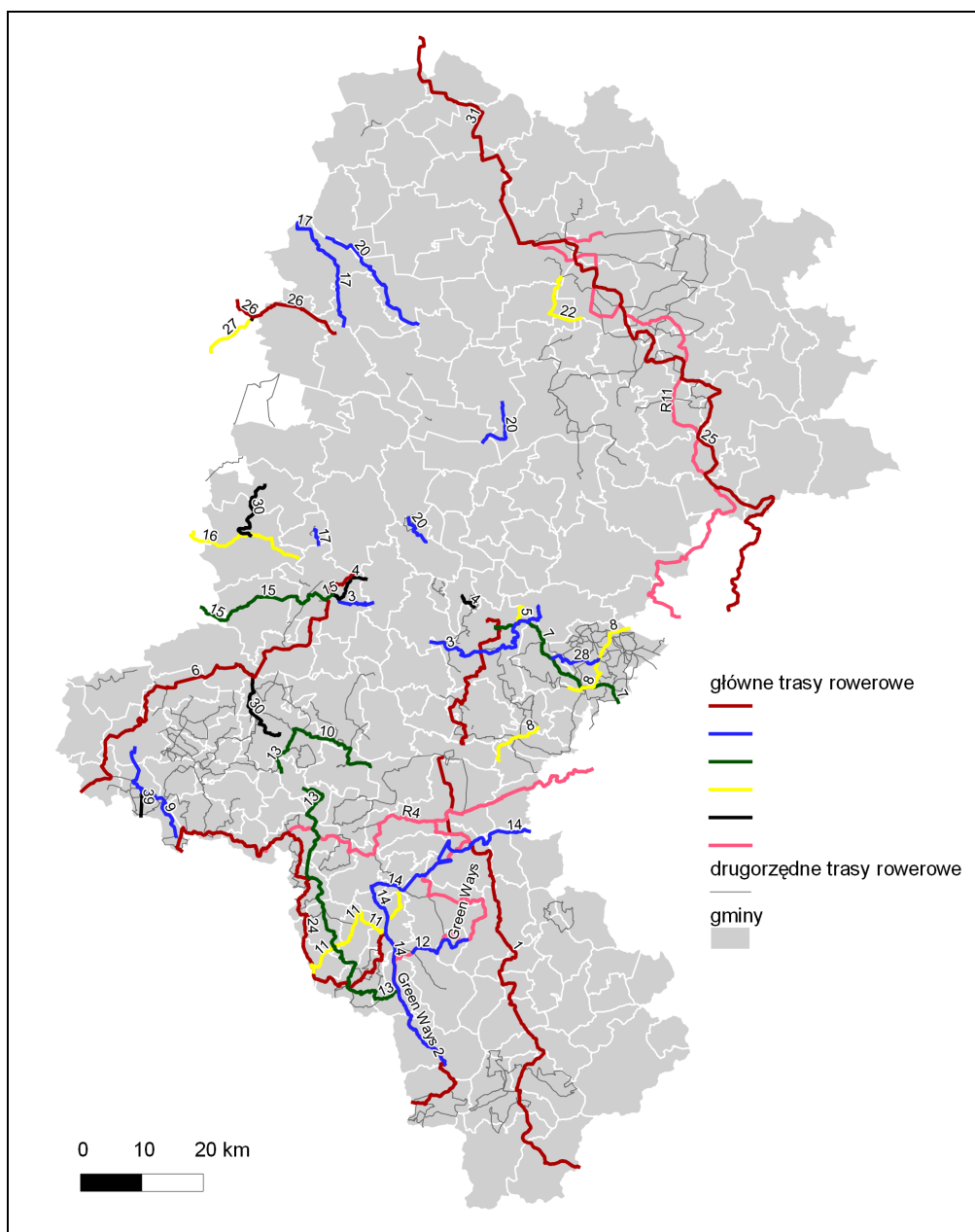
### 1. Stan infrastruktury

- Racibórz – miejsce węzłowe linii kolejowej CE-59 z Kędzierzyna Koźla do Chałupek (należy do sieci TEN-T) oraz linii kolejowej z Rybnika do Raciborza, potencjalne miejsce przebiegu drogi wodnej Odra-Dunaj,
- Lubliniec – miejsce lokalizacji linii kolejowej, skrzyżowania DK46 i DK11,
- Żywiec – miejsce lokalizacji drogi ekspresowej S69 w kierunku Słowacji, linii kolejowej C-63 w kierunku Zwardonia,
- Zawiercie – miejsce lokalizacji Linii kolejowej C-65 i początek Centralnej Magistrali Kolejowej, lokalizacji DK78,
- Cieszyn – miejsce przebiegu S1, linii kolejowej CE-65.

### **Infrastruktura transportu rowerowego**

Województwo śląskie nie posiada jednolitego systemu tras rowerowych. Wynika to z faktu, że wytyczanie szlaków leży w gestii gmin, które często nie konsultują z innymi jednostkami terytorialnymi swoich planów rozbudowy infrastruktury rowerowej. Ponadto istniejące drogi rowerowe w zależności od miejsca znakowanie są poprzez lokalny system oznakowań. Mimo braku koordynacji w zakresie infrastruktury dróg rowerowych, można wskazać na terenie województwa międzynarodowe i krajowe szlaki, których oznakowanie jest jednolite i są elementem większej koncepcji.

Mapa 26. Przebieg tras rowerowych głównych i drugorzędnych.



Źródło: Śląska Inicjatywa Rowerowa na podstawie informacji ze Śląskiego Klubu Znakarzy Tras Turystycznych.



#### *Trasy rowerowe międzynarodowe*

Międzynarodowe trasy rowerowe poprowadzone zostały w ramach dwóch projektów realizowanych niezależnie od siebie. Są to trasy: Eurovelo i Greenways.

##### Eurovelo

Jest to projekt Europejskiej Federacji Cyklistów, którego celem jest budowa dwunastu długodystansowych szlaków rowerowych biegnących przez całą Europę. Przez województwo śląskie przebiegają dwie międzynarodowe trasy będące częścią tej sieci szlaków rowerowych:

- **R4** Middelburg – Bonn – Frankfurt – Praga – Brno – Pszczyna – Kraków – Rzeszów – Lwów – Kijów (4000 km, w tym odcinek śląski 92 km);
- **R11** Ateny – Saloniki – Skopje – Belgrad – Koszyce – Kraków – Częstochowa – Warszawa – Suwałki – Kowno – Wilno – Ryga – Tallin – Helsinki – Przylądek Północny (1930 km).

##### Greenways

Program "Zielone Szlaki - Greenways" w Polsce realizowany jest przez Fundację Partnerstwo dla Środowiska wspólnie z Zespołem Koordynatorów Greenways. Celem inicjatywy jest stworzenie sieci szlaków dla niezmotywowanych oraz zapewnienie ochrony środowiska naturalnego. W ramach sieci Greenways przez region biegnie szlak Kraków - Morawy – Wiedeń o łącznej długości 780 km, który łączy zabytkowe miejsca oraz ciekawe przyrodniczo, krajobrazowo i kulturowo tereny Europy Środkowej. Na sieć tras składają się drogi rowerowe, piesze, wodne, konne i edukacyjne ścieżki tematyczne.<sup>46</sup>

#### *Trasy rowerowe krajowe*

##### Wiślana Trasa Rowerowa

Celem realizowanego projektu jest stworzenie trasy rowerowej wzdłuż Wisły (od miejscowości Wisła w Beskidzie Śląskim do ujścia rzeki do Morza Bałtyckiego). Na terenie województwa śląskiego budowa trasy ma charakter pilotażowy i ma następujący przebieg: zaporą (gm. Wisła) – Ustroń - Nierodzim (gm. Ustroń) - Skoczów (gm. Skoczów) – Ochaby (gm. Skoczów) – Drogomyśl (gm. Strumień) – Zaborze (gm. Chybie) - Landek (gm. Jasienica) – Zabrzeg (gm. Czechowice-Dziedzice) - gm. Goczałkowice Zdrój – gm. Czechowice-Dziedzice – Kaniów (gm. Bestwina) - Dankowice (gm. Wilamowice) - granica województwa śląskiego. Odcinek Wiślanej Trasy Rowerowej ma tworzyć oś scalającą cały obszar regionu. Przebieg trasy został tak zaprojektowany aby stała się ona narzędziem promocji atrakcji turystycznych regionu.<sup>47</sup>

##### Koncepcja Śląskiej Sieci Tras Rowerowych

Śląski Związek Gmin i Powiatów w latach 1999-2003 pracował w ramach programu „Rowerem po Śląsku” nad koncepcją sieci tras rowerowych, która obejmowałaby całe województwo śląskie. Prace te stara się obecnie kontynuować Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Pyskowicach. Działania skoncentrowane są teraz nad połączeniem

---

<sup>46</sup> [www.greenways.pl](http://www.greenways.pl)

<sup>47</sup> Strategia Rozwoju Produktu Turystycznego „Wiślana Trasa Rowerowa” na terenie Województwa Śląskiego.

siecią głównych tras miast powiatowych i siedzib gmin, a także zwiększeniem ilości i długości tras lokalnych.

### Inteligentne systemy transportowe (ITS)<sup>48</sup>

W województwie śląskim, podobnie jak w całej Polsce, zastosowanie inteligentnych systemów transportowych jest mało rozpowszechnione. Zauważa się znaczne opóźnienie we wdrażaniu tych technologii w stosunku do krajów Europy Zachodniej. Kwestie związane z implementacją nowoczesnych rozwiązań ITS nie są również uregulowane w ustawodawstwie polskim. Na poziomie europejskim została uchwalona Dyrektywa 2010/40/EU w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, jednak nie posiada ona swojego unormowania w zapisach krajowych. Ponadto występują braki personalne w zakresie wysoko wykwalifikowanych specjalistów, którzy mogliby być odpowiedzialni za opracowywanie i wdrażanie rozwiązań ITS. Pojedyncze inwestycje w tym zakresie mają zazwyczaj charakter punktowy, zauważa się brak jest podejścia interoperacyjnego.<sup>49</sup>

W województwie śląskim obecnie prowadzone są następujące projekty w ramach ITS:

1. „Rozbudowa systemu detekcji na terenie miasta Gliwice wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetlnych, etap I” – celem projektu jest „Zwiększenie płynności ruchu i rozładowanie korków ulicznych, a w konsekwencji zmniejszenie liczby emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń oraz natężenie hałasu”.

Projekt swoim zakresem obejmuje montaż/wdrożenie następujących elementów:

- punkty pomiaru ruchu pojazdów w obszarze skrzyżowań,
- system automatycznego zbierania danych o ruchu pojazdów,
- aplikacja udostępniania w trybie on-line danych o natężeniu ruchu w obszarze skrzyżowań,
- modernizacja sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach,
- punkty dostępowe do sieci radiowej WiMAX oraz sieci transmisji obrazu video na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- Centrum Sterowania Ruchem,
- inteligentnei sterowaniu sygnalizacjami świetlnymi na ciągach ulic,
- adaptacyjne sterowanie sygnalizacjami świetlnymi na ulicach: Kościuszki – Andersa – Okulickiego,
- sprawny przejazd autobusu A4 przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

2. „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP” – celem projektu jest „Wdrożenie informatycznego systemu usprawniającego proces zarządzania drogowym transportem publicznym poprzez wykorzystanie rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych. Przedsięwzięcie związane jest z pilotażowym

---

<sup>48</sup> Inteligentne systemy transportowe (ITS) - to ogół technologii telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych oraz technik zarządzania, których celem jest poprawa efektywności i bezpieczeństwa transportu – na podstawie „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

<sup>49</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

wdrożeniem systemu monitorowania ruchu na kluczowych ciągach komunikacyjnych Aglomeracji Górnośląskiej wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej”.

Projekt swoim zakresem obejmuje montaż/wdrożenie następujących elementów:

- Centrum Zarządzania Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej,
- infrastruktura komunikacyjna z dwukierunkową transmisją danych i sygnałów sterujących pomiędzy poszczególnymi komponentami systemu,
- tablice informacyjne wraz z niezbędnymi urządzeniami przystankowymi,
- oprogramowanie użytkowe dla systemu wraz z licencjami, w tym specjalistycznego oprogramowania wspierającego analizy ruchu na terenie KZK GOP.<sup>50</sup>

Do głównych barier rozwoju ITS należą:

- problemy i procedury formalno-prawne,
- ograniczone środki finansowe,
- brak fachowej kadry.

---

<sup>50</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

## Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

Województwo śląskie jest regionem wyróżniającym się na tle kraju pod względem rozwoju infrastruktury transportowej. Budowa i modernizacja sieci transportowej regionu powinna być projektowana z myślą o stworzeniu zintegrowanego systemu transportu uwzględniającego zrównoważony rozwój regionu oraz poprawę bezpieczeństwa. Stworzony system powinien w szczególności uwzględniać potrzeby w zakresie rozwoju systemów intermodalnych. Na wszystkich szczeblach planowania rozwoju infrastruktury należy dążyć do wdrażania innowacyjnych myśli i rozwiązań. Nie można dopuścić do tego, żeby zaniedbania w inwestycjach i słabości planistyczne spowodowały, że walory systemu transportu w województwie mogą nie być w pełni wykorzystane. Trzeba także dążyć do ograniczenia zatorów komunikacyjnych i wąskich gardeł w sieciach transportowych oraz do uzupełnienia brakujących odcinków i poprawy dostępności obszarów peryferyjnych. Zwiększy to przepustowość poszczególnych odcinków sieci i węzłów, a przez to doprowadzi do zwiększenia szybkości podróżowania i zmniejszenia kosztów operacyjnych działalności transportowej.

### *Infrastruktura drogowa*

Województwo śląskie charakteryzuje się największą gęstością dróg w Polsce, w tym również największym odsetkiem autostrad i dróg ekspresowych. Korzystne jest również rozmieszczenie infrastruktury drogowej w regionie w tym dróg międzynarodowych jakimi są autostrady A1 i A4 (północ – południe i wschód – zachód). Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki regionalne oraz Aglomeracja Górnośląska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych.

Do podstawowych obszarów problemowych związanych z infrastrukturą drogową należą coraz częściej pojawiające się wąskie gardła, powodujące zatory w ruchu. Ponadto zły stan techniczny wielu dróg i jego niedostosowanie do obciążeń powodują obniżanie się komfortu, szybkości i bezpieczeństwa podróży. Problem ten pogłębia wprowadzenie opłat za przejazd drogami krajowymi i związana z tym degradacja infrastruktury lokalnej.

Szczególnych działań wymaga poprawa stanu dróg oraz ich przystosowanie do obecnych i przyszłych obciążeń. Należy stale dążyć do poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami życia gospodarczego kraju i UE oraz wewnątrz regionu, jak również inwestować w infrastrukturę uzupełniającą tzn. budowę dróg między węzłami autostrad, budowę obwodnic czy udrożnienie połączeń między ośrodkami metropolitarnymi. Trzeba jednak pamiętać, że przyrost infrastruktury drogowej ma małe szanse nadażyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego województwa.

### *Infrastruktura szynowa*

Infrastruktura kolejowa województwa charakteryzuje się największą w kraju gęstością równomiernie rozłożonej sieci kolejowej, porównywalną z regionami europejskimi. Na dostępność komunikacyjną duży wpływ ma istnienie połączenia kolejowego o podwyższonych parametrach szybkości łączącego Katowice z Warszawą oraz liczne dobrze

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

zlokalizowane węzły drogowe i kolejowe poprawiające komunikację zwłaszcza na poziomie województwa. Dostępność do rynków wschodnich zwiększa istnienie linii szerokotorowej mającej swoją stację końcową w Sławkowie.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej województwa śląskiego jest bardzo zły, w szczególności w obszarach eksploatacji górniczej. Zdegradowana sieć kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym w małym stopniu jest remontowana i modernizowana. Na znacznej części sieci prędkości maksymalne zostały zmniejszone i w szeregu ważnych relacji czas przejazdu uległ poważnemu wydłużeniu. Zaległości w remontach infrastruktury liniowej powodują wydłużanie się czasu i komfortu przejazdów. Ponadto planowane inwestycje ze względu na opory społeczne, skomplikowane procedury czy braki w finansowaniu coraz bardziej wydłużają się w czasie, co potęguje zaległości w zakresie rozwoju transportu w stosunku do krajów rozwiniętych. Występuje duże zagrożenie zamykaniem linii z przyczyn technicznych przez co sieć kolejowa staje się mniej dostępna dla pasażerów. Fakt ten dodatkowo potęguje ograniczona integracja z innymi środkami transportu. Sukcesywnie zamykane są też kolejne dworce kolejowe i kasy dworcowe. Ze względu na permanentny brak wystarczających środków finansowych, wiele obiektów jest w bardzo złym stanie i wymaga niezwłocznych i kompleksowych prac modernizacyjnych w celu radykalnej poprawy ich estetyki i stanu technicznego. Jedynie bardzo niewielka część dworców kolejowych jest przystosowana do obsługi pasażerów o ograniczonych możliwościach ruchowych. Ponadto pasażerowie zwracają uwagę na niewystarczający poziom bezpieczeństwa osobistego na dworcach i przystankach.

W zakresie infrastruktury kolejowej podstawową kwestią jest jej modernizacja oraz adaptacja do potrzeb przewozowych, zarówno obecnych jak i przyszłych. Należy dążyć do eliminacji wąskich gardeł oraz stałej poprawy jakości usług kolejowych (czas przejazdu, komfortu). Zdecydowanej poprawy wymaga zły stan dworców i przystanków kolejowych, który obecnie w istotnym stopniu wpływa na wizerunek transportu kolejowego w Polsce. Pewnym rozwiązaniem byłoby przejęcie przez samorządy gminne budynków dworcowych i terenów przyległych do wybranych stacji kolejowych celem organizacji w ich sąsiedztwie lokalnych centrów usługowo-komunikacyjnych, co pozwoliłoby na wzrost intermodalności sieci kolejowej województwa.

Długość sieci tramwajowej w województwie stanowi istotny odsetek długości tej sieci w Polsce. Zdecydowana większość odcinków jest wydzielona z jezdni, co jest niewątpliwym atutem i przewagą tego środka komunikacji publicznej nad autobusami. Dzięki takiemu rozwiązaniu tramwaje przyczyniają się do zmniejszenia kongestii w miastach. Działania inwestycyjnych wymaga jednak dalsza rewitalizacja torów, która umożliwiłaby podniesienie prędkości eksploatacyjnej tego transportu oraz wprowadzenie inteligentnych rozwiązań na skrzyżowaniach, które z kolei umożliwiłyby płynny przejazd tramwajów po całej trasie.

#### *Infrastruktura transportu lotniczego*

Następuje systematyczny rozwój MPL „Katowice”, który poprzez inwestycje w infrastrukturę lotniskową podnosi swój standard i zwiększa przepustowość. Niewątpliwą zaletą lotniska w Pyrzowicach jest jego zlokalizowanie w centrum województwa dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z ośrodkami regionalnymi. Ponadto lotnisko posiada możliwości rozbudowy oraz charakteryzuje się sprzyjającymi warunkami klimatycznymi. Dużym mankamentem jest natomiast brak połączenia kolejowego z miastami Aglomeracji Górnośląskiej. Kwestia



niedoinwestowania dotyczy przede wszystkim mniejszych lotnisk lokalnych, i to zarówno w zakresie infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej, jak i szybkiego skomunikowania z ośrodkami regionalnymi. Trzeba mieć także na uwadze, że brak odpowiednich systemów i pomocy nawigacyjnych na lotniskach i lądowiskach, ogranicza ich przepustowość i elastyczność.

Aby sprostać coraz wyższej konkurencji na rynku lotniczym należy dążyć do tego, aby MPL był obiektem nowoczesnym, spełniającym najwyższe standardy w zakresie obsługi pasażerów oraz przewozu towarów. Zdecydowanej poprawy wymaga także skomunikowanie portu z otoczeniem transportem publicznym (autobusowym i kolejowym). Dopelnieniem MPL powinna stać się zwiększająca swoje znaczenie przewozowe sieć lotnisk lokalnych. Wymaga to jednak nakładów finansowych w infrastrukturę lotniskową, jak i infrastrukturę towarzyszącą, zwiększającą ich dostępność komunikacyjną. W zakresie lotnisk lokalnych oprócz infrastruktury lotniskowej, należy dążyć do budowy i modernizacji wszelkiej infrastruktury dojazdowej oraz infrastruktury zapewniającej sprawne funkcjonowanie samego lotniska. Zarówno w przypadku MPL jak i w przypadku lotnisk lokalnych ważne jest też zabezpieczenie gruntów, które powinny zostać objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

#### *Infrastruktura wodna śródlądowa*

W województwie śląskim funkcjonuje najnowocześniejszy śródlądowy port wodny w kraju oraz Kanał Gliwicki, będący początkiem Odrzańskiej Drogi Wodnej. Powoduje to, że region może potencjalnie mieć dostęp do międzynarodowej komunikacji wodnej. Możliwości te jednak są niewykorzystane ze względu na wysoki stopień zdekapitalizowania istniejącej infrastruktury wodnej oraz ograniczenia w przepustowości śluz. Brak jest także efektywnego i niezawodnego powiązania z europejską siecią dróg wodnych. Powoduje to, że transport ten bez dodatkowych inwestycji, także poza obszarem województwa śląskiego, nie ma możliwości rozwoju i zwiększenia swojego znaczenia w transporcie ładunków.

Działania, które mogłyby przyczynić się do rozwoju tej gałęzi transportu, to podpisanie przez Polskę Umowy o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia (AGN), modernizacja istniejącej drogi wodnej, a także budowa połączenia Odra-Dunaj i Odra-Wisła. Ważne jest także podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu wodnego w transporcie intermodalnym.

#### *Infrastruktura logistyczna i intermodalna*

Istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych nowoczesnych centrów logistycznych. W wielu przypadkach centrami logistycznymi nazywane są u nas obiekty będące w rzeczywistości jedynie nowoczesnymi magazynami do wynajęcia (określanymi też mianem parków logistycznych), lub są to jedynie branżowe bądź firmowe punkty dystrybucyjne.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 1. Stan infrastruktury

Niezależnie od powyższego poprawienie dostępności centrów logistycznych powinno być jednym z wyznaczników przyszłego rozwoju sieci transportowej, w związku z czym należy dążyć do realizacji ważnych przedsięwzięć zwiększających intermodalność m.in. do budowy połączenia kolejowego do Pyrzowic, do poprawy dostępności drogowej terminali w Sławkowie. Dobre skomunikowanie tych punktów z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych dla transportu intermodalnego, które wyposażone zostaną w nowoczesne i sprawnie działające urządzenia przeładunkowe.

#### *Infrastruktura transportu rowerowego*

Największym problemem jest brak spójności tras wykonywanych przez gminy lub grupy gmin. Funkcjonują one w oderwaniu od otoczenia, niekiedy są połączone z otoczeniem tylko formalnie - trzeciorzędnymi łącznikami. Skutkiem tego wiele szlaków urywa się na granicach gmin, które są bardziej zainteresowane rozwojem tras rowerowych od swoich sąsiadów. Problemem jest też przystępowanie do wykonywania przypadkowych tras rowerowych bez szerszej koncepcji rozbudowy sieci tras rowerowych w gminie, a także stosowanie lokalnych systemów oznakowań, zmieniających się na granicy gmin.

Wydaje się zasadnym dążenie do uwzględnienia rozwoju infrastruktury systemu rowerowego (tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego) w procesie planowania ciągów komunikacyjnych. Natomiast jedynym sposobem usunięcia problemów związanych z oznakowaniem jest przyjęcie przez wszystkich jednolitych standardów oznakowania. Ważne byłoby również stworzenie mechanizmów zachęcających gminy do współpracy przy przygotowywaniu tras rowerowych.

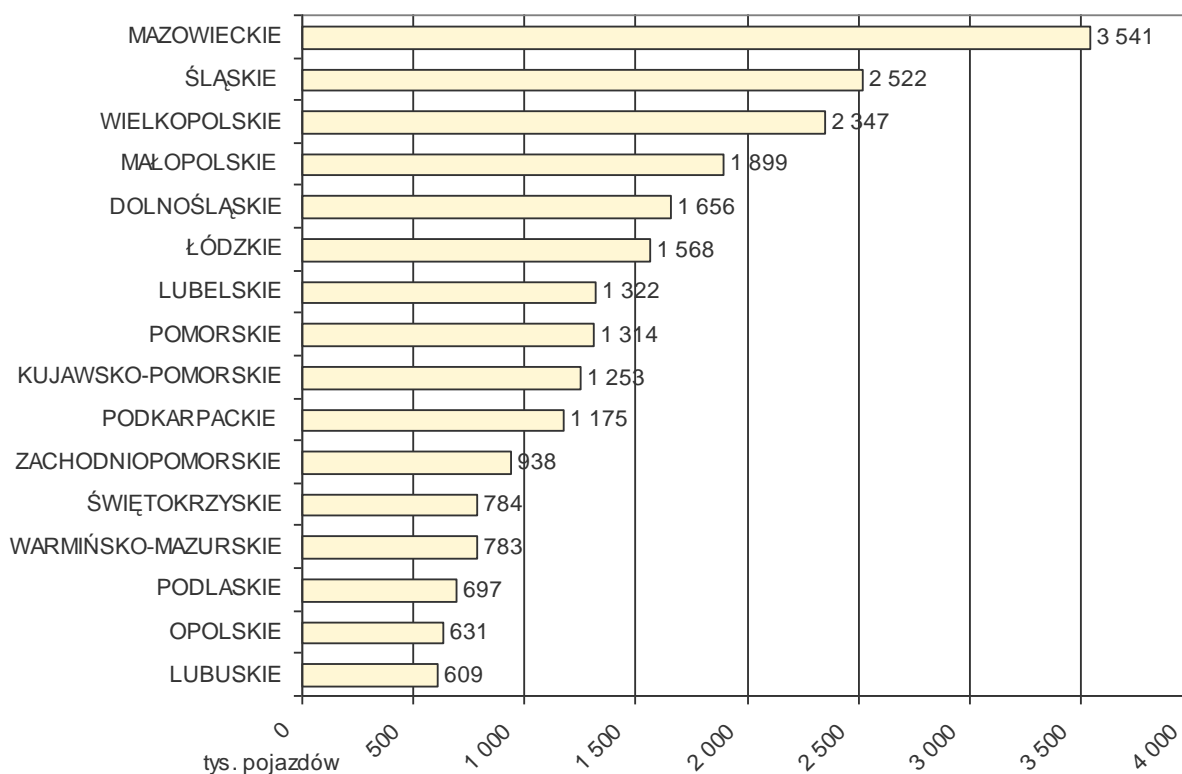
## 2. Rynek przewozów

## Potencjał przewozowy

### Tabor samochodowy indywidualny

Województwo charakteryzuje się bardzo dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów samochodowych (2 521,5 tys.) co stanowi 11% ogółu pojazdów w kraju. Większą liczbę pojazdów posiada tylko województwo mazowieckie. Ponadto w województwie zarejestrowanych jest najwięcej w kraju samochodów ciężarowo-osobowych.

Rys. 15. Liczba pojazdów samochodowych w przekroju wojewódzkim w 2010 r. (szt.).



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Wśród pojazdów samochodowych zdecydowanie dominują samochody osobowe. Zarówno w tej grupie pojazdów jak i w ilości autobusów i samochodów specjalnych województwo śląskie plasuje się na drugiej pozycji w kraju tuż za województwem mazowieckim. W przypadku ilości zarejestrowanych motocykli większą ilość rejestracji tych pojazdów zanotowano oprócz województwa mazowieckiego jeszcze w województwie wielkopolskim. Samochody ciężarowe oraz ciągniki samochodowe zarejestrowane w województwie śląskim stanowią ok. 10% ogółu tego typu pojazdów w kraju. Niższym udziałem, głównie ze względu na ukształtowanie terenu, charakteryzuje się liczba ciągników rolniczych.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Tab. 17. Pojazdy samochodowe w 2010 r. (szt.).

Wyszczególnienie	Ogółem pojazdy	w tym			
		Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody specjalne
Polska	23 037 149	1 013 014	17 239 800	97 044	139 680
<b>Województwo śląskie</b>	<b>2 521 534</b>	<b>91 277</b>	<b>2 041 565</b>	<b>10 193</b>	<b>16 193</b>
	(II pozycja w kraju)	(III pozycja w kraju)	(II pozycja w kraju)	(II pozycja w kraju)	(II pozycja w kraju)
Wartość maksymalna w kraju	3 541 044	122 946	2 619 414	14 410	21 571
	(województwo mazowieckie)	(województwo mazowieckie)	(województwo mazowieckie)	(województwo mazowieckie)	(województwo mazowieckie)
Wartość minimalna w kraju	609 231	31 177	469 392	2 252	3 447
	(województwo lubuskie)	(województwo podlaskie)	(województwo podlaskie)	(województwo lubuskie)	(województwo podlaskie)

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Według danych na rok 2010 liczba pojazdów w województwie śląskim wzrosła w stosunku do roku 2009 o 4,8%. W strukturze zarejestrowanych pojazdów dominują samochody osobowe (81,0% wszystkich pojazdów zarejestrowanych w województwie śląskim), samochody ciężarowe stanowią natomiast 11,2% wszystkich pojazdów w regionie.

Z analizy ilości pojazdów samochodowych w stosunku do liczby ludności w 2010 r. wynika najmniejsza w porównaniu z innymi województwami ilość motocykli i ciągników rolniczych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. W innych typach pojazdów województwo śląskie nie wyróżnia się zbyt od reszty województw, ale należy zaznaczyć, że liczba samochodów osobowych na 1000 osób w województwie śląskim jest poniżej wartości dla całej Polski, która wynosi 451 samochodów na 1000 ludności. Liczba autobusów we wszystkich województwach waha się między 2 a 3 na 1000 ludności.

Tab. 18. Pojazdy samochodowe i ciągniki rolnicze<sup>51</sup> w przeliczeniu na 1000 ludności w 2010r.

Wyszczególnienie	Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody specjalne
Polska	27	432	73	40
<b>Województwo śląskie</b>	<b>20</b>	<b>440</b>	<b>66</b>	<b>12</b>
	(XV/XVI pozycja w kraju)	(IX pozycja w kraju)	(XIII/XIV pozycja w kraju)	(XVI pozycja w kraju)

<sup>51</sup> wg centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez MSWiA; w 2008 r. na podstawie danych starostw powiatowych (a dla Warszawy – dzielnic) ujętych w systemie "Pojazd"



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

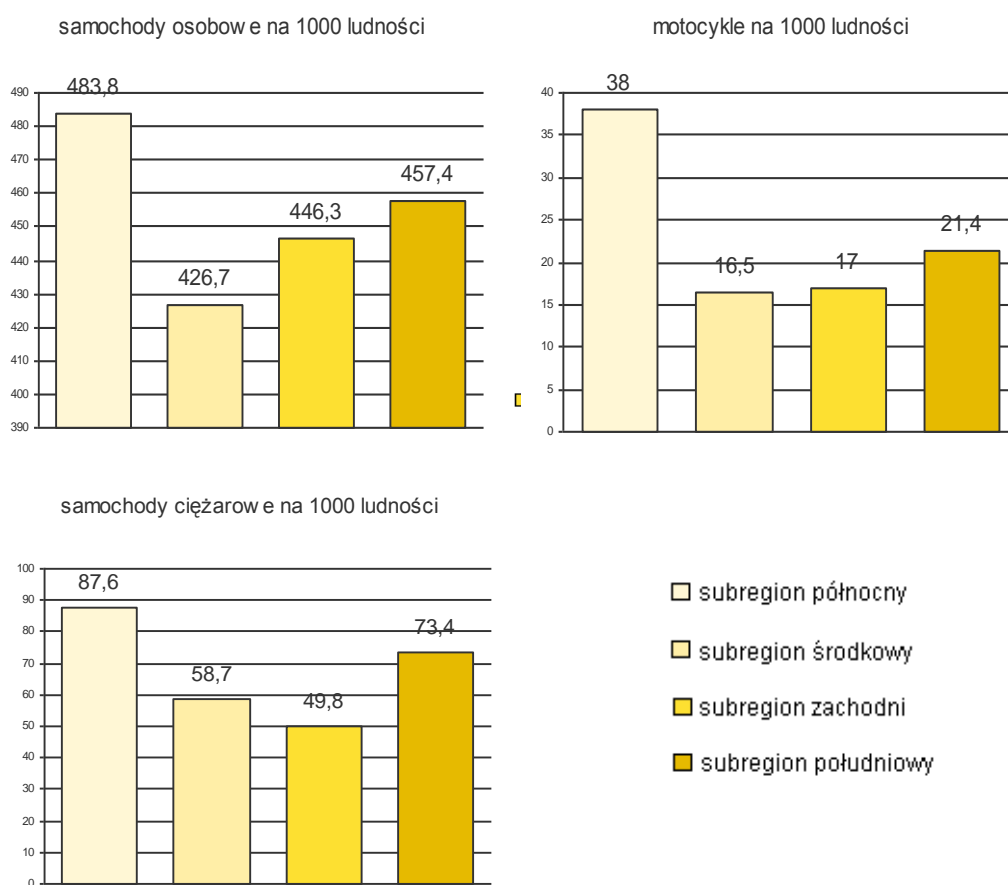
### 2. Rynek przewozów

Wartość maksymalna w kraju	39 (województwo podkarpackie)	852 (województwo pomorskie)	105 (województwo mazowieckie)	95 (województwo podlaskie)
Wartość minimalna w kraju	20 (województwo dolnośląskie)	394 (województwo podlaskie)	64 (województwo podkarpackie)	12 (województwo śląskie)

Źródło: Bank Danych Lokalnych, „Transport-wyniki działalności w 2010 roku”, GUS.

W województwie śląskim najwięcej pojazdów przypadających na 1000 osób występuje w subregionie północnym, najmniej w środkowym i zachodnim. Samochodów osobowych na 1000 ludności jest najwięcej w powiecie myszkowskim (547,9) a najmniej w Świętochłowicach (317,9); samochodów ciężarowych najwięcej jest w Katowicach (107,3 pojazdów na 1000 osób) a najmniej w Bytomiu i Jastrzębiu Zdroju (po 36,2 pojazdy na 1000 osób), motocykli najwięcej jest w powiecie kłobuckim (56,9 pojazdów na 1000 osób) a najmniej w Chorzowie (11,8 pojazdów na 1000 osób).

Rys. 16. Ilość pojazdów w poszczególnych subregionach województwa w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

**Tabor miejskiej komunikacji autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej**

Według informacji uzyskanej z KZK GOP w 2010 r. organizator ten miał do dyspozycji 793 autobusów. Całkowita wielkość taboru liczyła zaś 886 autobusów (razem z autobusami będącymi w rezerwie u przewoźników), wśród których prawie 46% stanowiły autobusy niskopodłogowe dostosowane do osób niepełnosprawnych. Średni wiek autobusów niskopodłogowych wynosił prawie 8 lat, a pozostałych ponad 16 lat. Z danych przesłanych przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej wynika, że w 2010 r. tabor poruszający się po terenie Bielska-Białej i okolic liczył 135 autobusów, wśród których prawie 40% stanowiły autobusy niskopodłogowe. Średni wiek autobusów wynosił ponad 10 lat. Na drogach Częstochowy poruszało się łącznie 147 autobusów z tego 54% było dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek autobusów niskopodłogowych wynosił 6 lat, natomiast pozostałych 16. W tym samym okresie na terenie Rybnika poruszało się 112 autobusów, wśród których przeważały autobusy niskopodłogowe, których średni wiek to 10 lat. Średni wiek pozostałych autobusów wynosił 15 lat. W Rybniku jedynie 6 ze 112 autobusów obsługujących komunikację miejską jest przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, pomimo tego że większość taboru stanowią autobusy niskopodłogowe.

Tab. 19. Tabor komunikacji miejskiej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w 2010 r.

Rodzaj taboru	liczba	średni wiek
KZK GOP		
Autobusy niskopodłogowe	406	7,8
Autobusy pozostałe <sup>52</sup>	480	16,2
<i>w tym autobusy dostosowane do osób niepełnosprawnych</i>	406	7,8
Tramwaje	230	27,6
<i>w tym tramwaje dostosowane dla osób niepełnosprawnych</i>	17	9,4
MZK Bielsko-Biała		
Autobusy niskopodłogowe	53	10,33
Autobusy pozostałe	82	
<i>w tym autobusy dostosowane do osób niepełnosprawnych</i>	53	
Miasto Częstochowa		
Autobusy niskopodłogowe	80	6
Autobusy pozostałe	67	16
<i>w tym autobusy dostosowane do osób niepełnosprawnych</i>	80	6
Tramwaje	48	27
<i>w tym tramwaje dostosowane dla osób niepełnosprawnych</i>	0	0
ZTZ Rybnik		
Autobusy niskopodłogowe	63	10
Autobusy pozostałe	49	15
<i>w tym autobusy dostosowane do osób niepełnosprawnych</i>	6	3

Źródło: KZK GOP – dane z września 2011 r., MZK w Bielsku-Białej – dane z września 2011 r., ZTZ Rybnik – dane z października 2011 r., Miasto Częstochowa – dane z listopada 2011 r.

Tabor tramwajowy na terenie województwa kursuje w granicach Aglomeracji Górnośląskiej oraz w Częstochowie. Tabor poruszający się na terenie Aglomeracji Górnośląskiej liczy 230 tramwajów, w tym 17 dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Średni wiek tramwajów wynosi ponad 27 lat. Podobnym wiekiem charakteryzują się tramwaje poruszające się po trasach Częstochowy. Miasto dysponuje 48 tramwajami i żaden z nich nie jest dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

<sup>52</sup> Liczba autobusów obejmuje także te, które są w rezerwie u przewoźników

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

W taborze tramwajowym w Aglomeracji Górnośląskiej dominują wagony typu Konstal 105N, wyprodukowane w latach 70-90 XX w. Poza tym w strukturze taboru znajdują się niskopodłogowe wagony typu Konstal 116Nd, wyprodukowane w latach 2000-2001 r. i eksploatowane od 2001 r. Ponadto spółka Tramwaje Śląskie w 2010 r. zakupiła używane, dwukierunkowe, wagony typu Düwag PT8, pochodzące z Frankfurtu nad Menem.

We wszystkich ośrodkach regionalnych w latach 2009-2010 wzrosła liczba autobusów. Fakt ten może mieć pozytywny wpływ na jakość taboru obsługującego ośrodki regionalne w zakresie komunikacji publicznej. W dwóch ośrodkach (Częstochowa i Rybnik) fakt ten był skorelowany ze wzrostem długości sieci komunikacji miejskiej.

Tab. 20. Zmiana liczby taboru komunikacji miejskiej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w latach 2005-2010.

	2005	2008	2009	2010
<b>KZK GOP</b>				
Liczba autobusów	bd	bd	772	793
Liczba tramwajów	bd	bd	173	173
<b>MZK Bielsko-Biała</b>				
Liczba autobusów	126	135	134	135
<b>Miasto Częstochowa</b>				
Liczba autobusów	154	144	146	147
Liczba tramwajów	48	48	48	48
<b>ZDZ Rybnik</b>				
Liczba autobusów	102	107	110	112

Źródło: KZK GOP – dane z września 2011 r., MZK w Bielsku-Białej – dane z września 2011 r., ZTZ Rybnik – dane z października 2011 r., Miasto Częstochowa – dane z listopada 2011 r.

Liczba tramwajów pozostaje na nie zmienionym poziomie zarówno na terenie Aglomeracji Górnośląskiej jak i w Częstochowie.

Oprócz sieci autobusowej i tramwajowej na terenie Aglomeracji Górnośląskiej - w Tychach funkcjonuje powstała w 1982 r. sieć trolejbusowa. Jest to jedna z trzech sieci trolejbusowych w Polsce. Posiada długość ok. 40 km. Obsługują ją Tyskie Linie Trolejbusowe. Na 5 liniach trolejbusowych oznaczonych literami alfabetu kursują 24 trolejbusy, głównie marki Jelcz.

### *Tabor kolejowy*

#### Przewóz pasażerów

W zakresie przewozu pasażerów podstawowym przewoźnikiem kolejowym na terenie województwa śląskiego w 2010 r. była spółka Przewozy Regionalne. W użytkowaniu Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych były 83 wagony osobowe, 3 lokomotywy i 173 elektryczne zespoły trakcyjne. W latach 2005-2010 znacznie zmniejszyła się liczba wagonów osobowych. Pozostałe pozycje zamieszczone w poniższej tabeli utrzymywały się na zbliżonym poziomie.

Tab. 21. Tabor kolejowy Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w latach 2005-2010.

	2005	2006	2008	2009	2010
Liczba wagonów osobowych	374	323	302	106	83*

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Liczba lokomotyw SM 42			5	5	3
Liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt)	171+ 30**	171+ 30**	170	170	169
Liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych (flirt)			4 ***	4 ***	4 ***
Liczba autobusów szynowych	1***	1***	1***	1***	

\* wagony w dyspozycji Biura Eksploatacji i Utrzymania Taboru; \*\* jednostki przydelegowane z innych zakładów, \*\*\* dzierżawa

Źródło: Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

W 2011 r. na terenie województwa pojawił się nowy przewoźnik kolejowy Koleje Śląskie Sp. z o.o. Na tabor Spółki składa się 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych, z czego przeważają nowoczesne jednostki typu ELF PESA oraz FLIRT Stadler.

Tab. 22. Tabor Spółki Koleje Śląskie.

nazwa	ilość (szt.)
EZT FLIRT Stadler	3
EZT ELF PESA	9
EZT EN57 (zmodernizowane)	2
Wagony osobowe	10
Lokomotywy elektryczne	2

Źródło: Koleje Śląskie Sp. z o.o., prezentacja z dnia 23 września 2011 r.

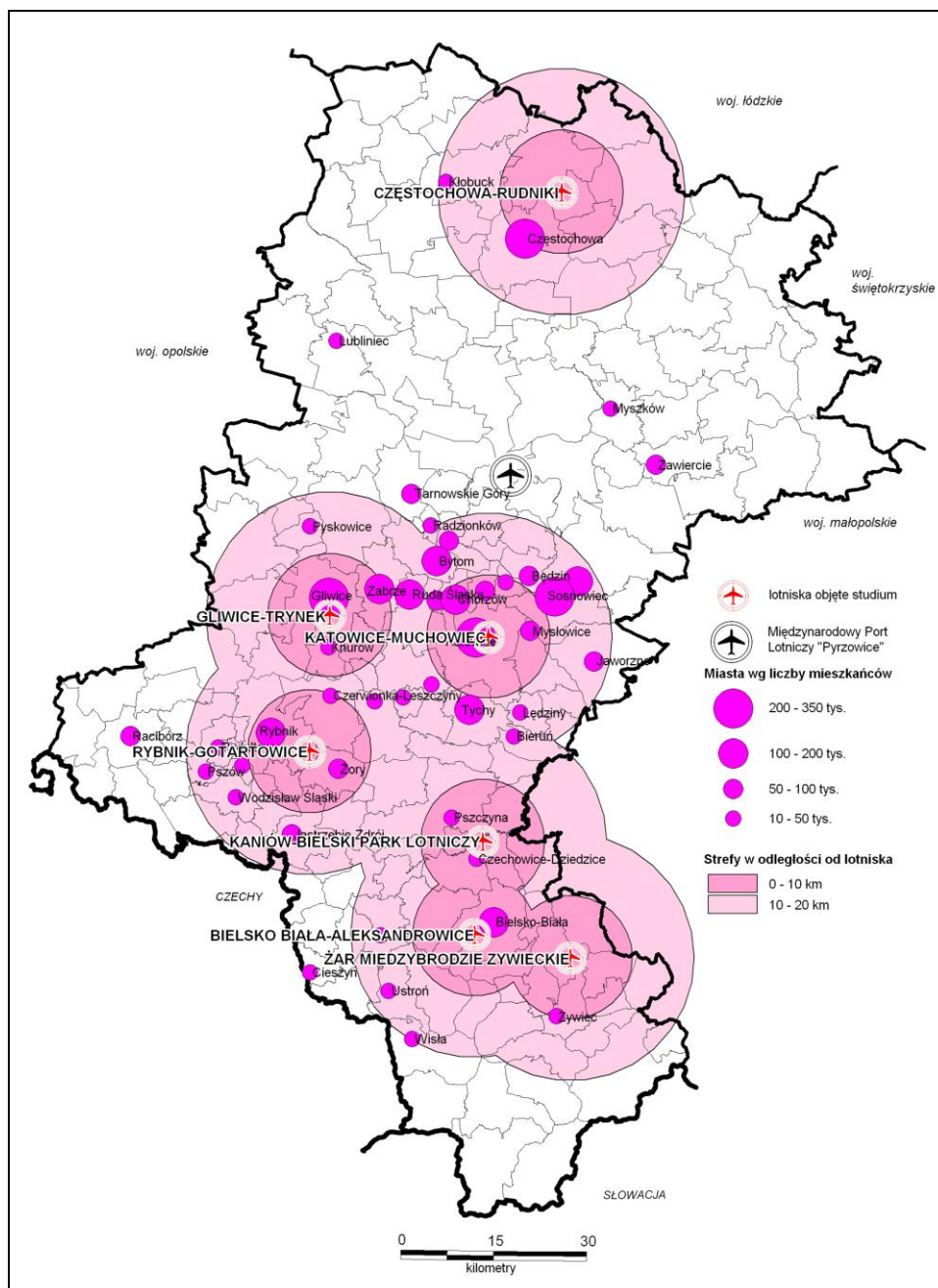
### Potencjał ludnościowy w zasięgu oddziaływania lotnisk

Możliwości rozwoju lotnisk w dużym stopniu związane są z gęstością zaludnienia obszarów na których są zlokalizowane. Na szczególną uwagę zasługuje obszar ciężenia Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, który wynika z potencjału ludnościowego regionu, w którym jest położony.

Analiza obszarów ciężenia lotnisk lokalnych wskazuje<sup>53</sup>, że ciężenie obejmujące największą liczbę ludności posiada lotnisko w Katowicach - Muchowcu. W promieniu do 10 km od tego lotniska zamieszkuje ok. 635 tys. osób, a w promieniu do 20 km liczba ludności zwiększa się do ok. 1734 tys. osób. W przypadku lotniska Gliwiczach – Trynku, wartości te wynoszą odpowiednio ok. 338 tys. osób i ponad milion osób. Ponad 210 tys. osób mieszka w promieniu do 10 km, a 670 tys. osób w promieniu do 20 km od lotniska w Rybniku – Gotartowicach. Lotniska zlokalizowane w okolicach Bielska – Białej: w Aleksandrowicach i Kanowie charakteryzują się podobnym oddziaływaniem w promieniu 20 km od każdego z lotnisk, gdzie zamieszkuje ok. 475 tys. osób. Różnica widoczna jest jednak w obszarze o promieniu do 10 km od lotniska – w przypadku Aleksandrowic zamieszkuje tam ok. 236 tys. osób, w przypadku Kaniowa - ok. 130 tys. osób. Lotnisko na górze Żar w Międzybrodziu Żywieckim zawiera w swoim obszarze ciężenia odpowiednio ok. 92 tys. osób w promieniu do 10 km oraz ok. 370 tys. osób w promieniu do 20 km. Najmniejszą liczbą ludności w swoim obszarze ciężenia posiada lotnisko w Częstochowie – Rudnikach, gdzie obszar do 10 km zamieszkuje ok. 118 tys. osób, natomiast do 20 km - ok. 341 tys. osób.

<sup>53</sup> Koncepcja samorządu województwa śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych

Mapa 27. Obszary ciążenia lotnisk lokalnych w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne.

*Podmioty działające w branży transportowej*

W województwie śląskim w 2010 r. w ramach sekcji H PKD „Transport i gospodarka magazynowa”<sup>54</sup> zarejestrowanych było 2 286 podmiotów, co stanowi 11,6% wszystkich tego rodzaju podmiotów w Polsce. Najwięcej podmiotów (1 967) funkcjonowało w ramach transportu lądowego i rurociągowego koncentrując (86% wszystkich podmiotów z sekcji H oraz 12,1% podmiotów w Polsce). Ponadto dużo podmiotów funkcjonowało w działalności magazynowej i usługowej wspomagającej transport (178).

Tab. 23. Liczba podmiotów gospodarczych w sekcji H PKD w województwie śląskim i kraju w 2010 r. (szt.).

	Sekcja H <sup>55</sup>					
	Ogółem	Transport lądowy oraz rurociągowy	Transport wodny	Transport lotniczy	Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport	Działalność pocztowa i kurierska
POLSKA	19 655	16 304	314	56	1 902	1 079
ŚLĄSKIE	2 286	1 967	4	2	178	135

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

Wartość środków trwałych jakimi dysponują przedsiębiorstwa zajmujące się transportem drogowym w województwie śląskim wynosi 2 718,4 mln zł i stanowi 8% aktywów kraju. Po województwie mazowieckim jest to najwyższa wartość w kraju. Około 67% majątku firm stanowią środki transportu o średnim zużyciu kształtującym się na poziomie 58,8%. Zużycie majątku w przedsiębiorstwach zajmujących się transportem drogowym jest wyższe od średniej krajowej ale ulega tendencji spadkowej.

Tab. 24. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego w latach 2005 i 2009.

Obszar	Wartość brutto środków trwałych ogółem (mln zł)		Wartość brutto środków transportu (mln zł)		Stopień zużycia majątku ogółem		Stopień zużycia środków transportu	
	2005	2009	2005	2009	2005	2009	2005	2009
	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(VI miejsce w kraju)	(VII miejsce w kraju)	(VII miejsce w kraju)	(X miejsce w kraju)
Polska	16 361,0	25 681,1	11 762,0	18 321,0	54,6%	52,8%	58,7%	57,3%
<b>Województwo śląskie</b>	<b>1 819,6</b>	<b>2 718,4</b>	<b>1 145,8</b>	<b>1 822,6</b>	<b>59,8%</b>	<b>55,9%</b>	<b>64,3%</b>	<b>58,8%</b>
	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(II miejsce w kraju)	(VI miejsce w kraju)	(VII miejsce w kraju)	(VII miejsce w kraju)	(X miejsce w kraju)
Wartość maksymalna w	4 770,7	7 418,5	3 567,6	5 451,4	69,3%	60,8%	74,2%	65,9%
	(woj. mazowieckie)	(woj. mazowieckie)	(woj. mazowieckie)	(woj. mazowieckie)	(woj. podlaskie)	(woj. lubelskie)	(woj. podlaskie)	(woj. opolskie)

<sup>54</sup> - Sekcja H PKD „Transport i gospodarka magazynowa” obejmuje: działalność związaną z przewozem osób lub towarów realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny, działalność wspomagającą przewozy świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp., terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków, wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą, działalność pocztową i kurierską (wg [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl))

<sup>55</sup> Dział 49 – Transport lądowy oraz rurociągowy; dział 50 – Transport wodny; dział 51 – Transport lotniczy; dział 52 – Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport; dział 53 – Działalność pocztowa i kurierska.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

kraju								
Wartość minimalna w kraju	309,5 (woj. warmińsko - mazurskie)	395,2 (woj. warmińsko - mazurskie)	209,2 (woj. warmińsko - mazurskie)	261,7 (woj. warmińsko - mazurskie)	50,3% (woj. mazowieckie)	48,0% (woj. łódzkie)	51,8% (woj. mazowieckie)	52,9% (woj. dolnośląskie)

Źródło: „Transport drogowy w latach 2005-2009”, GUS.

Firmy działające w branży transportu drogowego inwestują jednak mało w nowe środki transportu. Uczestnictwo nakładów inwestycyjnych na środki transportu w ogóle nakładów kształtuje się w województwie śląskim na poziomie 62,1% co plasuje województwo pod tym względem w ostatniej szóstce województw.<sup>56</sup>

## Przewóz pasażerów

### Transport samochodowy zarobkowy

W województwie śląskim w 2010 r. transportem samochodowym zarobkowym zostało przewiezionych łącznie prawie 53 mln osób (o prawie 10 mln mniej niż w województwie mazowieckim i o prawie 24 mln mniej niż w województwie kujawsko-pomorskim). Stanowi to ok. 9% ogółu przewiezionych pasażerów w kraju. W odniesieniu do roku 2009 liczba przewiezionych pasażerów jednak zmalała (o 7,4%), podobnie jak w pozostałych województwach, za wyjątkiem kujawsko-pomorskiego, podlaskiego i pomorskiego.

Odległość przewozu 1 pasażera regionu wynosi 41 km i jest o prawie 8% wyższa od średniej krajowej. Największą odległością przewozu 1 pasażera charakteryzuje się województwo opolskie (139 km).

Tab. 25. Przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w województwie śląskim na tle kraju w 2010 r.

Wyszczególnienie	Pasażerowie (mln)	Pasażerokilometry (mln)	Średnia odległość przewozu 1 pasażera (km)
Polska	569,7	21 600,3	38
<b>Województwo śląskie</b>	<b>52,8</b>	<b>2 164,2</b>	<b>41</b>
	(III pozycja w kraju)	(II pozycja w kraju)	(V pozycja w kraju)
Wartość maksymalna w kraju	76,4 (województwo kujawsko-pomorskie)	3 415,9 (województwo mazowieckie)	139 (województwo opolskie)
Wartość minimalna w kraju	12,1 (województwo opolskie)	568,5 (województwo lubuskie)	23 (województwo kujawsko-pomorskie)

Źródło: „Transport-wyniki działalności w 2010 roku” GUS.

<sup>56</sup> Źródło: „Transport drogowy w latach 2005-2009”; GUS.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Wykorzystywane w transporcie samochodowym zarobkowym autobusy wykonały łącznie w województwie śląskim 81,7 mln wozokilometrów (ok. 8% całego przebiegu tych pojazdów w kraju). Wykorzystanie autobusów w postaci dziennego przebiegu 1 autobusu w regionie kształtowało się nieco powyżej średniej krajowej. W odniesieniu do roku 2009 zwiększyło się wykorzystanie pojazdów w regionie o ok. 1% (z 231 km w 2009 r. do 233 km w 2010 r.).

Tab. 26. Przebiegi autobusów w transporcie samochodowym zarobkowym w województwie śląskim na tle kraju w 2010 r.

Wyszczególnienie	Przebieg roczny (mln wozokilometrów)	Dzienny przebieg 1 autobusu (km)
Polska	1 023,6	230
<b>Województwo śląskie</b>	<b>81,7</b>	<b>233</b>
	(IV pozycja w kraju)	(VII pozycja w kraju)
Wartość maksymalna w kraju	129,4	265
	(województwo mazowieckie)	(województwo opolskie)
Wartość minimalna w kraju	31,5	200
	(województwo lubuskie)	(województwo łódzkie)

Źródło: „Transport-wyniki działalności w 2010 roku” GUS.

### *Miejska komunikacja autobusowa i tramwajowa*

Długość sieci komunikacji miejskiej w województwie śląskim w 2010 r. wynosiła 11 257 km, na co oprócz linii autobusowych złożyło się 346 km linii tramwajowych oraz 72 km linii trolejbusowych. Była to wartość o 5,7% większa w stosunku do roku 2009, a linie komunikacyjne miejskie zlokalizowane na terenie województwa charakteryzowały się największą długością wśród regionów kraju i stanowiły ok. 20% długości wszystkich linii miejskich w Polsce.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> Bank Danych Lokalnych GUS

## 2. Rynek przewozów

**Legenda:**

- Linia tramwajowa z możliwością przesiadki
- Przystanek
- Przystanek tylko w kierunku oznaczonym strzałką
- Przystanek końcowy (pętla)
- Tylko w wybranych kursach

**Stacje:**

- 1 Chlebiszewo - Chlebiszewo
- 2 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 3 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 4 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 5 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 6 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 7 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 8 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 9 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 10 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 11 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 12 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 13 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 14 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 15 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 16 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 17 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 18 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 19 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 20 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 21 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 22 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 23 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 24 Międzyzdroje - Międzyzdroje

**Stacje (kontynuacja):**

- 25 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 26 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 27 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 28 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 29 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 30 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 31 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 32 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 33 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 34 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 35 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 36 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 37 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 38 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 39 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 40 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 41 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 42 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 43 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 44 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 45 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 46 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 47 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 48 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 49 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 50 Międzyzdroje - Międzyzdroje

**Stacje (kontynuacja):**

- 51 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 52 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 53 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 54 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 55 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 56 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 57 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 58 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 59 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 60 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 61 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 62 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 63 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 64 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 65 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 66 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 67 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 68 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 69 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 70 Międzyzdroje - Międzyzdroje

**Stacje (kontynuacja):**

- 71 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 72 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 73 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 74 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 75 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 76 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 77 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 78 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 79 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 80 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 81 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 82 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 83 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 84 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 85 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 86 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 87 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 88 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 89 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 90 Międzyzdroje - Międzyzdroje

**Stacje (kontynuacja):**

- 91 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 92 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 93 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 94 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 95 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 96 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 97 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 98 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 99 Międzyzdroje - Międzyzdroje
- 100 Międzyzdroje - Międzyzdroje

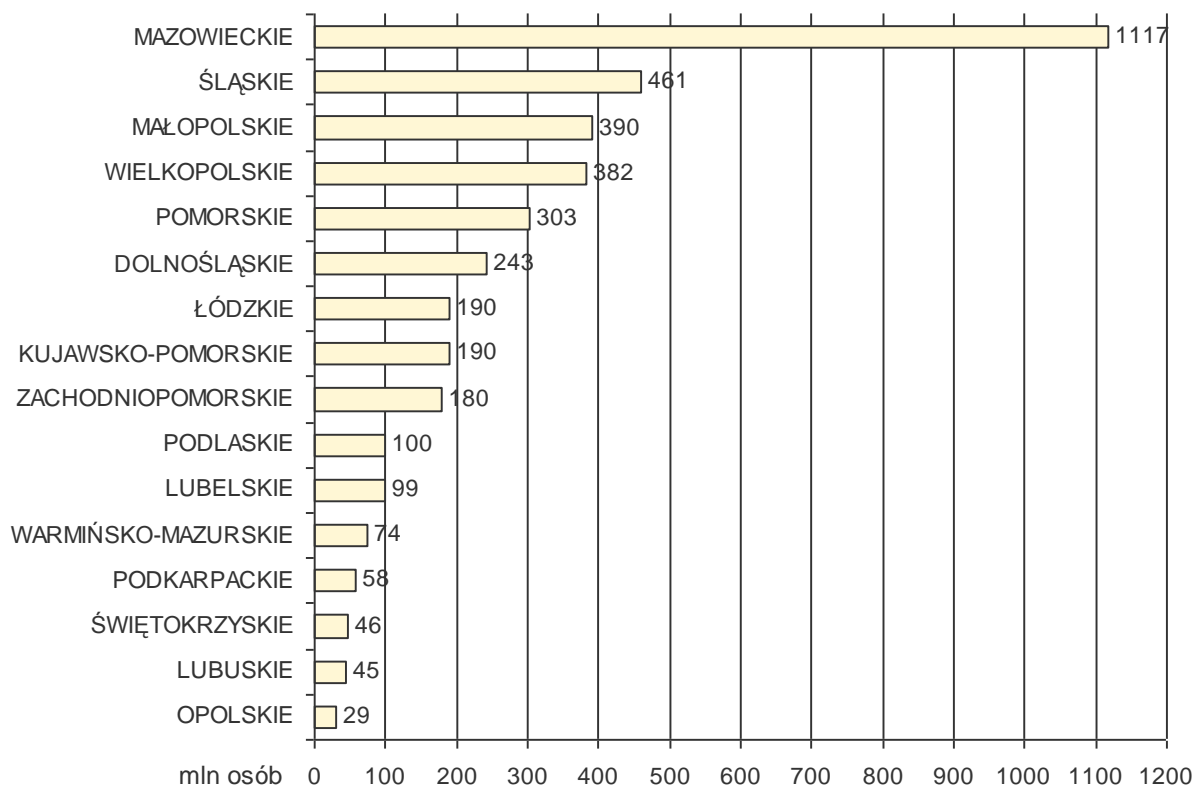
110

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Z sieci tej w 2010 r. skorzystało 461 mln pasażerów, co stanowiło prawie 11,8% całej liczby pasażerów przewiezionych w Polsce (największy odsetek obsłużonych pasażerów w kraju po województwie mazowieckim). W stosunku do roku 2007 nastąpił jednak duży spadek ilości przewiezionych pasażerów o 182 mln osób (czyli o 28,3%). Region charakteryzuje się najwyższym w kraju odsetkiem ludności miast obsłużonych przez komunikację miejską, który wynosi niecałe 94% i kształtuje się mniej więcej na tym samym poziomie w ostatnich latach.<sup>58</sup>

Rys. 18. Przewozy pasażerów taborem komunikacji miejskiej w 2010 r. (mln. os.).



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Transport-wyniki działalności w 2010 roku”, GUS .

Najwięcej pasażerów wśród ośrodków regionalnych obsługuje KZK GOP. Jest to związane z gęstością zaludnienia obszaru Aglomeracji Górnośląskiej. Na tym terenie występuje też najdłuższa sieć komunikacji publicznej. We wszystkich ośrodkach regionalnych oprócz Rybnika zauważa się systematyczny spadek liczby pasażerów. W ostatnim roku nastąpił także spadek długości tras obsłużonych przez KZK GOP i MZK Bielsko-Biała.

<sup>58</sup> Bank Danych Lokalnych GUS

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Tab. 27. Liczba pasażerów na tle długości sieci w ośrodkach regionalnych województwa śląskiego w latach 2005-2010

	2005	2008	2009	2010
<b>KZK GOP</b>				
Liczba pasażerów [mln] <sup>59</sup>	b.d.*	356,1	348,1	328,7
Długość sieci [km]	1896	1829	1894	1888
<b>MZK Bielsko-Biała</b>				
Liczba pasażerów [mln]	28,0	26,9	26,1	25,3
Długość sieci [km]	400,6	459,5	472,7	467,0
<b>Częstochowa</b>				
Liczba pasażerów [mln]	69,4	55,2	37,4	36,1
Długość sieci [km]	603,2	532,8	601	615,6
<b>ZTZ Rybnik</b>				
Liczba pasażerów [mln]	6,5	7,3	7,4	7,9
Długość sieci [km]	135,1	142,3	142,3	161,5

Źródło: KZK GOP – dane z września 2011 r., MZK w Bielsku-Białej – dane z września 2011 r., ZTZ Rybnik – dane z października 2011 r., Miasto Częstochowa – dane z listopada 2011 r.

W 2010 r. liczba biletów jednorazowych wydanych z magazynów KZK GOP do sprzedaży wyniosła ponad 62,4 mln sztuk, okresowych ok. 2 mln. Częściej z usług komunikacji publicznej korzystały osoby, którym przysługiwały ulgi. Ulgi w taryfach obowiązujących w KZK GOP, tak jak i w innych jednostkach przysługują uczniom, studentom i seniorom. Na podstawie badań ankietowych zleconych przez KZK GOP w 2009 r., szacuje się iż ok. 20% wszystkich pasażerów stanowią uczniowie i studenci (w tym studenci pracujący), a ok. 23% emeryci i renciści (w tym osoby powyżej 70 roku życia uprawnione do przejazdów bezpłatnych).<sup>60</sup>

W przypadku Bielska-Białej i Częstochowy zarówno wśród biletów jednorazowych jak i okresowych dominują przejazdy osób uprawnionych do ulgi. Tylko w przypadku przejazdów jednorazowych w Rybniku dominują bilety normalne.

Tab. 28. Liczba i rodzaj sprzedanych biletów komunikacji publicznej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w 2010 r. (tys. szt.).

Przewoźnik	Bilety jednorazowe		Bilety okresowe	
	normalne	ulgowe	normalne	ulgowe
KZK GOP	62 451,4		1 994,7	
	25 503,2	36 948,2	932,2	1 062,5
MZK Bielsko-Biała	8 822,5		16 450,3 <sup>61</sup>	
	3 459,2	5 363,3	63 635,4	10 086,8
Miasto Częstochowa	17 018,4 <sup>62</sup>		258,5	
	7 704,4	9 314,0	125,8	132,7
ZTZ	4 323,9		93,6	

<sup>59</sup> KZK GOP przeprowadza pomiary nappełnień wg jednolitej metody od 2008 roku

<sup>60</sup> Dane KZK GOP – informacja z września 2011 r.

<sup>61</sup> Analizę przewozu sporządzono na podstawie statystyki sprzedaży biletów wg algorytmów: w grupie biletów miesięcznych na 1 linie śr. 1 bilet - 45 przejazdów, w grupie biletów miesięcznych na wszystkie linie miejskie śr. 1 bilet - 90 przejazdów, w grupie biletów okresowych – bilet jednodniowy śr. 1 bilet - 4 przejazdy, 7-dniowy na 1 linię śr. 1 bilet - 14 przejazdów, 7-dniowy na wszystkie linie śr. 1 bilet - 28 przejazdów, weekendowy śr. 1 bilet - 32 przejazdy

<sup>62</sup> Dane dotyczą przejazdów nie wydanych biletów, w danych nie uwzględniono ilości biletów ulgowych i normalnych doładowanych na elektroniczne portmonetki. Kwota pobrana za przejazd jest uzależniona od kwoty doładowania i ilości przejechanych przystanków. Ilość wykorzystanych biletów z elektronicznej portmonetki ujęta jest na podstawie skasowań w liczbie pasażerów

Rybnik	2 224,1	2 099,8	23,9	69,7
--------	---------	---------	------	------

Źródło: KZK GOP – dane z września 2011 r., MZK w Bielsku-Białej – dane z września 2011 r., ZTZ Rybnik – dane z października 2011 r., Miasto Częstochowa – dane z listopada 2011 r.

### Transport kolejowy

Na terenie województwa śląskiego międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie są realizowane przez PKP Intercity S.A. Z Katowic działają bezpośrednie połączenia kolejowe do stacji docelowych: Bohumin, Hamburg-Altona, Praha hl.n., Wien Westbahnhof, Villach Hbf i Moskva Belorusskaja, z Częstochowy do stacji: Moskva Belorusskaja i Bohumin, natomiast z Bielska-Białej oraz z Rybnika do stacji Bohumin.

Na terenie województwa śląskiego międzywojewódzkie przewozy pasażerskie realizowane są obecnie przez PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

PKP Intercity S.A. realizuje połączenia z Katowic do stacji: Rzeszów, Szczecin, Kraków, Poznań, Opole, Wrocław, Warszawa, Białystok, Olsztyn, Gdańsk, Łódź, Toruń, Bydgoszcz, Lublin, Kielce i Zielona Góra. Z Częstochowy do stacji: Warszawa, Toruń, Gdańsk, Opole, Wrocław, Łódź, Bydgoszcz, Kraków, Białystok, Olsztyn, Kielce, Poznań i Szczecin. Z Bielska-Białej do stacji: Warszawa, Gdańsk, Toruń, Opole, Wrocław, Kraków, Zielona Góra, Poznań, Łódź, Toruń, Bydgoszcz i Szczecin. Z Rybnika do stacji: Wrocław Główny, Kostrzyn, Białystok, Kołobrzeg.

Przewozy Regionalne realizują połączenia międzywojewódzkie w relacjach:<sup>63</sup>

Gliwice – Opole Gł. przez Kędzierzyn Koźle	Częstochowa – Wrocław
Gliwice – Opole Gł. przez Strzelce Opolskie	Częstochowa - Poznań
Gliwice – Wrocław przez Kędzierzyn Koźle	Katowice – Kraków
Tarnowskie Góry – Opole Gł.	Katowice – Kielce
Tarnowskie Góry – Wieluń Dąbrowa	Katowice - Sędziszów
Tarnowskie Góry - Kępno	Katowice - Kozłów
Częstochowa – Opole Gł.	Katowice – Tunel
Częstochowa – Koluszki	Katowice – Wieluń Dąbrowa
Częstochowa – Tomaszów Mazowiecki	Racibórz – Wrocław
Częstochowa – Zduńska Wola	Rybnik – Wrocław
Częstochowa – Włoszczowa	Bielsko Biała – Kraków
Częstochowa – Kielce	Lubliniec – Kraków
Częstochowa – Kraków Gł.	

Na terenie województwa śląskiego wojewódzkie przewozy pasażerskie realizowane są obecnie przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz Koleje Śląskie Sp. z o. o. Relacje obsługiwane przez Przewozy Regionalne przedstawione są na poniższym schemacie.

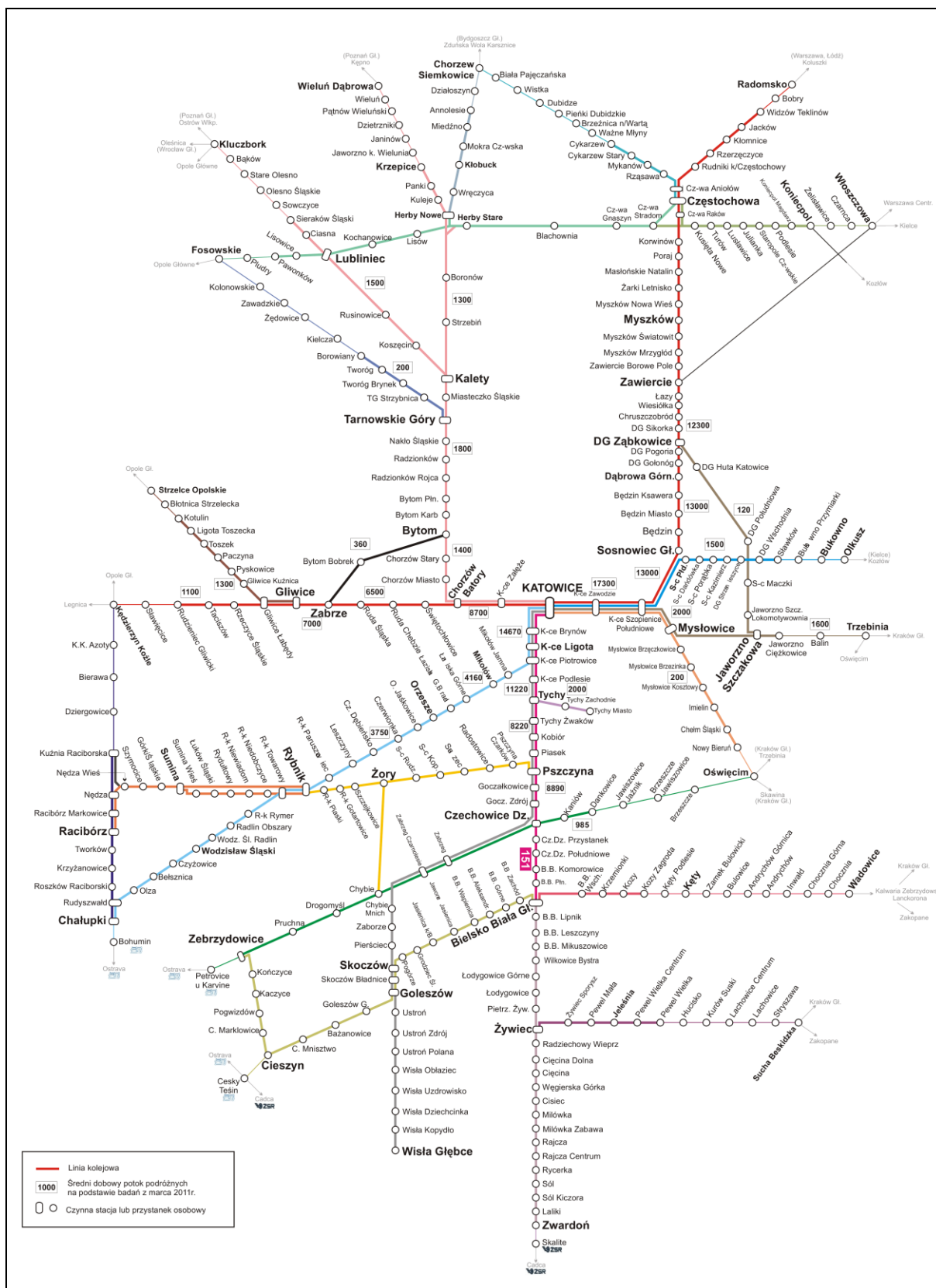
<sup>63</sup> Przewozy Regionalne Sp. z o.o.



# V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

## 2. Rynek przewozów

Rys. 19. Schemat sieci kolejowej obsługiwanej przez Przewozy Regionalne.



Źródło: Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

W 2010 r. pociągi uruchamiane przez Przewozy Regionalne w Katowicach przewiozły w województwie śląskim prawie 18,4 mln pasażerów, z czego prawie 2,8 mln przewieziono pociągami interREGIO. Całkowita liczba przewiezionych pasażerów jest o około 10,7% mniejsza niż w roku 2009, a prawie 25% mniejsza niż w roku 2008, kiedy to w posiadaniu ówczesnej PKP PR znajdowały się również pociągi pośpieszne. Duże załamanie rynku przewozów pociągami osobowymi obserwuje się w 2010 r., kiedy to po stabilizacji wielkości przewozów w latach 2006-2009 ich wartość spadła o prawie ¼ w roku 2010.

Tab. 29. Przewozy pasażerów realizowane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na terenie województwa śląskiego w latach 2006-2010.

Przewozy	Liczba pasażerów (mln)			
	2006	2008	2009*	2010
pociągami osobowymi	20,0	21,2	20,4	15,6
pociągami pośpiesznymi	3,0	3,2	0,2 <sup>64</sup>	2,8 <sup>65</sup>
Ogółem	23,0	24,4	20,6	18,4

Źródło: Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Koleje Śląskie Sp. z o.o. obsługują połączenia kolejowe na trasie Gliwice – Katowice – Częstochowa, oraz Częstochowa – Wisła Głębce. Planowane jest uruchomienie połączeń na trasach: Tychy – Katowice - Sosnowiec oraz Gliwice - Bytom.

---

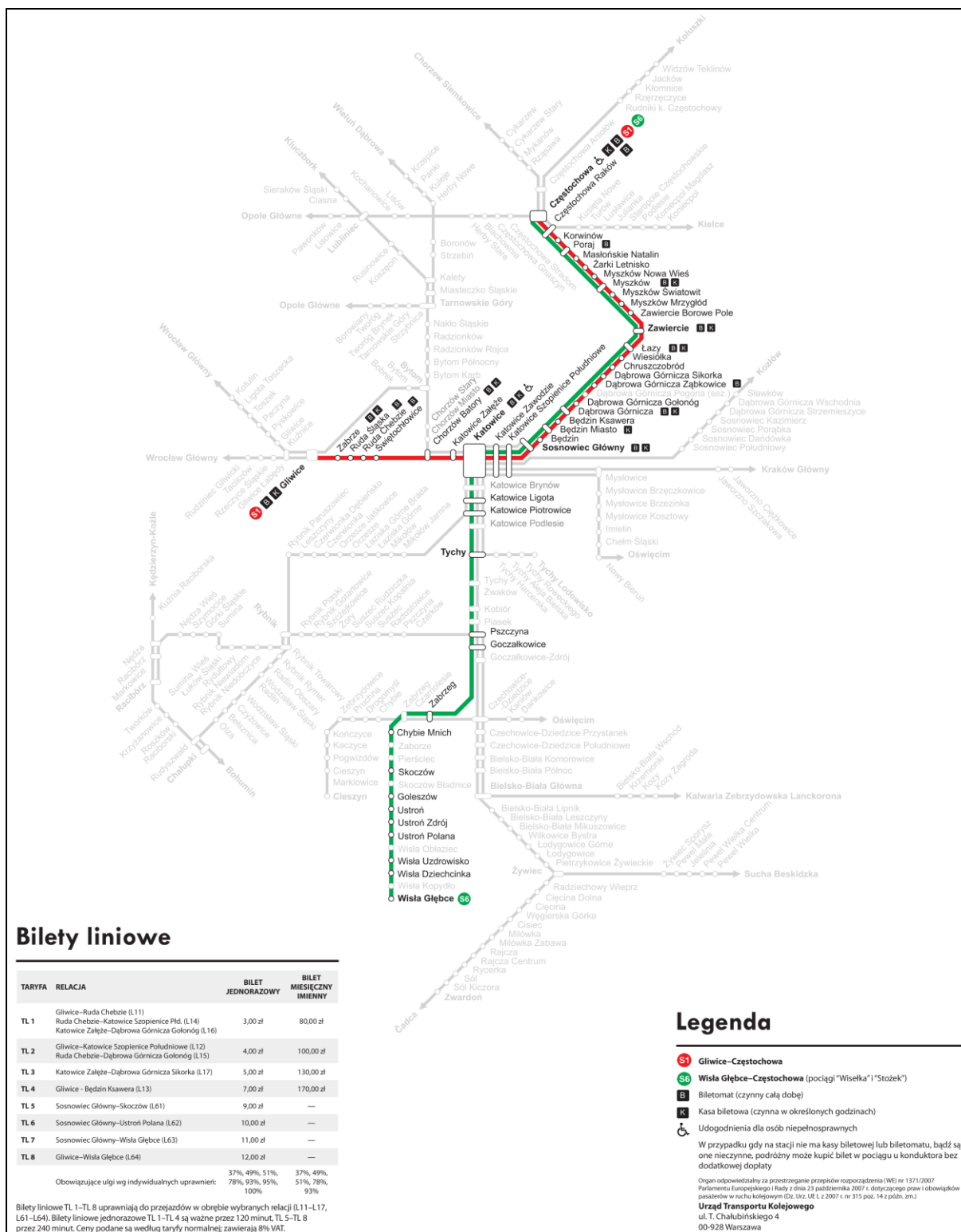
<sup>64</sup> Po przekazaniu spółce IC pociągów pośpiesznych

<sup>65</sup> Pociągi interREGIO

# V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

## 2. Rynek przewozów

Rys. 20. Schemat sieci kolejowej obsługiwanej przez Koleje Śląskie.



Źródło: Koleje Śląskie Sp z o.o. (<http://www.kolejeslaskie.com/>).

#### *Transport lotniczy*

Ruch lotniczy w województwie śląskim jest realizowany w głównej mierze poprzez MPL „Katowice” w Pyrzowicach. W 2010 r. MPL „Katowice” obsłużył blisko 2 366 tys. pasażerów (3. miejsce w kraju), natomiast liczba operacji lotniczych wyniosła 20 599 (8,5% lotów w całej Polsce)<sup>66</sup>.

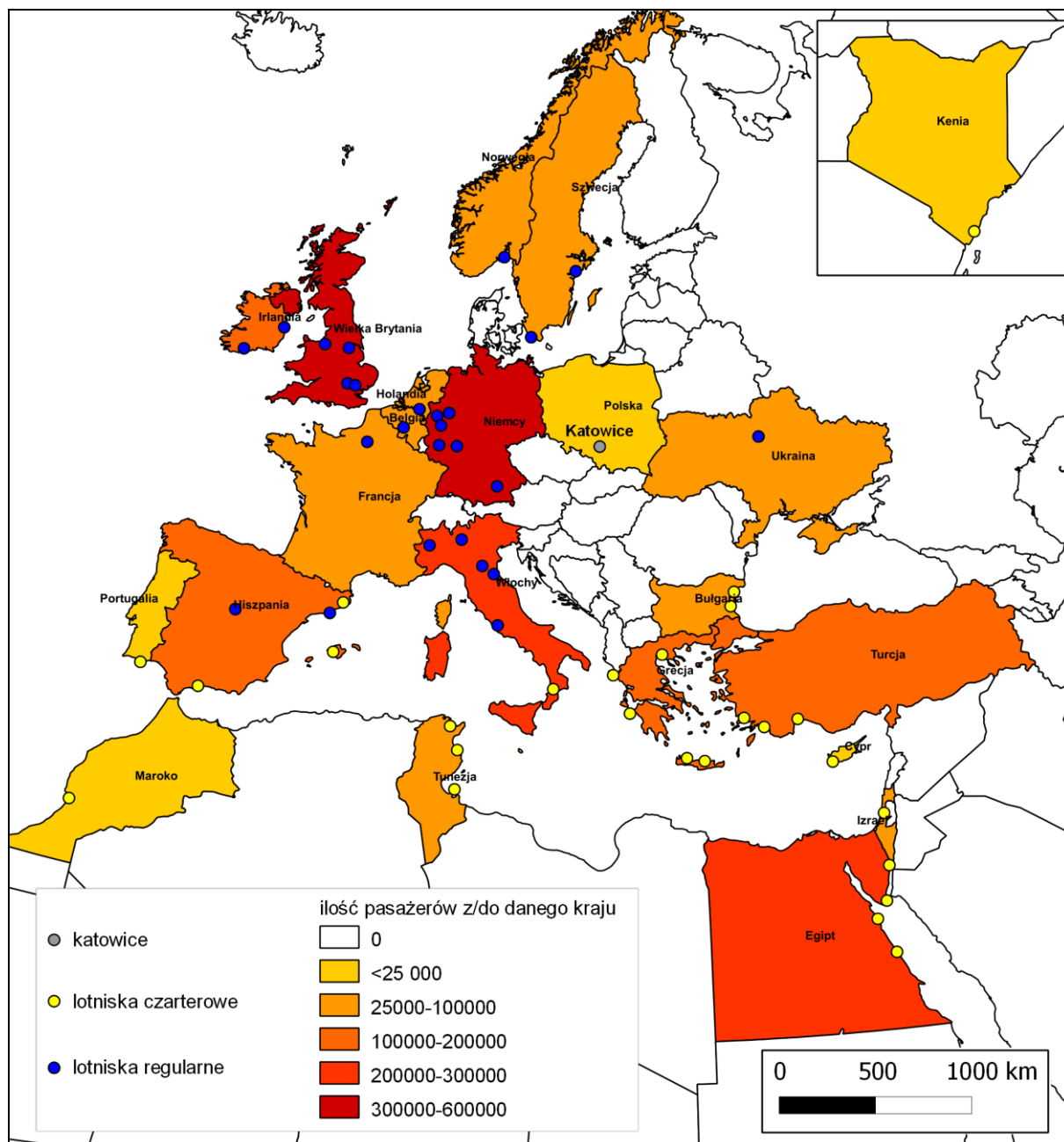
Na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia udział portu lotniczego w Pyrzowicach w krajowych przewozach pasażerskich wzrósł z 2,9 % w 2000 roku do 11,6 % w 2010 roku. Szczególnie dynamiczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów jest obserwowany od 2004 r., co związane było z wejściem Polski do Unii Europejskiej oraz pojawieniem w polskiej przestrzeni powietrznej niskokosztowych przewoźników lotniczych (w przypadku Pyrzowic jest to przede wszystkim węgierski Wizzair). Liczba pasażerów w roku 2008 w porównaniu do roku 1996 była większa o 3558%. Nieznaczny spadek liczby odprawionych pasażerów nastąpił w 2009 roku, co prawdopodobnie spowodowane było światowym kryzysem. Miało to jednak charakter przejściowy, ponieważ w 2010 r. nastąpił niewielki wzrost liczby pasażerów odprawionych w Pyrzowicach i to pomimo zamknięcia na krótki czas przestrzeni lotniczej z powodu wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull na Islandii.

W ogólnej liczbie przewozów pasażerskich realizowanych przez port lotniczy w Pyrzowicach zdecydowanie dominuje ruch regularny. Można jednak zauważyć wyraźny wzrost liczby lotów czarterowych szczególnie w miesiącach letnich, co jest związane ze zwiększoną liczbą wyjazdów wakacyjnych w tym okresie. W miesiącach letnich (lipiec, sierpień) liczba pasażerów linii regularnych i czarterowych wyrównuje się. W następnych latach można spodziewać się, że w lipcu i sierpniu liczba pasażerów czarterowych będzie większa od liczby pasażerów linii regularnych.

---

<sup>66</sup> Powyższe statystyki nie uwzględniają ruchu General Aviation.

Mapa 28. Połączenia lotnicze realizowane z MPL „Katowice” w Pyrzowicach w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GTL S.A.

Z opracowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego prognozy ruchu lotniczego w Polsce do roku 2030 wynika, że liczba pasażerów obsługiwanych przez krajowe porty lotnicze wzrośnie w porównaniu z rokiem 2008 prawie trzykrotnie (z 20,7 mln do 59,0 mln osób). Liczba operacji pax wzrośnie natomiast w okresie objętym prognozą prawie dwukrotnie, z 259 tys. w roku 2008 do 505 tys. w roku 2030. Ponadto z prognozy ruchu lotniczego przygotowanej dla MPL „Katowice” w Pyrzowicach wynika, że liczba pasażerów do roku 2015 powinna regularnie rosnać o ok. 200-300 tys. rocznie. Będzie to oznaczało, że w 2015 roku lotnisko to powinno obsłużyć 3,6 miliona pasażerów, czyli o ok. 50% więcej niż w roku 2010. Obecna przepustowość lotniska w Pyrzowicach pozwala na odprawienie około 4 mln pasażerów rocznie.

Brak jest regularnych połączeń pasażerskich realizowanych przez lotniska lokalne. Ruch pasażerów ogranicza się na nich jedynie do nieregularnych połączeń biznesowych i turystycznych. Brak jest informacji na temat ich natężenia, natomiast można przyjąć że są to wartości niewielkie. Większość operacji lotniskowych skupia się w segmencie lotów sportowych i szkoleniowych, niektóre z lotnisk wykorzystywane są także dla lotów przeciwpożarowych oraz lotnictwa sanitarnego (lotnisko w Częstochowie i w Rybniku). Ruch lotniczy na lotniskach lokalnych jest zróżnicowany i kształtuje się od 1,5 tysiąca operacji do kilkunastu tysięcy operacji lotniczych rocznie<sup>67</sup>.

### Zintegrowany transport publiczny (ZTP)<sup>68</sup>

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w raporcie zrealizowanym na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, obecnie w trakcie realizacji są następujące projekty z zakresu ZTP:

- „Przystanek Europa – regionalne centrum obsługi pasażerskiej w Tarnowskich Górach” – „celem projektu jest rozwój zintegrowanego transportu publicznego poprzez podniesienie jakości transportu publicznego w Tarnowskich Górach. Jego realizacja wpłynie także pozytywnie na ochronę środowiska poprzez zastosowanie nowoczesnych i funkcjonalnych rozwiązań. Ostatecznie inwestycja pozwoli na nadanie obszarowi miana wizytówki województwa śląskiego”.  
Projekt obejmował będzie budowę nowego dworca autobusowego oraz wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP). SDIP będzie zainstalowany na dworcu w Tarnowskich Górach oraz na przystanku Świerklaniec-Park. System będzie kompatybilny z systemami wdrażanymi przez PKM Świerklaniec oraz KZK GOP.
- „Budowa nowoczesnego systemu transportu zbiorowego w Częstochowie – rozbudowa infrastruktury tramwajowej, drogowej i pasażerskiej dla obsługi osiedli: Wrzosowiak, Raków i Błeszno” – „celem projektu jest ukształtowanie efektywnego i zintegrowanego systemu transportowego w Częstochowie poprzez budowę nowoczesnego systemu transportu zbiorowego. Ponadto, celem jest zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przemieszczaniu się osób w Częstochowie w stosunku do stanu istniejącego”.  
Projekt obejmował będzie budowę nowej linii tramwajowej, częściową przebudowę obecnej oraz przebudowę dróg i skrzyżowań.

Do głównych barier rozwoju w zakresie ZTP w województwie śląskim należą: podział kompetencji między instytucje zarządzające środkami komunikacji miejskiej, brak lub ograniczone środki finansowe, brak przestrzeni, oraz mentalność ludzi przejawiająca się przyzwyczajeniem mieszkańców do podróżowania samochodami.

---

<sup>67</sup> Koncepcja samorządu województwa śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych.

<sup>68</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego; Warszawa ; Grudzień 2011.



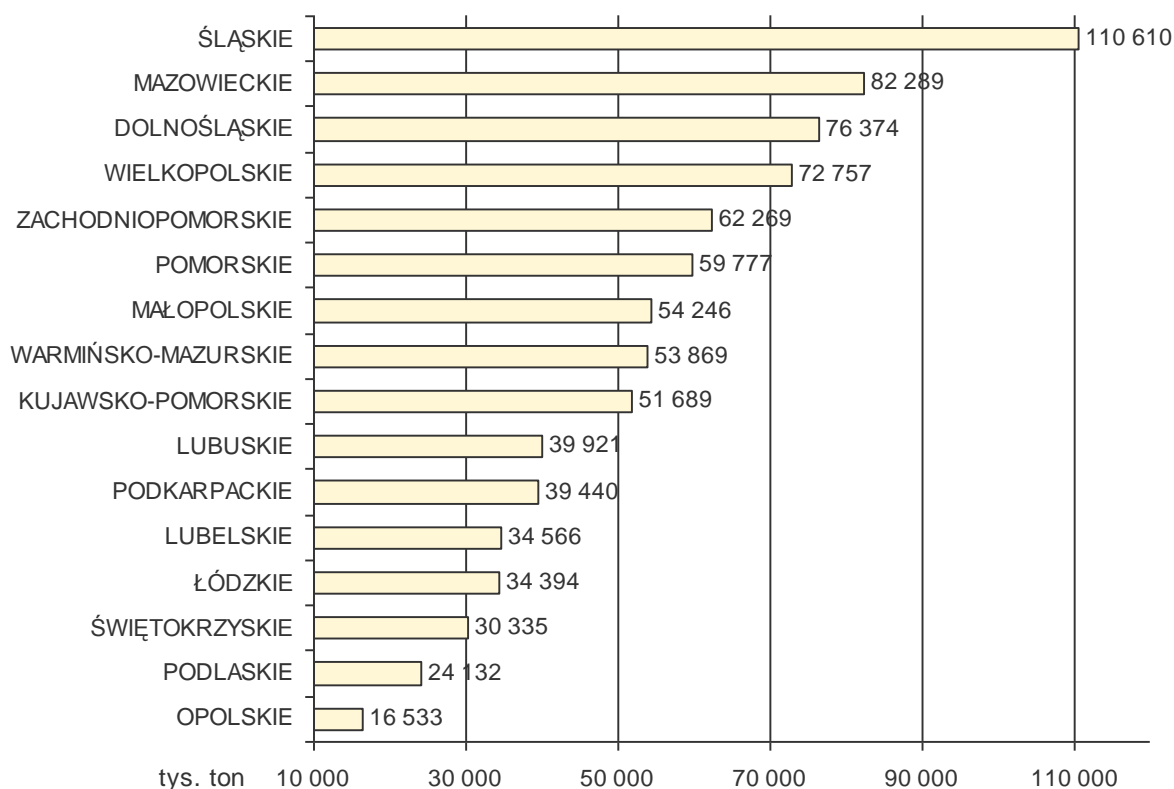
## Transport ładunków

### Transport samochodowy

W roku 2010 województwo śląskie miało bardzo wyrównany bilans przewozów, z lekkim bilansem dodatnim – 0,7 mln ton. Województwo charakteryzuje się też największym obrotem w przewozie ładunków transportem samochodowym – ogółem nadano ponad 148 mln t, co stanowi 12,6% ogółu dla Polski, a przyjęto prawie 148 mln t (również 12,6% ogółu dla Polski).

Województwo śląskie wyraźnie dominuje w przypadku przewozu ładunków wewnątrz regionów. Przewozy te w 2010 r. wyniosły ponad 110 mln t. W drugim co do wielkości przewozów województwie mazowieckim wartość ta wyniosła ok. 82 mln t. Przewozy te stanowią 9,4% ogółu obrotu wewnątrz województw w kraju.

Rys. 21. Przewóz ładunków wewnątrz poszczególnych województw w 2010 r. (tys. t).



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Transport-wyniki działalności w 2010 roku” GUS.

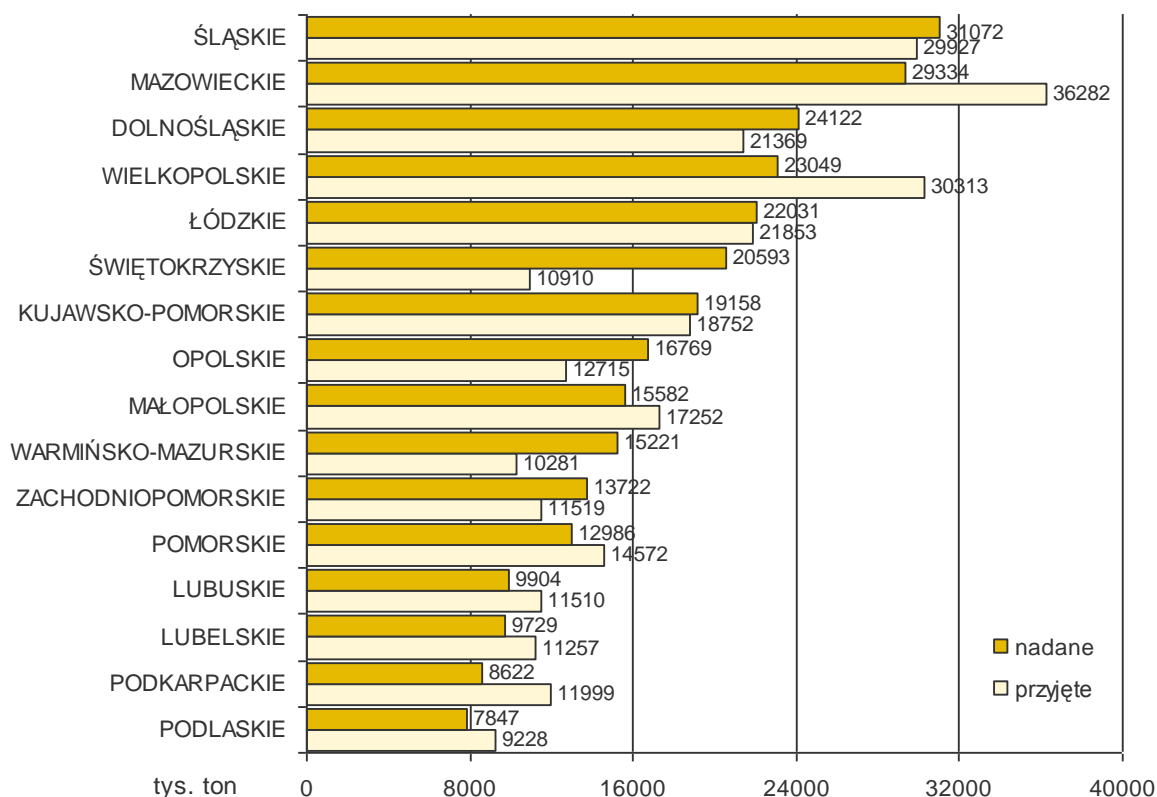
W województwie śląskim notuje się również największą wartość ładunków nadawanych do innych regionów kraju. W 2010 r. wartość ta wyniosła ponad 31 mln t. W drugim pod tym względem województwie mazowieckim nadano w tym samym okresie niecałe 30 mln t. W przypadku przyjmowanych ładunków województwo śląskie z wartością ładunków o wartości prawie 30 mln t plasuje się na 3 pozycji w kraju (po województwie mazowieckim – ponad 36 mln t i wielkopolskim – ponad 30 mln t). Jako jeden z 7 regionów, województwo śląskie charakteryzuje się dodatnim bilansem przewozów między województwami (więcej ładunków jest nadawanych aniżeli przyjmowanych). Przewozy ładunków nadawanych i przyjmowanych

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

w obrocie między województwami stanowią odpowiednio 11,1% i 10,7% ogółu przewozów tego typu w kraju.

Rys. 22. Przewóz ładunków między województwami w 2010 r. (tys. t).



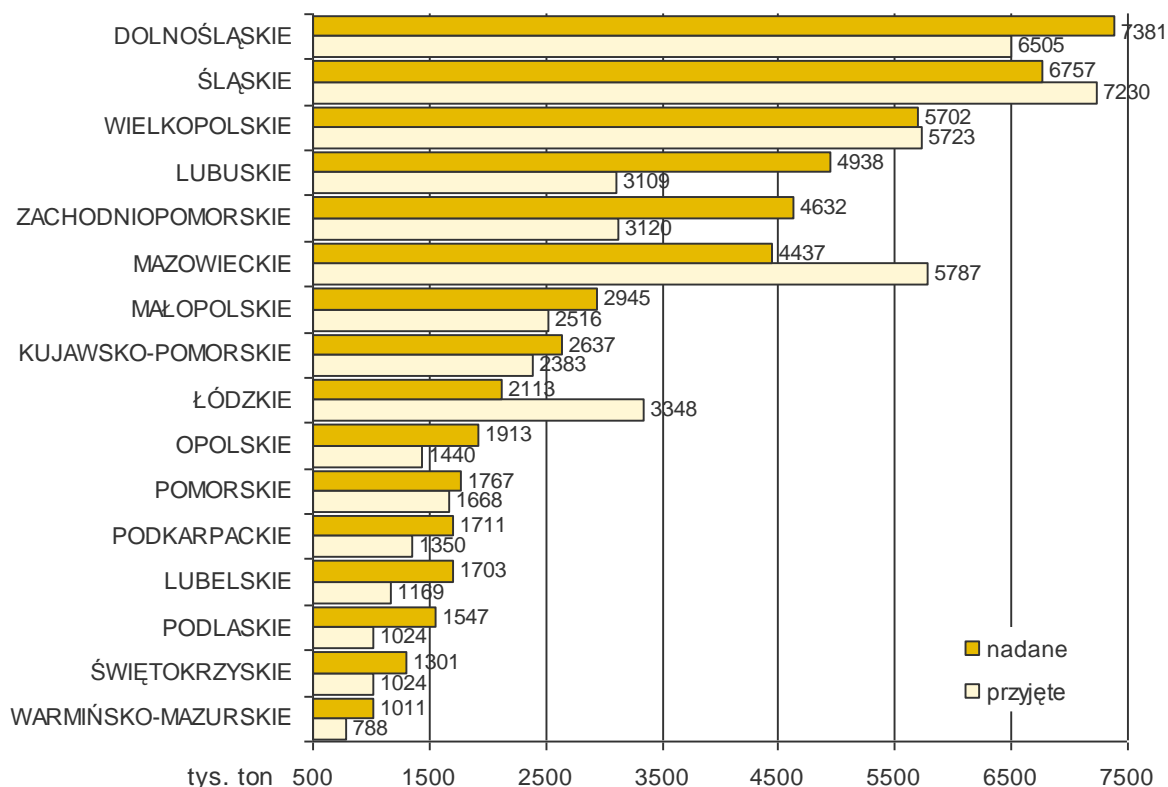
Źródło: opracowanie własne na podstawie „Transport-wyniki działalności w 2010 roku” GUS.

W obrocie międzynarodowym województwo śląskie charakteryzuje się największą ze wszystkich regionów w kraju wartością przyjętych w 2010 r. ładunków z zagranicy (ponad 7 mln t). Drugie pod tym względem województwa mazowieckie i wielkopolskie przyjęły ok 5,7 mln t ładunków. Liderem w eksporcie ładunków jest województwo dolnośląskie – ponad 7 mln t ładunków w 2010 r. Województwo śląskie w 2010 r. wyeksportowało 6,7 mln t ładunków. Jako jedno z 4 regionów, województwo śląskie charakteryzuje się ujemnym bilansem przewozów międzynarodowych (więcej ładunków jest importowanych aniżeli eksportowanych). Przewozy ładunków nadawanych i przyjmowanych w obrocie międzynarodowym w regionie stanowią odpowiednio 12,8% i 15,2% ogółu przewozów tego typu w kraju.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Rys. 23. Obrót międzynarodowy ładunkami w województwach w 2010 r. (tys. t).



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Transport-wyniki działalności w 2010 roku” GUS.

W strukturze przewozowej ładunków w województwie śląskim najwięcej ładunków przewożono wewnątrz województwa (74,5% nadanych ładunków i 74,9% przyjętych ładunków). Ruch ładunków między województwami stanowił ok 20% wartości przewożonych ładunków w regionie.

W latach 2005-2010 przewozy na wszystkich poziomach obrotu zarówno w Polsce jak i w województwie śląskim wzrosły, jednak województwo śląskie charakteryzuje się niższym tempem wzrostu obrotu ładunkami aniżeli Polska ogółem. Wyjątek stanowi przyjmowanie ładunków z zagranicy – tutaj wzrost w ostatnich 5 latach jest zdecydowanie wyższy w regionie aniżeli w całym kraju.

Tab. 30. Zmiany w przewozach ładunków w województwie śląskim i w Polsce w latach 2005-2010

Wyszczególnienie	Województwo śląskie	Polska
Ładunki nadane 2010/2005		
Ogółem	+ 30,2%	+ 41,3%
Obrót wewnątrzregionalny	+ 33,0%	+ 39,5%
Obrót między regionami	+ 11,4%	+ 35,6%
Obrót międzynarodowy	+ 131,6%	+ 146,6%
Ładunki przyjęte 2010/2005		
Ogółem	+ 35,9%	+ 41,0%
Obrót wewnątrzregionalny	+ 33,0%	+ 39,5%
Obrót między regionami	+ 28,6%	+ 35,6%
Obrót międzynarodowy	+ 219,8%	+ 146,7%

Źródło: „Transport-wyniki działalności w 2010 roku”, „Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009”, GUS.

Niekorzystnie dla regionu zmienia się bilans przewozów ładunków. W 2005 r. ogółem dla regionu wyniósł 5 282 tys. t, a w 2010 r. 673 tys. t. Znaczy to, że coraz więcej ładunków jest przywożonych do regionu, aniżeli wywożonych na zewnątrz. W przypadku Polski liczby te kształtują się na poziomie 1 755 tys. t (2005 r.) i 4 309 tys. t (2010 r.). Tendencje w kształtowaniu się bilansu przewozów w kraju są więc zdecydowanie lepsze.

### Transport kolejowy

Największym przewoźnikiem ładunków w transporcie kolejowym w województwie śląskim tak jak i w całym kraju jest PKP CARGO S.A. Według danych przekazanych przez tego przewoźnika wielkość eksportu ładunków w 2010 r. znacznie przewyższała wartość importu (prawie 2,5 razy). W przewozach ładunków zarówno w imporcie jak i eksporcie zdecydowanie dominował węgiel kamienny. Jego eksport z województwa w 2010 r. wyniósł prawie 28,5 mln t (67,7% całości eksportu za pośrednictwem kolei). Również wysoka wartość tego ładunku była importowana – ponad 8,5 mln t (49% wszystkich ładunków importowanych). Poza węglem kamiennym duże znaczenie w obrocie miały ładunki koksu, węgla brunatnego, metali i wyrobów z metali, a w przypadku importu jeszcze dodatkowo rudy, kamienia, żwiru i wapna.

Wartość obrotu międzynarodowego załamała się w 2009 r. Jednak już w 2010 r. znów można zaobserwować zwiększenie wartości ładunków zarówno w eksporcie jak i imporcie.

Tab. 31. Struktura, wielkość i kierunek przewozów ładunków koleją w województwie śląskim w latach 2005-2010

Grupa ładunkowa	Import [tys. t]				Eksport [tys. t]			
	2005	2008	2009	2010	2005	2008	2009	2010
<b>razem</b>	<b>17 027,2</b>	<b>18 081,6</b>	<b>13 387,1</b>	<b>17 556,0</b>	<b>58 544,7</b>	<b>51 954,4</b>	<b>38 865,8</b>	<b>42 560,4</b>
węgiel kamienny	8 336,5	8 852,8	6 554,3	8 595,4	39 165,9	34 757,0	26 000,9	28 472,5
koks, węgiel brunatny	1 710,8	1 816,7	1 345,0	1 763,9	6 430,7	5 706,8	4 269,1	4 174,9
rudy	1 112,0	1 180,8	874,3	1 146,5	491,2	435,9	326,1	357,1
kamień, żwir i wapno	1 043,0	1 107,6	820,0	1 075,4	1 739,3	1 543,5	1 154,7	1 264,4
piasek	165,0	175,2	129,7	170,1	2,0	1,8	1,3	1,5
ropa i przetwory naftowe	182,9	194,2	143,8	188,6	310,8	275,8	206,4	226,0
metale i wyroby z metali	2 853,2	3 029,9	2 243,2	2 941,8	5 665,7	5 027,9	3 761,2	4 118,8
cement	58,2	61,8	45,8	60,0	1 167,8	1 036,4	775,3	849,0
nawozy	46,2	49,0	36,3	47,6	180,0	159,8	119,5	130,9
inne artykuły chemiczne	499,1	530,0	392,4	514,6	744,5	660,7	494,2	541,2
zboże	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	1,5	1,1	1,2
inne płody i przetwory rolne	148,9	158,1	117,1	153,5	280,0	248,5	185,9	203,5
drewno i wyroby z drewna	44,6	47,3	35,0	45,9	425,6	377,7	282,6	309,4
pozostałe razem	588,6	625,1	462,8	606,9	1 509,3	1 339,4	1 002,0	1 097,2
przewozy intermodalne	238,3	253,0	187,3	245,7	430,2	381,8	285,6	312,7

Źródło: PKP CARGO S.A.

W 2010 r. PKO CARGO uruchomiło w województwie ponad 226 tys. pociągów realizujących przewozy ładunków drogą kolejową. Ilość uruchamianych pociągów w ostatnich dwóch latach ma tendencję spadkową.

Tab. 32. Ilość uruchamianych pociągów z obszaru województwa śląskiego w latach 2008-2011

	2005	2008	2009	2010	2011
Ilość uruchamianych pociągów (tys. szt)	b.d.	299,6	227,4	226,2	112,5 <sup>69</sup>

Źródło: PKP CARGO S.A.

Głównymi obszarami dystrybucji ładunków w Katowickim Węźle Kolejowym są<sup>70</sup>

- bocznicie kolejowe,
- terminale intermodalne,
- główne stacje nadania i odbioru.

Głównymi kierunkami przewozów intermodalnych do i z Katowickiego Węzła Kolejowego są:

- polskie porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście,
- europejskie porty morskie: Hamburg i Rotterdam,
- Europa Południowa: m.in. Weronia

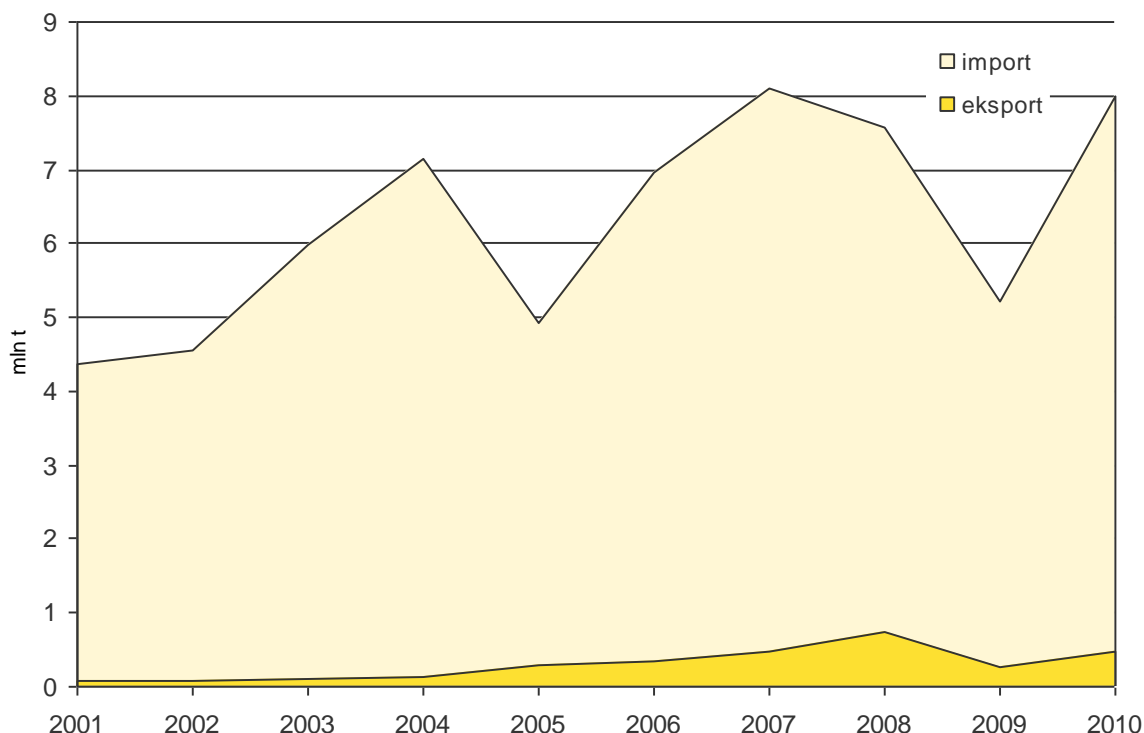
W ostatnim czasie zaobserwować można dużą dynamikę wzrostu ilości przewożonych towarów Linią Hutniczą-Szerokotorową<sup>71</sup>. W 2010 r. przewozy po tej linii, które w całości realizuje PKP LHS S.A., ogółem wyniosły 8,5 mln t. W kierunkach przewozów dominuje import, który w 2010 r. osiągnął wartość 8 mln t. Zarówno import jak i eksport wykazują w czasie tendencję wzrostową. Wyjątkiem są lata 2005 i 2009 kiedy doszło do lekkich załamań w wielkości przewozów. Duże tempo wzrostu zauważa się zwłaszcza w przypadku eksportu, jednak nadal pozostaje on na zdecydowanie niższym poziomie niż import. W 2010 r. w stosunku do roku 2001 łączna ilość ładunków importowanych wzrosła o ponad 82%, a eksportowanych prawie 6-krotnie.

<sup>69</sup> Dane za okres 01.01.2011 – 26.09.2011

<sup>70</sup> Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego" 2008-PL-92001-S. PKP PLK S.A.

<sup>71</sup> <http://www.lhs.com.pl/>

Rys. 24. Wielkość eksportu i importu drogą kolejową LHS w latach 2001-2010 (mln t).



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez PKP LHS S.A., oraz <http://www.lhs.com.pl/>.

Wśród ładunków importowanych zdecydowanie dominuje ruda żelaza, która w 2010 r. stanowiła ok. 58,3% ogółu importu. W eksporcie dominuje węgiel kamienny, brunatny i koks (18,8% całego eksportu). Zarówno w przypadku eksportu jak i importu zauważa się coraz większą dywersyfikację ładunków o czym świadczy zmniejszający się na przestrzeni lat udział głównych grup ładunków w ogóle przewozów.

Przedmiotowa linia połączona jest z siecią normalnotorową poprzez zespół terminali przeładunkowych w Sławkowie, wśród których na szczególną uwagę zasługuje Euroterminal Sławków. W działalności tego centrum logistycznego dominuje obrót towarami masowymi. W 2010 r. zostało wywiezionych prawie 220 tys. t towarów masowych, a przywiezionych prawie 270 tys. t. W mniejszych ilościach transportowane były wyroby hutnicze, towary paletyzowane oraz inne.

Tab. 33. Obrót ładunkami w Euroterminalu Sławków w 2010 r.<sup>72</sup>

Grupa ładunkowa	Wejście na terminal (rozładunek towarów)	Wyjście z terminalu (załadunek towarów)
Towary masowe [Mt]	269 986	219 327
Wyroby hutnicze [Mt]	57 916	62 317
Towary paletyzowane [Mt]	24 321	26 196
Inne [Mt]	18 401	18 397

<sup>72</sup> Wartości przedstawione w tabeli obejmują zsumowane efekty działalności punktu przeładunkowego oraz zrealizowanych usług przewozowych



UTI [TEU]	90 900	89 742
-----------	--------	--------

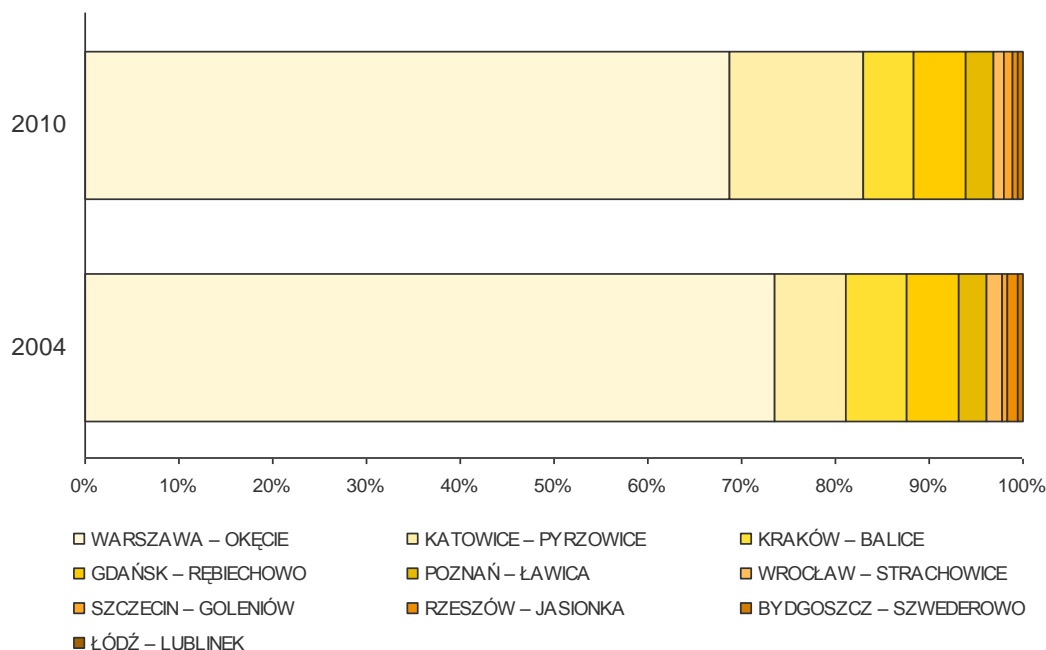
Źródło: Euroterminal Sławków Sp. z o.o. – dane z października 2011 r.

W Euroterminalu przeładowywane są także intermodalne jednostki transportowe (kontenery, nadwozia wymienne, naczepy), których ilość mierzona jest w TEU (1 szt. to pojemność jednego kontenera dwudziestostopniowego). W 2010 r. załadowano i rozładowano po ok. 90 tys. takich jednostek.

### Transport lotniczy

Transport ładunków w ruchu lotniczym w województwie śląskim jest realizowany w głównej mierze poprzez MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Port ten zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem przewiezionych ładunków (w tonach), po warszawskim Okęcie, które jest zdecydowanym liderem z ilością ponad 68% ogółu przewozów (55,6 tys. t). MPL w Pyrzowicach notuje jednak bardzo wyraźny wzrost przewozów cargo - w latach 2004-2010 charakteryzował się największym rozwojem mierzonym udziałem w krajowym rynku cargo. Port w Warszawie w tym samym okresie odnotował największy spadek udziału w przewozach ładunków w kraju. W roku 2010 przewozy cargo, obejmujące ładunki i przesyłki pocztowe, realizowane poprzez port lotniczy w Pyrzowicach wyniosły 11,4 tys. t i stanowiły 14,1% krajowych przewozów tego typu. Porty w Gdańsku oraz Krakowie, zajmujące odpowiednio trzecie i czwarte miejsca, legitymowały się trzykrotnie mniejszym udziałem rynkowym.

Rys. 25. Udział poszczególnych portów lotniczych w ogóle przewozów cargo w kraju w latach 2004 i 2010.



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od zarządzających lotniskami, Warszawa, ULC, luty 2011.

Obrót towarowy w MPL „Katowice” charakteryzuje się ujemnym bilansem. W 2010 r. import wyniósł 11,2 tys. t, a eksport 6,5 tys. t (różnica 4,7 tys. t).

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Pod względem masy przewożonego ładunku największym przewoźnikiem towarowym na lotnisku w 2010 r. był DHL (2,4 tys. t przesyłek) oraz Cargojet i UPS (po ok. 2 tys. t).

Z prognozy ruchu lotniczego przygotowanej dla MPL „Katowice”, wynika że do roku 2015 powinna rosnać rola portu jako jednego z głównych krajowych portów cargo. W 2015 r. ruch cargo powinien wynieść ok. 20 tys. t, czyli o 80 % więcej niż wynosił wynik osiągnięty w roku 2010. Na dalsze zwiększanie ruchu cargo w MPL pozytywny wpływ ma pierwsze i jedyne w Polsce bezpośrednie połączenie cargo z Ameryką Północną. Połączenie pomiędzy Pyrzowicami a kanadyjskim Hamilton International Airport, jest realizowane od 8 listopada 2009 r. raz w tygodniu.

### Żegluga śródlądowa

W krajowym systemie transportowym żegluga śródlądowa ma bardzo małe znaczenie. Z danych GUS wynika, że w 2008 r. zaledwie 0,4% ładunków było przewożonych drogą wodną<sup>73</sup> i wartość ta stale maleje. Taki fakt wynika zarówno ze zmian w strukturze popytu jak i warunków infrastrukturalnych tej gałęzi transportu. Problemy z rozwojem żeglugi śródlądowej wiążą się z koncentracją transportu na niewielkich fragmentach drożnych dróg wodnych niepołączonych w krajową/europejską sieć. Głównymi drogami, na których obecnie prowadzony jest transport ładunków to Odra na odcinku Gliwice-Wrocław oraz Szczecin-Europa Zachodnia.

Największą wartość przewozów krajowych generują połączenia wewnątrzwojewódzkie (województwo dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, zachodniopomorskie). Województwo śląskie jest liderem w kraju pod względem przewozów międzyregionalnych (191 tys. t na trasie śląskie – dolnośląskie w 2010 r.).

Z porównania przewozów ładunków żeglugą śródlądową według województw wynika, że z województwa śląskiego najwięcej ładunków przewożonych jest do województwa dolnośląskiego. Ładunki te to przede wszystkim węgiel kamienny przewożony poprzez Kanał Gliwicki i rzekę Odrę do Elektrociepłowni Wrocław. Na tej trasie największa w kraju jest też praca przewozowa, będąca iloczynem odległości i masy ładunku. W 2009 r. w regionie organizowana była także niewielka liczba przewozów na trasach województwo śląskie-zachodniopomorskie oraz wewnątrz województwa.

Tab. 34. Przewozów ładunków żeglugą śródlądową według województw w 2010 r.

województwo lub kraj		tony	tonokilometry
skąd	dokąd	w tys.	
Przewozy krajowe <sup>74</sup>			
DOLNOŚLĄSKIE	DOLNOŚLĄSKIE	242	990
KUJAWSKO-POMORSKIE	KUJAWSKO-POMORSKIE	420	1 045
MAŁOPOLSKIE	MAŁOPOLSKIE	41	1 519
OPOLSKIE	OPOLSKIE	61	369
OPOLSKIE	ŚLĄSKIE	58	2 618
ŚLĄSKIE	DOLNOŚLĄSKIE	191	35 748
ŚWIĘTOKRZYSKIE	ŚWIĘTOKRZYSKIE	16	156
ZACHODNIOPOMORSKIE	ZACHODNIOPOMORSKIE	479	24 206

<sup>73</sup> „Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009”, GUS.

<sup>74</sup> województwa, w których przewozy wyniosły co najmniej 4 tys. t

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Przewozy międzynarodowe – eksport (wywóz)			
LUBUSKIE	HOLANDIA	0	186
OPOLSKIE	NIEMCY	0	463
OPOLSKIE	BELGIA	0	15
OPOLSKIE	HOLANDIA	0	486
ZACHODNIOPOMORSKIE	BELGIA	2	1 973
ZACHODNIOPOMORSKIE	HOLANDIA	4	4 232
ZACHODNIOPOMORSKIE	NIEMCY	984	245 430

Źródło: „Transport-wyniki działalności w 2010 roku”, GUS.

W 2010 r. województwo śląskie nie uczestniczyło w przewozach międzynarodowych. W tych przewozach największe znaczenie ma województwo zachodniopomorskie, które uczestniczy w wymianie handlowej przede wszystkim z Niemcami.

Początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i zarazem Kanału Gliwickiego stanowi Port Gliwice, w którym dominuje przeładunek towarów masowych. Wśród nich najczęściej stosowany jest przeładunek kolej/samochód. W 2010 r. w ten sposób przewiezionych zostało ponad 246 tys. t kruszyw, pospółki i innych ładunków sypkich. Ponadto w tym układzie transportowana jest także bardzo często stal. Węgiel kamienny w największych ilościach przewożony jest drogą wodną do Wrocławia. W 2010 r. wartość tych dostaw wyniosła ponad 195 tys. t.

Tab. 35. Struktura, wielkość i kierunek przewozów w Porcie Gliwice 2010 r.

Grupa ładunkowa	Dostawy krajowe [tony]	Eksport [sztuki]	Uwagi
Węgiel dla EC Wrocław	195 609		Transport wodny (barki)
Ładunki masowe (kruszywo, pospółka)	246 874		Transport kolejowy + Transport samochodowy
Stal	28 230		Transport kolejowy + Transport samochodowy
Samochody z linii Generals Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. (OPEL)		16 552	Transport kolejowy

Źródło: Śląskie Centrum Logistyki S.A.

W eksporcie największe znaczenie ma transport samochodów z linii General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. W 2010 r. przewieziono kolejną ponad 16,5 tys. samochodów.

Przewozy na Kanale Gliwickim świadczy głównie firma Odratrans S.A., która w Polsce koncentruje swą działalność na rzece Odrze na odcinku Gliwice - Wrocław i w rejonie Szczecina.

## Natężenie ruchu

### Drogi krajowe

Z ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku<sup>75</sup>, przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, wynika, że województwo śląskie charakteryzuje się zarówno największym natężeniem ruchu na drogach krajowych jak i największym wzrostem tego natężenia w ciągu ostatnich pięciu lat. W 2010 r. natężenie na drogach regionu wyniosło ok. 18,3 tys. pojazdów/dobę i było wyższe od średniej krajowej prawie dwukrotnie. Na drugiej pozycji w kraju plasuje się województwo małopolskie z natężeniem wysokości ok. 13 tys. pojazdów/dobę. W odniesieniu do roku 2005 ruch na drogach w regionie wzrósł o 32% (w tym samym okresie tempo wzrostu dla Polski zostało oszacowane na poziomie 22%).

Ponadto na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego zostało przeprowadzone w 2010 roku badanie pn. „Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz”. Jego wyniki wskazują, że drogą krajową charakteryzującą się największym natężeniem jest droga DK86, która rozpoczyna się na węźle drogowym z DK1 i S1 w Podwarpiu i biegnie przez Będzin, Sosnowiec i Katowice do Tychów. Najmniejsze natężenie występuje na drodze DK42 biegnącej z Kamiennej k/Namysłowa do Rudnika k/Starachowic. Różnica pomiędzy drogami o największym i najniższym natężeniu ruchu w regionie wynosi prawie 52 tys. pojazdów/dobę.

Tab. 36. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r.

Największe wartości SDR		Najmniejsze wartości SDR	
Droga	Natężenie	Droga	Natężenie
DK 86, S86	52 990	DK 42	983
A 4	41 134	DK 40	3 608
DK 1, S 1	31 137	DK 45	4 621
DK 81	22 001	DK 46	5 978
DK 44	16 835	DK 11	6 964

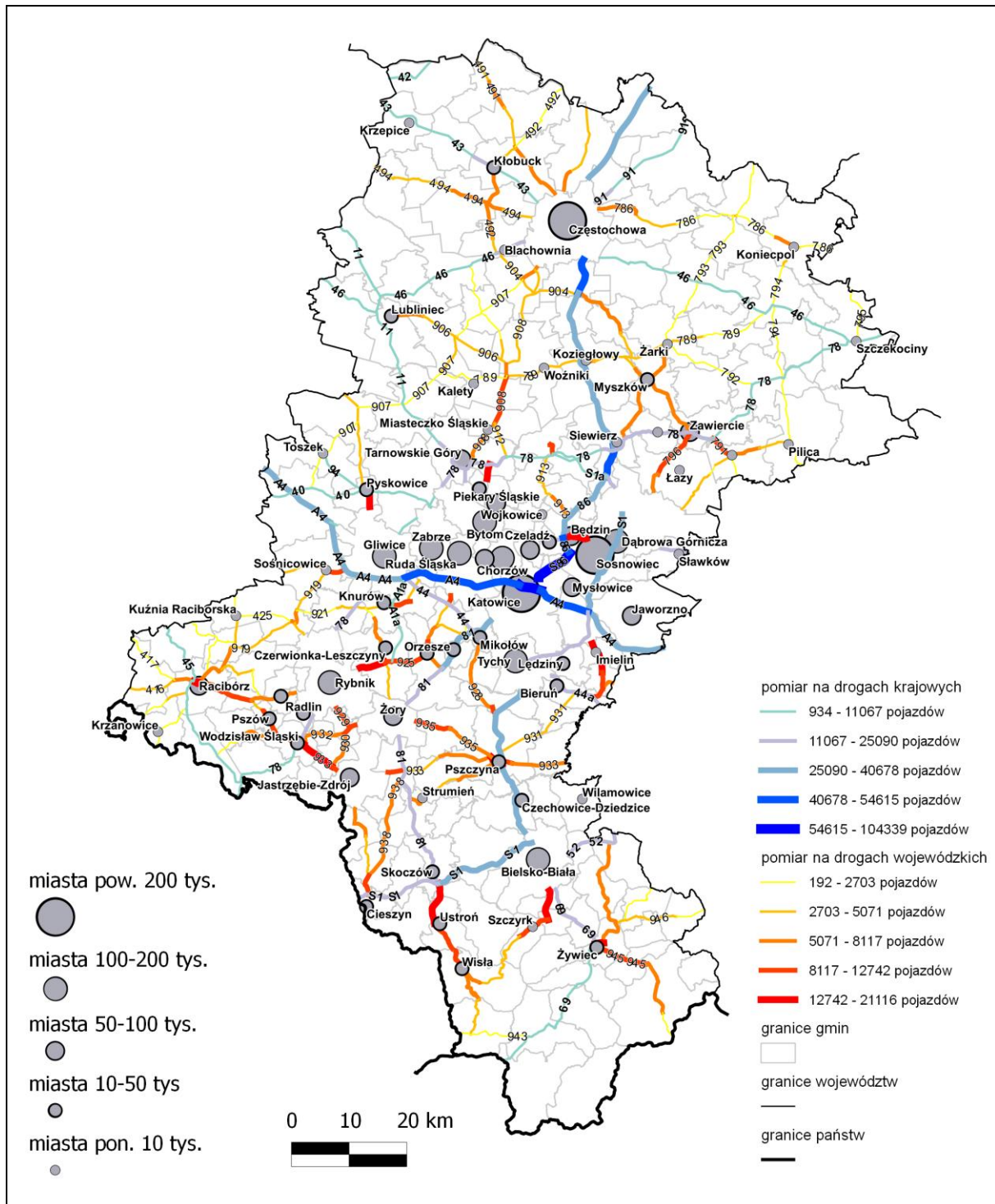
Źródło: Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

<sup>75</sup> Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku (GPR 2010) został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Mapa 29. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r.



Źródło: Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.



Na niektórych odcinkach dróg krajowych natężenie ruchu charakteryzuje się szczególną intensywnością<sup>76</sup>. Należą do nich:

- Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę;
- Katowice (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę;
- Węzeł Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 pojazdów/dobę;
- Czeladź – Sosnowiec (2,4 km) ok. 51,3 pojazdów/dobę;
- Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 pojazdów/dobę.

Są to odcinki przebiegające przez centrum Aglomeracji Górnośląskiej i tworzące podstawę jej systemu transportu drogowego.

Najwięcej pod względem rodzajowym po drogach krajowych regionu porusza się samochodów osobowych i mikrobusów (72% ogółu pojazdów). Ponadto duży odsetek stanowią także samochody ciężarowe z naczepami (13,8% ogółu pojazdów) i lekkie samochody ciężarowe - dostawcze (9% pojazdów). Najniższy odsetek pojazdów stanowią ciągniki rolnicze, motocykle i autobusy (w sumie ok. 1% ogółu pojazdów). W ciągu ostatnich 5 lat zmniejszył się udział motocykli, samochodów osobowych i mikrobusów oraz samochodów ciężarowych z przyczepami, natomiast spadł udział w ogólnej liczbie pojazdów samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych bez przyczep, autobusów i ciągników rolniczych. Mimo stosunkowo niewielkiego udziału motocykli (0,4% w 2010 r.) ich liczba w 2010 r. wzrosła prawie trzykrotnie w porównaniu z 2005 r. – był to najwyższy zanotowany wzrost wśród wszystkich kategorii pojazdów.<sup>77</sup>

### *Drogi wojewódzkie*

Długość sieci dróg wojewódzkich w regionie nie jest znacząca w porównaniu z innymi województwami, ale ze względu na dużą liczbę pojazdów charakteryzuje się drugim po województwie małopolskim natężeniem ruchu (4899 pojazdów/dobę w 2010 r.). Województwo śląskie razem z opolskim i lubelskim charakteryzują się najniższym tempem wzrostu natężenia ruchu w stosunku do roku 2005 (17-18%). Najwyższym tempem wzrostu charakteryzowało się województwo mazowieckie (28%).<sup>78</sup>

Największy względny wzrost ruchu wystąpił na drodze DW911, która łączy Bytom i Świerklaniec, komunikuje MPL „Katowice” w Pyrzowicach i także stanowi jedną z arterii wylotowych Aglomeracji Górnośląskiej. Największy spadek względny ruchu wystąpił natomiast na drodze wojewódzkiej DW425, łączącej Bielsko-Białą z Wisłą.

Tab. 37. Największy względny wzrost i największy względny spadek ruchu na drogach wojewódzkich w województwie śląskim w latach 2005-2010.

Największy względny wzrost SDR		Największy względny spadek SDR	
Droga	Zmiana natężenia	Droga	Zmiana natężenia
DW 911	+ 131% - 8 100 pojazdów	DW 425	- 26% - 694 pojazdy
DW 492	+ 80% - 1 675 pojazdów	DW 936	- 20% - 1 069 pojazdów
DW 794	+ 80% - 751 pojazdów	DW 929	- 17 - 2 005 pojazdów

<sup>76</sup> Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

<sup>77</sup> Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

<sup>78</sup> Synteza wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 na drogach krajowych.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

DW 915	+ 62% - 634 pojazdy	DW 917	- 10% - 90 pojazdów
--------	---------------------	--------	---------------------

Źródło: Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

Najwięcej pod względem rodzajowym po drogach wojewódzkich regionu porusza się samochodów osobowych i mikrobusów (83,8% ogółu pojazdów). Ponadto duży odsetek stanowią także samochody ciężarowe z naczepami (7,4% ogółu pojazdów) i lekkie samochody ciężarowe - dostawcze (4,1% pojazdów). Najniższy odsetek pojazdów stanowią ciągniki rolnicze i autobusy (w sumie ok. 1,1% ogółu pojazdów). W ciągu ostatnich 5 lat zwiększył się udział motocykli, samochodów dostawczych oraz samochodów ciężarowych z przyczepami, natomiast spadł udział samochodów osobowych i mikrobusów, samochodów ciężarowych bez przyczep, autobusów i ciągników rolniczych. Mimo stosunkowo niewielkiego udziału motocykli (1,1% w 2010 r.) liczba motocykli w SDR w 2010 r. wzrosła prawie trzykrotnie w porównaniu z 2005 r. – był to najwyższy zanotowany wzrost wśród wszystkich kategorii pojazdów.<sup>79</sup>

Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że na drogach krajowych większe jest znaczenie transportu ciężkiego, a na drogach wojewódzkich transportu indywidualnego.

Okolo 81,6% dróg wojewódzkich w regionie stanowią drogi o charakterze gospodarczym. Pozostałe to drogi o charakterze rekreacyjnym (17,3%) i turystycznym (1,1%). Największe natężenie ruchu występuje na drogach o charakterze turystycznym (6 tys. pojazdów/dobę) i gospodarczym (5,3 tys. pojazdów/dobę).<sup>80</sup>

W ramach badania „Pomiary ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz” przeanalizowany został także ruch na drogach wojewódzkich pod względem klas technicznych dróg. Zauważono, że im wyższa klasa techniczna drogi, tym ruch na niej jest większy. Największym obciążeniem w 2010 r. charakteryzowały się drogi główne ruchu przyspieszonego, na których mimo niewielkiej długości (procentowo 0,6% wszystkich dróg wojewódzkich) SDR wynosił ponad 17 tys. pojazdów na dobę. Podobnie ma się sytuacja w przypadku podziału dróg na dwujezdniowe i jednojezdniowe. Ruch na tych pierwszych w 2010 r. wyniósł ponad 18 tys. pojazdów/dobę, a na drugich niecałe 5 tys. pojazdów/dobę.

Ważnym wskaźnikiem oceny istotności dróg w całym systemie transportowym regionu jest określenie pracy przewozowej<sup>81</sup>. Wśród dróg wojewódzkich największa praca przewozowa jest wykonywana w południowej części województwa – na drogach DW933, DW941 oraz DW 935.

### *Linie kolejowe*

<sup>79</sup> Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

<sup>80</sup> Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz.

<sup>81</sup> Praca przewozowa dróg w danej kategorii (wyrażana w pojazdokilometrach na dobę) jest iloczynem długości dróg w tej kategorii wyrażonej w kilometrach i średniej wielkości ruchu na tych drogach wyrażonej w pojazdach rzeczywistych na dobę.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Województwo śląskie charakteryzuje się dużym obciążeniem torów spowodowanym bardzo dużym ruchem towarowym, skoncentrowanym szczególnie w Aglomeracji Górnośląskiej, a także funkcjonowaniem w tym rejonie wielu węzłów kolejowych.

#### Przewozy pasażerskie

Do tras o największym natężeniu pociągów pasażerskich należą (trasy/odcinki gdzie średnia dobową liczbą pociągów przekracza 100):

- Katowice – Legnica (odcinki na trasie Katowice – Gliwice);
- Katowice – Zwardoń (odcinki na trasie Katowice Ligota – Tychy);
- Warszawa Centralna – Katowice (odcinki na trasie Zawiercie – Katowice);

Największe natężenie występuje na odcinku Katowice – Chorzów Batory – 133,33 pociągi/dobę.

Największe natężenie ruchu pociągów pasażerskich kategorii Eurocity i Intercity występuje na trasie Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Psary – Zawiercie) i wynosi 18,75 pociągów/dobę. Przewozy międzywojewódzkie dominują na trasie Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny (odcinek Pieczyska – Trzebinia), gdzie natężenie ruchu wynosi prawie 48 pociągów/dobę. Przewozy regionalne dominują na trasie Katowice – Zwardoń (odcinek Brynów – Katowice Ligota), gdzie natężenie ruchu sięga ponad 132 pociągów/dobę.

W tabeli poniżej zamieszczono zestawienie tras i odcinków w podziale na rodzaj pociągów o największej przeciętnej dobowej liczbie pociągów.

Tab. 38. Trasy i odcinki z największą przeciętną dobową liczbą pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w województwie śląskim w 2010 r.

<b>E, I (kwalifikowane)</b>	<b>M (międzywojewódzkie)</b>	<b>R (regionalne)</b>
powyżej 18 pociągów/dobę	powyżej 37 pociągów/dobę	powyżej 60 pociągów/dobę
Warszawa Centralna – Katowice (odcinki na trasie Zawiercie – Katowice Zawodzie)	Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny Osobowy (odcinki na trasie Jaworzno Szczakowa – Trzebinia)	Katowice – Zwardoń (odcinki na trasie: Katowice – Tychy i Pszczyna – Most Wisła)
Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (odcinek Psary – Zawiercie)	Jaworzno – Szczakowa – Mysłowice (cała trasa)	Katowice – Legnica (odcinki na trasie Katowice – Gliwice)
Kozłów – Koniecpol (odcinek Kozłów – Starzyny Podg)	Katowice – Legnica (odcinek Katowice – Chorzów Batory)	Warszawa Centralna – Katowice (odcinki: Zawiercie – Łazy Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie)
Psary – Starzyny (cała trasa)	Oświęcim – Katowice (odcinki na trasie Mysłowice – Katowice)	

Źródło: PKP PLK S.A. – dane z października 2011 r.

Analizując natężenie ruchu należy także zwrócić uwagę na jego skorelowanie z ilością przewożonych pasażerów, czyli napełnieniem taboru. Z analiz przeprowadzonych przez spółkę Przewozy Regionalne wynika, że trasy, z których korzysta najwięcej podróżnych to Katowice – Bielsko-Biała oraz Katowice – Zawiercie. Stałe przewozy realizowane są najczęściej na trasach Katowice – Zawiercie oraz Zebrzydowice – Czechowice-Dziedzice.

Tab. 39. Trasy o największym natężeniu ilości pasażerów w województwie śląskim w 2010 r.

Podróżni ogółem oraz podróżni z biletami	Katowice – Bielsko-Biała
--	--------------------------

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

<b>jednorazowymi</b>	Katowice – Zawiercie Katowice – Rybnik Katowice – Kraków Katowice – Częstochowa
<b>Podróżni z biletami okresowymi</b>	Katowice – Zawiercie Zebrzydowice – Czechowice-Dziedzice Lubliniec – Częstochowa Gliwice – Katowice Katowice – Rybnik

Źródło: Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

W większości przypadków na tych trasach występuje zwiększone natężenie ruchu pociągów regionalnych.

#### Transport ładunków

Do tras o największym natężeniu pociągów towarowych należą (trasy/odcinki gdzie średnia dobową liczbą pociągów przekracza 60):

- Chorzów Batory - Tczew (odcinki na trasie Bytom Karb – Tarnowskie Góry);
- Trzebinia - Zebrzydowice (odcinki na trasie Czechowice-Dziedzice - Zabrzeg);
- Kędzierzyn Koźle - Chałupki (odcinki na trasie Stare Koźle - Turze);
- Oświęcim – Katowice (odcinek Mysłowice – Mysłowice Mwb).

Największe natężenie występuje na odcinku Nakło Śląskie – Tarnowskie Góry – 70,53 pociągów/dobę.

Największe natężenie ruchu pociągów towarowych intermodalnych występuje na trasie Warszawa Centralna – Katowice (odcinek Poraj – Zawiercie) i wynosi 4,51 pociągów/dobę. Przewozy towarowe ekspresowe i pośpieszne dominują na trasie Trzebinia - Zebrzydowice (odcinek Zebrzydowice – Zebrzydowice Gp), gdzie natężenie ruchu wynosi ponad 5 pociągów/dobę. Największe natężenie pociągami towarowymi do przewozów niemasowych występuje na trasie Chorzów Batory - Tczew (odcinek Nakło Śląskie – Tarnowskie Góry) – ponad 16 pociągów/dobę, a pociągami towarowymi do przewozów masowych na trasie Kędzierzyn Koźle – Chałupki (odcinek Stare Koźle – Bierawa) ponad 51 pociągów/dobę.

W tabeli poniżej zamieszczono zestawienie tras i odcinków w podziale na rodzaj pociągów o największej przeciętnej dobowej liczbie pociągów.

Tab. 40. Trasy i odcinki z największą przeciętną dobową liczbą pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w województwie śląskim w 2010 r.

<b>Pociągi towarowe</b>			
<b>Intermodalne</b>	<b>Ekspresowe i pośpieszne (bez intermodalnych)</b>	<b>Do przewozów niemasowych</b>	<b>Do przewozów masowych</b>
powyżej 3 pociągów/dobę	powyżej 3 pociągów/dobę	powyżej 8 pociągów/dobę	powyżej 42 pociągów/dobę
Warszawa Centralna – Katowice (odcinki na trasie Częstochowa Towarowa - Zawiercie)	Trzebinia - Zebrzydowice (odcinki na trasie Ochodźta - Zebrzydowice)	Chorzów Batory – Tczew (odcinki na trasie Bytom Karb – Tarnowskie Góry i Tarnowskie Góry Tge – Kalina)	Kędzierzyn Koźle – Chałupki (odcinki na trasie Stare Koźle – Turze)
Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy (odcinki na trasie Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Sosnowiec Maczki)	Katowice – Zwardoń (odcinki na trasie: Tychy – Most Wisła)	Bytom – Wrocław Główny (odcinek: Bytom Bobrek – Zabrze Biskupice)	Trzebinia - Zebrzydowice (odcinek: Czechowice Dziedzice - Ochodźta)

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Katowice – Zwardoń (odcinki na trasie: Brynów – Most Wisła)	Kalety – Wrocław Mikołajów Wp2 (odcinek: Lubliniec – Kluczbork)	Zabrze Biskupice – Gliwice (odcinek: Zabrze Biskupice – Maciejów Północny)	Gliwice – Gliwice Łabędy (cała trasa)
	Tychy – Mysłowice Kosztowy (odcinek: Tychy – Ledziny)		

Źródło: PKP PLK S.A. – dane z października 2011 r.

### Linie tramwajowe w Aglomeracji Górnośląskiej

Z analizy natężenia ruchu tramwajowego<sup>82</sup> wynika, że największe natężenie tramwajów występuje na linii Koszutka Słoneczna Pętla – Brynów Pętla (linia nr 16), a następnie na trasach Bytom Plac Sikorskiego – Zabrze Pętla (linia nr 5), Gliwice Zajeżdźnia – Chebzie Pętla (linia nr 1) oraz Chorzów Ratusz – Zawodzie Pętla (linia nr 20).

Tab. 41. Natężenie ruchu na liniach tramwajowych w Aglomeracji Górnośląskiej (stan na 30.09.2011 r.).

Nr linii	Trasa	Średnia liczba tramwajów na dobę	Średnia liczba tramwajów na godzinę
1	Gliwice Zajeżdźnia - Chebzie Pętla	75	3
3	Mikulczyce Pętla - Makoszowy Pętla	60	3
4	Gliwice Zajeżdźnia - Zaborze Pętla	43	2
5	Bytom Plac Sikorskiego - Zaborze Pętla	88	4
6	Brynów Pętla - Bytom Politechnika Śląska	69	3
7	Łagiewniki Targowisko - Szopienice Pętla	73	3
9	Bytom Plac Sikorskiego - Chorzów Ratusz	56	2
11	Katowice Plac Wolności - Chebzie Pętla	71	3
13	Siemianowice Plac Skargi - Chorzów Batory Zajeżdźnia	73	3
14	Wełnowiec Plac Alfreda - Mysłowice Dworzec PKP	70	3
15	Katowice Plac Wolności - Zagórze Pętla	71	3
16	Koszutka Słoneczna Pętla - Brynów Pętla	136	6
17	Chorzów Ratusz - Chebzie Pętla	67	3
18	Stroszek Zajeżdźnia - Chebzie Pętla	35	1
19	Stroszek Zajeżdźnia - Katowice Plac Miarki	67	3
20	Chorzów Ratusz - Zawodzie Pętla	75	3
21	Milowice Pętla - Tworzeń Huta Katowice	56	2
22	Czeladź Kombatanów - Tworzeń Huta Katowice	57	2
23	Chorzów Stadion Śląski - Zawodzie Pętla	28	1
24	Osiedle Zamkowe Pętla - Konstantynów Okrzei	48	2
26	Milowice Pętla - Mysłowice Dworzec PKP	54	2
27	Pogoń Akademiki - Kazimierz Górniczy Pętla	57	2
28	Osiedle Zamkowe Pętla - Gołonóg Podstacja	42	2
31	Stroszek Zajeżdźnia - Bytom Plac Sikorskiego	10	0
38	Bytom Kościół św. Trójcy - Bytom Powstańców Śląskich	38	2

<sup>82</sup> Natężenie ruchu na trasejach tramwajowych zostało oszacowane za pomocą badania rozkładu jazdy tramwajów - zostały przeanalizowane kierunki oraz ilość uruchamianych pojazdów.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

<b>Suma</b>	<b>1519</b>	<b>63</b>
-------------	-------------	-----------

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z przedsiębiorstwa Tramwaje Śląskie S.A.

W zależności od linii oraz środka transportu, liczba pasażerów korzystających z publicznych środków komunikacji jest inna. W przypadku tramwajów najczęściej wybierane są linie łączące Katowice z Bytomiem lub Chorzowem (co częściowo łączy się z natężeniem ruchu na liniach tramwajowych), natomiast w przypadku autobusów linie łączące Gliwice z Zabrzem i komunikujące Bytom. Poniżej przedstawiono kierunki o największym natężeniu pasażerów komunikacji publicznej w 2010 r.<sup>83</sup>

Tab. 42. Trasy autobusowe i tramwajowe w ramach KZK GOP o największej liczbie pasażerów w 2010 r.

<b>Autobus</b>	<b>Tramwaj</b>
<b>liczba pasażerów powyżej 3 mln</b>	<b>liczba pasażerów powyżej 7 mln</b>
Katowice – Piekary Śląskie (linia nr 5); Gliwice – Zabrze (linia nr 32); Bytom (linia nr 623); Gliwice (linia nr A4);	Katowice – Chorzów (linia nr T20); Bytom – Katowice (linia nr T6 i T19); Bytom – Gliwice (linia nr T5);
<b>liczba pasażerów 2 – 3 mln</b>	<b>liczba pasażerów 4-7 mln</b>
Katowice – Gliwice (linia nr 6 i 840); Katowice – Zabrze (linia nr 7 i 23); Katowice – Czeladź (linia nr 11); Katowice (linia nr 12); Dąbrowa Górnicza – Katowice (linia nr 18, 807, 808 i 811); Chorzów – Siemianowce Śląskie (linia nr 22); Katowice – Chorzów (linia nr 48 i 74); Katowice – Mysłowice (linia nr 76 i 77); Bytom – Ruda Śląska – hipermarkety (linia nr 146); Gliwice – hipermarkety (linia nr 194); Gliwice – Zabrze MZKP (linia nr 617); Sosnowiec – Czeladź (linia nr 723); Katowice – Tarnowskie Góry MZKP (linia nr 820).	Bytom – Ruda Śląska (linia nr T7); Bytom – Chorzów (linia nr T9); Ruda Śląska – Katowice (linia nr T11); Katowice – Mysłowice (linia nr T14); Chorzów – Zabrze (linia nr T17); Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza (linia nr T21); Będzin – Mysłowice (linia nr T26);
	<b>liczba pasażerów 2-3,9 mln</b>
	Gliwice – Bytom (linia nr T1); Zabrze – Gliwice (linia nr T3); Katowice – Sosnowiec (Będzin) (linia nr T15); Katowice (linia nr T16); Dąbrowa Górnicza – Czeladź (linia nr T22); Sosnowiec – Będzin (linia nr T24); Będzin – Sosnowiec (linia nr T27); Katowice – Świętochłowice (linia nr T37).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez KZK GOP – dane z września 2011 r.

<sup>83</sup> Dane KZK GOP z września 2011 r.

## Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

Globalizacja i rosnąca wymiana handlowa skutkują zwiększeniem mobilności ludzi i ładunków. Wzrasta przepływ osób i towarów zarówno w skali regionalnej, krajowej jak i międzynarodowej. Wymusza to wzmocnienie potencjału przewozowego oraz implikację nowoczesnych rozwiązań transportowych i komunikacyjnych, tak aby sprostać rosnącym wymaganiom współczesnej gospodarki. Wyzwania stojące przed województwem w zakresie rozwoju systemu transportu powinny być realizowane równolegle w ramach wszystkich gałęzi. Rynek przewozów musi być traktowany jako system wzajemnie powiązanych ze sobą elementów. Planowanie jednego z nich musi być bezpośrednio związane z funkcjonowaniem pozostałych, zarówno z tej samej jak i z innych gałęzi transportu. Tylko skoordynowane działania nakierowane na poprawę funkcjonowania całego systemu pozwolą na jego rozwój i dostosowanie do potrzeb mieszkańców regionu.

W województwie śląskim występuje największe w kraju natężenie ruchu na drogach publicznych. Wynika to z położenia regionu na międzynarodowych szlakach TEN-T i na obszarze przygranicznym oraz dużej liczby zarejestrowanych samochodów. Szczególnie duże nasycenie samochodami osobowymi zauważalne jest na drogach wojewódzkich. W przypadku ruchu na drogach krajowych duże znaczenie mają także samochody ciężarowe i dostawcze. Efektem tych uwarunkowań jest wysoki przewóz ładunków oraz związana z tym duża liczba firm sektora TSL. Aby wpłynąć na zmniejszenie kongestii na drogach należy dążyć do maksymalnego rozwoju systemów intermodalnych. Odciążenie dróg powinno stać się jednym z priorytetów rozwoju systemu transportowego. Dalszy wzrost natężenia ruchu na drogach będzie prowadził do zmniejszenia dostępności komunikacyjnej całego regionu.

Województwo śląskie charakteryzuje się najwyższą wartością przewozów ładunków transportem samochodowym wewnątrz regionu oraz do innych województw. Dużym tempem wzrostu odznacza się także wielkość importu ładunków z zagranicy. Fakt ten powoduje, że na przestrzeni lat zauważa się negatywną tendencję w kształtowaniu się bilansu przewozów. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie transportu drogowego należy dążyć do jego przeniesienia na inne gałęzie transportu.

W regionie występuje największa łączna długość linii komunikacyjnych oraz największy odsetek mieszkańców miast obsługiwanych przez komunikację publiczną. Można też zauważyć zwiększenie szybkości i bezpieczeństwa transportu oraz zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska. Niestety zauważalna jest także tendencja spadku ilości pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Spośród analizowanych aglomeracji jedynie w Rybniku można zauważyć wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej. Bardzo istotnym elementem rozwoju powinny być starania o unowocześnianie i dostosowywanie do potrzeb odbiorców oferty transportu publicznego. Chodzi zarówno o jakość i ilość taboru, jak i jego dostosowanie do natężenia ruchu. W swojej polityce operatorzy publiczni powinni szczególnie zwrócić uwagę na dostosowanie warunków przewozów do osób niepełnosprawnych. Obecnie niecałe 50% autobusów jest dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (w okręgu rybnickim najmniej). W przypadku tramwajów tylko kilka w regionie umożliwia swobodne poruszanie się osobom z problemami ruchowymi. Jest to szczególnie ważne, jeśli wskaże się na fakt, że ok. 23% osób poruszających się transportem publicznym to emeryci powyżej 70 roku życia. Ponadto inwestycji wymaga również jakość taboru – średnia wieku autobusów i tramwajów jest bardzo wysoka, co wiąże się zarówno z jakością przejazdów jak i ich bezpieczeństwem.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 2. Rynek przewozów

Dalszych prac koordynacyjnych i wdrożeniowych wymaga także integracja rozkładów jazdy i wprowadzenie wspólnych biletów dla różnych gałęzi transportu.

Tworzenie zintegrowanego transportu publicznego na terenach aglomeracyjnych z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego wydaje się koniecznością. Przykładem integracji systemowej są istniejące i planowane Karty Usług Publicznych, które powodują nie tylko usprawnienie poruszania się mieszkańców w ramach aglomeracji i ułatwiają korzystanie z usług publicznych, ale także są pomocne w bieżącym badaniu kierunków i potoków ruchu pasażerów, celem dostosowania oferty do potrzeb odbiorców.

W województwie występuje duże obciążenie torów kolejowych, spowodowane przede wszystkim bardzo dużym ruchem towarowym. Po załamaniu jakie miało miejsce w 2009 r., można zauważyć pozytywną tendencję w zakresie wielkości przewiezionych ładunków zarówno w imporcie jak i eksporcie. Przewozy te oparte są jednak w głównej mierze o węgiel kamienny, a w dalszej kolejności o koks, węgiel brunatny i metale. Pozytywnym zjawiskiem jest wzrost znaczenia kolei LHS i Euroterminalu w Sławkowie. Jednak poprzez LHS ładunki w przeważającej ilości są importowane, a eksportowany jest głównie węgiel kamienny.

W 2010 r. zauważa się znaczące załamanie w ilości przewiezionych pasażerów na trasach regionalnych. Ma to związek z pogorszeniem się jakości oferty, brakiem integracji z innymi rodzajami transportu oraz negatywnym wizerunkiem przewozów kolejowych wśród społeczeństwa. W związku z powyższym konieczne jest dążenie do podnoszenia jakości oferty oraz podejmowanie działań promujących ten rodzaj transportu. Likwidacja kolejnych połączeń nie może być sposobem na poprawę rentowności przewoźników. Istotne jest także utrzymanie linii, tam gdzie duży odsetek sprzedanych biletów stanowią taryfy okresowe.

Bardzo pozytywnym zjawiskiem jest zwiększające się znaczenie portu lotniczego MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Zarówno w zakresie transportu pasażerów jak i obrotu cargo wzrasta jego udział w obrocie krajowym. Niezbędne są jednak działania w kierunku rozwoju rynku przewozów na liniach regularnych. Konieczne jest także dostosowanie i integracja infrastruktury komplementarnej, tak aby sprostać wzrastającemu natężeniu ruchu lotniczego i zapewnić efektywne połączenie ważnych ośrodków województwa z portem, w tym budowa połączenia kolejowego. Niewykorzystane są też możliwości transportowe małych lotnisk, związane z ewentualnym popytem na ich usługi. Ich lokalizacja sprawia, że przy odpowiednich inwestycjach oraz promocji mogą stać się miejscami o nasilonym ruchu, szczególnie biznesowym.

Znaczenie żeglugi śródlądowej jest niewielkie - w 2009 r. zaledwie 0,4% ładunków było transportowanych tą drogą i wartość ta z roku na rok jest coraz mniejsza. Obecnie drogą wodną przewozi się głównie węgiel do Elektrocieplowni Wrocław. Bez realizacji wymaganych inwestycji w drogi wodne Port w Gliwicach dalej będzie miał charakter lokalny i obsługiwał głównie masowy przewóz ładunków na trasie do Opola lub Wrocławia.

Analizując sektor TSL należy wskazać, że mimo dużej liczby firm transportowych, w regionie zlokalizowanych jest mało dużych przedsiębiorstw o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym. Firmy zlokalizowane w województwie śląskim charakteryzują się dużą wartością majątku, ale niskimi nakładami inwestycyjnymi. Stąd konieczność prowadzenia takich działań, które pozwoliłyby na rozwój tych przedsiębiorstw oraz wzmocniły ich innowacyjność. Tylko w taki sposób mogą konkurować na szerszych rynkach w dobie globalizacji oraz wszechobecnej cyfryzacji.

### **3. Zarządzanie transportem**

## Transport drogowy

### *Zarządzanie infrastrukturą drogową*

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.) drogi publiczne dzieli się na drogi:

- krajowe,
- wojewódzkie,
- powiatowe,
- gminne.

Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią odpowiednio własność właściwego samorządu województwa, powiatu i gminy. Drogi zlokalizowane na terenie miast na prawach powiatu (za wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad) są zarządzane przez prezydentów tych miast.

#### Drogi krajowe

Organem administracji rządowej, który odpowiedzialny jest za zarządzanie infrastrukturą na drogach krajowych w województwie śląskim jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Do jego kompetencji należy przede wszystkim wykonanie budżetu państwa w zakresie dróg krajowych. Dodatkowo Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad:

- współpracuje z samorządami terytorialnymi w zakresie rozbudowy i utrzymania dróg krajowych;
- współpracuje z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi;
- przygotowuje i koordynuje budowę i późniejszą eksploatację (lub tylko eksploatację) autostrad płatnych;
- jest odpowiedzialny za pobieranie opłat za korzystanie z dróg płatnych;
- bierze udział w realizacji polityki transportowej kraju;
- gromadzi informacje o sieci dróg publicznych.<sup>84</sup>

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad swoje zadania realizuje przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na którą składa się centrala w Warszawie oraz 16 oddziałów regionalnych. W województwie śląskim oddział regionalny GDDKiA mieści się w Katowicach.

#### Drogi wojewódzkie

Organem odpowiedzialnym za zarządzanie drogami wojewódzkimi jest Zarząd Województwa. W województwie śląskim zadania zarządcy dróg wojewódzkich zostały powierzone Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Katowicach (samorządowa jednostka organizacyjna Województwa Śląskiego). Jednostka ta realizuje zadania na obszarze całego województwa wyłączając miasta na prawach powiatu.

Do zadań Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach należy w szczególności:

---

<sup>84</sup> <http://www.gddkia.gov.pl/>

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 3. Zarządzanie transportem

- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- pełnienie funkcji inwestora;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów.”<sup>85</sup>

#### Drogi powiatowe i gminne

Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu, realizujący swoje zadania przy pomocy Zarządu Dróg Powiatowych. Zarządcą dróg gminnych jest odpowiednio - prezydent miasta, burmistrz, wójt.

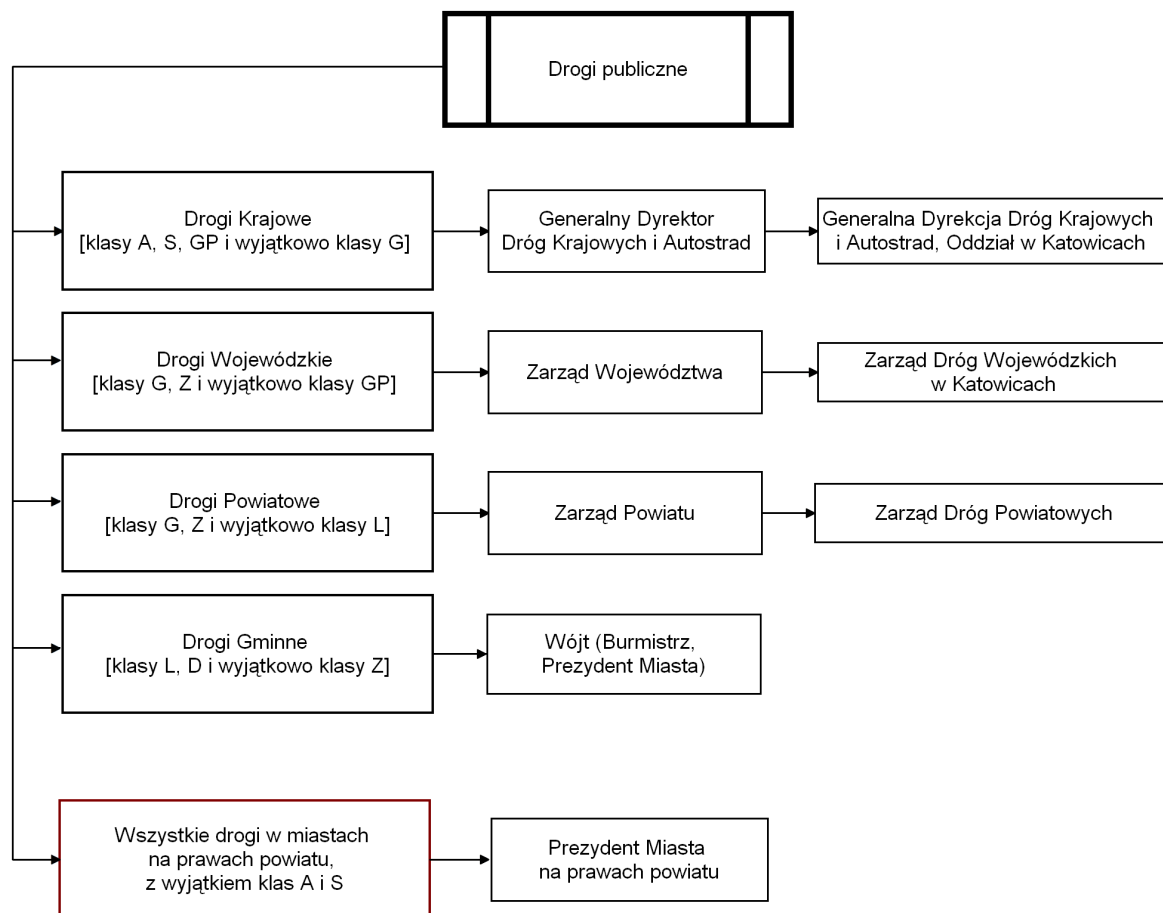
Zarządy Dróg Powiatowych oraz zarządcy dróg gminnych działają na terenie powiatów ziemskich oraz gmin, a zakres ich kompetencji jest tożsamy z zakresem kompetencji Zarządu Dróg Wojewódzkich i umocowany w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (art. 20 – zakres kompetencji zarządców dróg).

Na terenach miast na prawach powiatu funkcje zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych pełnią prezydenci. Zakres ich kompetencji jest tożsamy z innymi zarządcami dróg wskazanymi wyżej.

---

<sup>85</sup> art. 20 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (wybrane punkty).

Rys. 26. Schemat zarządzania drogami publicznymi w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne.

### Zarządzanie ruchem drogowym

Podobnie jak w przypadku zarządzania infrastrukturą, również w zakresie zarządzania ruchem występuje podział kompetencji uzależniony od rodzaju drogi oraz jednostki administrującej terenem, na którym zlokalizowana jest droga.

Ruchem na drogach o najwyższej klasie tzn. autostradach i drogach ekspresowych na terenie całego województwa administruje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który wykonuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Oddział Katowice).

Na drogach wojewódzkich organem odpowiedzialnym za zarządzanie ruchem jest marszałek województwa. Do jego zadań należy m.in.:

- Zatwierdzanie i ewidencjonowanie projektów organizacji ruchu na drogach wojewódzkich,
- Opiniowanie projektów organizacji ruchu dla innych dróg niż wojewódzkie,
- Opiniowanie rozwiązań geometrycznych dróg w projektach budowlanych,
- Kontrolowanie oznakowania dróg.

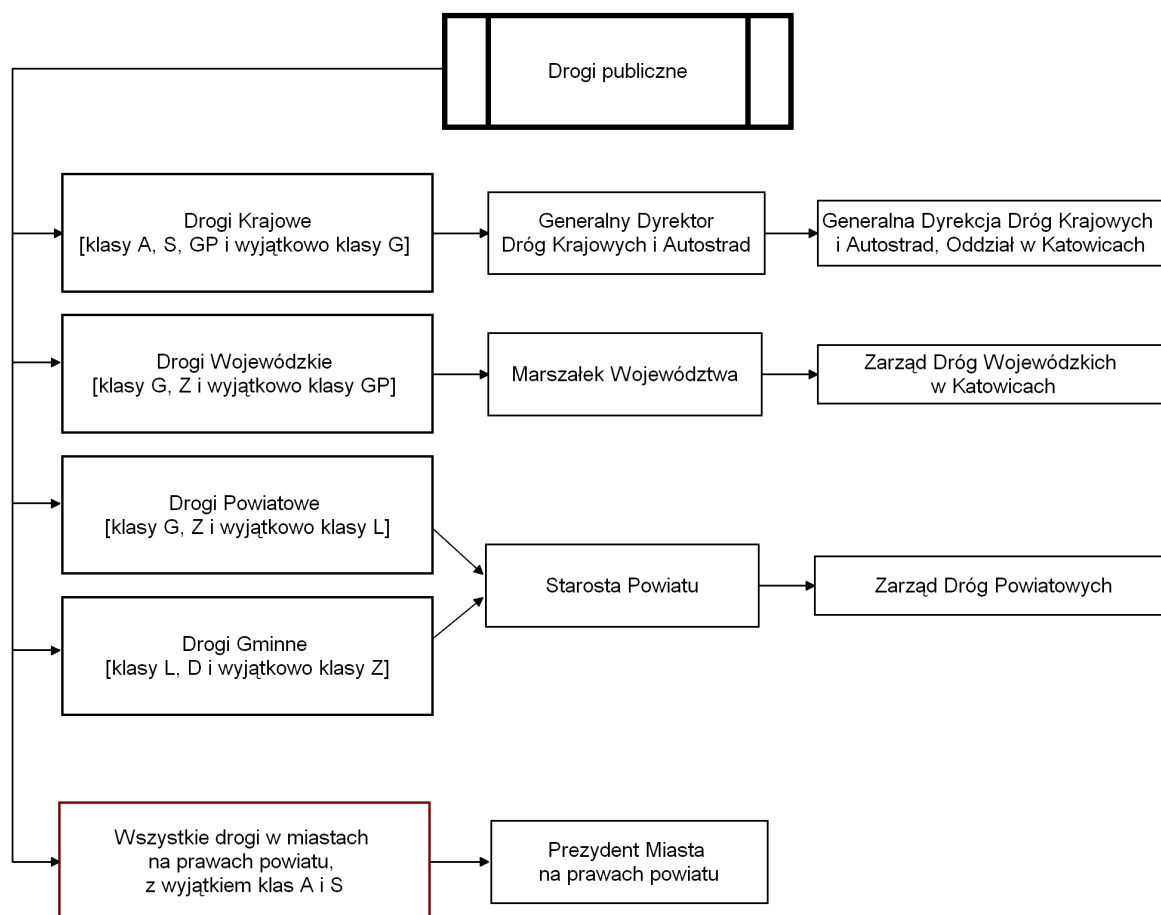
## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 3. Zarządzanie transportem

Na drogach powiatowych oraz gminnych położonych poza terenem miast na prawach powiatu zarządzaniem ruchem zajmuje się starosta powiatu. Dla dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych zlokalizowanych na terenach miast na prawach powiatu zarządcami ruchu są odpowiedni prezydenci tych miast.

Drogami innymi niż publiczne zlokalizowanymi w strefie zamieszkania kierowanie ruchem należy do podmiotów zarządzających tymi drogami.

Rys. 27. Schemat zarządzania ruchem na drogach publicznych w województwie śląskim.



Źródło: opracowanie własne.

Jednostką powołaną do prowadzenia i zlecania działań w zakresie bezpieczeństwa na drogach jest *Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach*. Radzie przewodniczą Marszałek Województwa Śląskiego, Wojewoda Śląski i Komendant Wojewódzki Policji w Katowicach. W skład rady wchodzi przedstawiciele następujących instytucji/związków:

- Urząd Marszałkowski,
- Urząd Wojewódzki,
- Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Katowicach, Bielsku-Białej, Częstochowie,
- Śląski Związek Gmin i Powiatów,
- Konwent Prezydentów Śląskich Miast na Prawach Powiatu,



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 3. Zarządzanie transportem

- Konwent Dyrektorów Powiatowych Zarządów Dróg Województwa Śląskiego,
- Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach,
- Oddział Wojewódzki Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej Województwa Śląskiego w Katowicach,
- Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe w Katowicach,
- Śląski Kurator Oświaty,
- Śląski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej,
- Śląski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego.<sup>86</sup>

Rada została powołana na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z ustawą do zadań rady należą:

- „opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zatwierdzanie planu wydatków Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego w części przeznaczonej na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
- współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi,
- inicjowanie działalności edukacyjno-informacyjnej,
- analizowanie i ocena podejmowanych działań”.<sup>87</sup>

### *Zarządzanie transportem autobusowym*

W transporcie regionalnym funkcjonują obecnie następujące przedsiębiorstwa<sup>88</sup>:

- PKS S.A. Bielsko-Biała,
- PKS Sp. z o.o. Cieszyn,
- PKS S.A. Częstochowa,
- PKS Sp. z o.o. Lubliniec,
- PKS Sp. z o.o. Myszków,
- PKS Sp. z o.o. Racibórz,
- PPKS Rybnik,
- PKS S.A. Zawiercie,
- PPKS Żywiec.

Ponadto funkcjonuje także kilkadziesiąt podmiotów zajmujących się przewozami w międzynarodowym transporcie autobusowym. Bardzo zróżnicowany jest poziom usług i komfort obsługi pasażerów jaki oferują.

---

<sup>86</sup> <http://www.wrbrd.katowice.pl/>

<sup>87</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

<sup>88</sup> Janecki R., Tomanek R., 2011, Metodologia prac nad Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

## Miejska komunikacja autobusowa, tramwajowa i trolejbusowa

Zasady organizacji rynku transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi na tym rynku oraz kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej reguluje Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13). Ustawa ta wprowadza m.in. następujące pojęcia (wraz z definicjami):

- *organizator publicznego transportu zbiorowego* – jest to właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- *operator publicznego transportu zbiorowego* – jest to samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- *przewoźnik* – jest to przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę tych z nich, które są odpowiedzialne za zorganizowanie transportu miejskiego w stolicach trzech subregionów oraz w Aglomeracji Górnośląskiej.

### Agglomeracja Górnośląska

Największym organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej jak i w całym województwie śląskim jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP).

KZK GOP powołany został w 1991 r. na mocy Ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r. Obecnie KZK GOP skupia 25 gmin (zarówno z terenu Aglomeracji Górnośląskiej jak i z obszarów sąsiadujących z nią). Łącznie KZK GOP obsługuje teren o powierzchni ok. 1,4 tys. km<sup>2</sup>. Obecnie do związku należą:

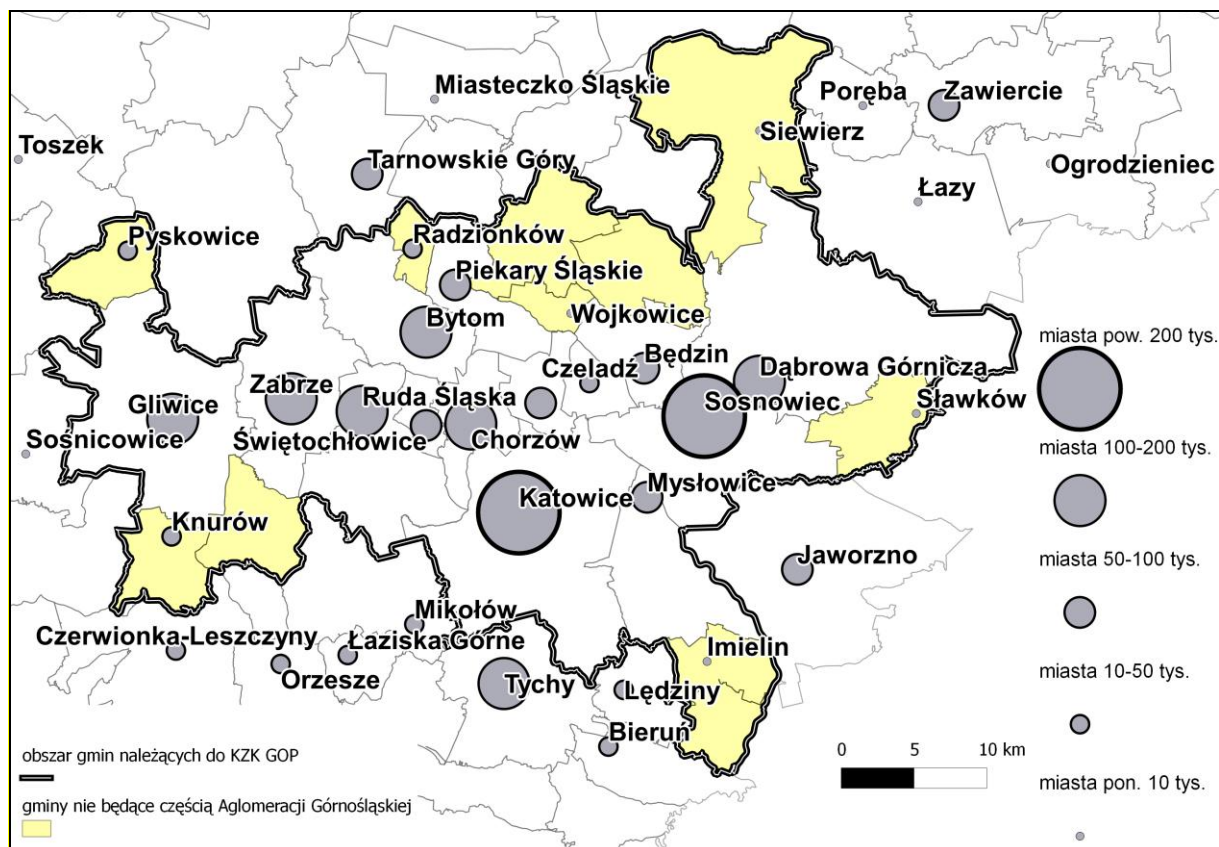
- Miasta Aglomeracji Górnośląskiej: Bytom, Będzin, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Zabrze;
- Miasta spoza Aglomeracji Górnośląskiej: Bobrowniki, Chełm Śląski, Gierałtowice, Imielin, Knurów, Psary, Pyskowice, Radzionków, Siewierz, Sławków, Wojkowice.

Komunikacja organizowana przez KZK GOP obsługuje też tereny nie należące do związku np. Tychy czy Mikołów.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> <http://www.kzkgop.com.pl/>

Mapa 30. Gminy należące do KZK GOP.



Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.kzkgop.com.pl/>.

Usługi przewozowe na rzecz KZK GOP w zakresie komunikacji tramwajowej świadczy spółka Tramwaje Śląskie S.A. z siedzibą w Katowicach. Udziałowcami spółki są miasta: Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice i Zabrze.<sup>90</sup>

### Częstochowa

W stolicy subregionu północnego funkcję operatora transportu publicznego pełni Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie Sp. z o.o., w którym 100% udziałów posiada Miasto Częstochowa. Przedsiębiorstwo realizuje zadania na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu w Częstochowie. W chwili obecnej MPK obsługuje mieszkańców miasta Częstochowa oraz gmin: Blachowna, Poczesna.

MPK w Częstochowie wykonuje również usługi przewozowe w zakresie komunikacji tramwajowej.

### Bielsko-Biala

<sup>90</sup> <http://www.tram-silesia.pl/www/>

W stolicy subregionu południowego funkcję operatora transportu publicznego pełni Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej, który jest zakładem budżetowym miasta Bielsko-Biała. Zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczeństwa jest realizowane w granicach administracyjnych miasta, a także za zgodą Rady Miejskiej również poza jego granicami. Dotychczas miast podpisało porozumienia komunalne na przewozy realizowane przez MZK z następującymi gminami:

- Czechowice-Dziedzice,
- Bestwina,
- Jasienica,
- Wilkowice.<sup>91</sup>

#### *Rybnik*

W stolicy subregionu zachodniego obsługą transportu zbiorowego zajmuje się jednostka organizacyjna miasta - Zarząd Transportu Zbiorowego. ZTZ w Rybniku obsługuje obecnie, oprócz mieszkańców Rybnika i jego dzielnic, mieszkańców miejscowości:

- Czerwionka-Leszczyny,
- Gaszowice,
- Jejkowice,
- Kuźnia Raciborska,
- Lyski,
- Markłowice,
- Pszów,
- Radlin,
- Rydułtowy,
- Świerklany,
- Żory.

#### *Tychy*

Na obszarze województwa śląskiego komunikacja trolejbusowa funkcjonuje jedynie w Tychach. Na zlecenie Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Tychach przewozy świadczą Tyskie Linie Trolejbusowe Sp. z o.o.<sup>92</sup> Sieć trolejbusowa jest stanowi uzupełnienie funkcjonującej na terenie miasta publicznej komunikacji autobusowej.

## **Transport szynowy**

### *Zarządzanie infrastrukturą kolejową*

W 2010 r. w Polsce działało 10 zarządców liniowej infrastruktury kolejowej. Należeli do nich:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zarządca,
- Infra SILESIA S.A. – zarządca,

---

<sup>91</sup> <http://www.mzk.bielsko.pl/>

<sup>92</sup> <http://www.mzk.pl/>

- Kopalnia Piasku „Kotlarnia” – Linie Kolejowe Sp. z o.o. – zarządca,
- Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. – zarządca,
- CTL Maczki-Bór Sp. z o.o. – zarządca,
- UBB Polska Sp. z o.o. – zarządca,
- PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. – zarządca,
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. – przewoźnik i zarządca (dostęp dla wszystkich),
- WKD Sp. z o.o. – przewoźnik i zarządca (dostęp tylko dla firmy),
- LHS Sp. z o.o. - przewoźnik i zarządca (dostęp tylko dla firmy).<sup>93</sup>

Głównym zarządcą sieci linii kolejowych w Polsce jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do kompetencji spółki należy m.in. udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom, ich utrzymanie i modernizacja, przygotowywanie rozkładów jazdy oraz organizowanie ruchu pociągów na trasach kolejowych. Podstawowym dochodem spółki są opłaty pobierane od przewoźników za dostęp do infrastruktury.

Utrzymaniem i obsługą infrastruktury kolejowej zajmują się *Zakłady Linii Kolejowych* (w województwie śląskim PKP PLK S.A. ma zakłady w Tarnowskich Górach, Sosnowcu i Częstochowie). Celem ich działania jest utrzymanie stanu infrastruktury na poziomie umożliwiającym płynną realizację zadań transportowych.

W celu rozwoju infrastruktury kolejowej powołane zostało przy PKP PLK S.A. *Centrum Realizacji Inwestycji*, które odpowiedzialne jest za wdrażanie programu budowy i modernizacji linii kolejowych. Zarządzanie całym cyklem projektów, począwszy od planów rzeczowo-finansowych, projektów a skończywszy na nadzorze inwestorskim ma służyć dostosowaniu linii do parametrów określonych w umowach AGC i AGTC. Na terenie województwa śląskiego zlokalizowany jest jeden z oddziałów centrum.<sup>94</sup> Uzupełnieniem w zakresie prowadzonych inwestycji jest powstałe w 2010 r. *Centrum Kolei Dużych Prędkości*, którego podstawowym celem jest zarządzanie projektem budowy kolei dużych prędkości na terenie kraju.

Zadania dotyczące planowania rozkładów jazdy, nadzoru i kierowania ruchem pociągów należą do *Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym*. Jednostka ta w sytuacjach kryzysowych przejmuje funkcje Centrum Zarządzania Kryzysowego i nadzoruje oraz koordynuje działania.<sup>95</sup>

Nad techniczną stroną maszyn i urządzeń wykorzystywanych w robotach torowych czuwa *Zakład Maszyn Torowych*. W kompetencjach zakładu leży produkcja, naprawa i obsługa sprzętu, a także ich administrowanie i eksploataowanie.<sup>96</sup>

Kolejną jednostką organizacyjną PKP PLK jest *Centrum Diagnostyki*, którego głównym celem jest kontrola bezpieczeństwa. W ramach centrum prowadzona jest diagnostyka

---

<sup>93</sup> „Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku”.

<sup>94</sup> <http://www.plk-inwestycje.pl/>

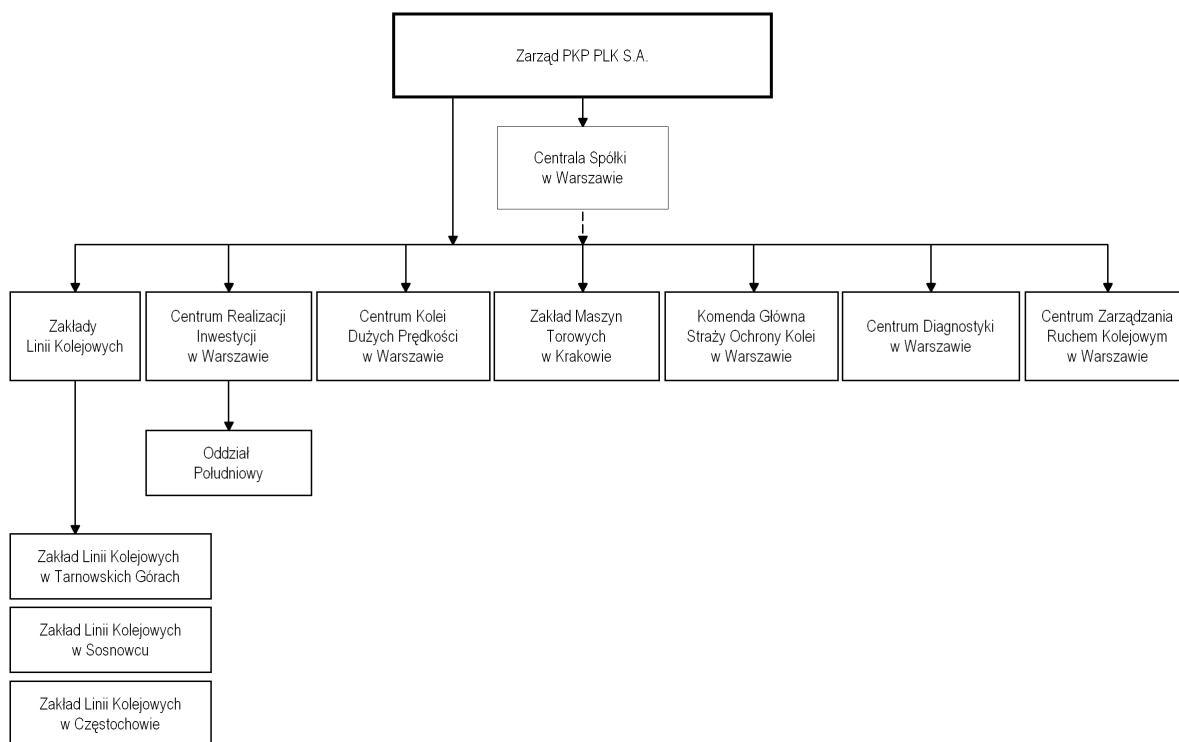
<sup>95</sup> <http://www.plk-sa.pl/>

<sup>96</sup> <http://www.plk-sa.pl/>

infrastruktury kolejowej, nadzorowane są działania związane ze spawaniem nawierzchni kolejowych oraz dokonywane odbiory techniczne.<sup>97</sup>

Ostatnią jednostką organizacyjną PKP PLK jest *Straż Ochrony Kolei*. Jej zadaniem jest ochrona zdrowia, życia i mienia uczestników przewozów kolejowych.

Rys. 28. Schemat organizacyjny PLK S.A.



Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).

### Zarządzanie transportem kolejowym pasażerskim

Strona podażowa na rynku transportu kolejowego pasażerskiego jest mało rozproszona. W 2010 r. na krajowym rynku działały<sup>98</sup>:

- Firmy z grupy PKP S.A. (PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.),
- Jednostki samorządowe (Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie, Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A.),
- Firmy prywatne: DB Schenker Rail Polska S.A., Usedomer Baederbahn GmbH, Arriva RP Sp. z o.o.

W 2010 r. licencję na przewozy otrzymały także Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. oraz Koleje Śląskie Sp. z o.o.

Na terenie województwa śląskiego obecnie funkcjonują trzy przewoźnicy realizujący kolejowe przewozy pasażerskie:

<sup>97</sup> <http://www.plk-sa.pl/>

<sup>98</sup> „Diagnoza polskiego transportu”, zmienione.



- PKP Intercity S.A.,
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- Koleje Śląskie Sp. z o.o.

#### PKP Intercity S.A.

PKP Intercity S.A. jest największą polską spółką kolejową, która realizuje przewozy na poziomie krajowym i międzynarodowym. Spółka powstała w 2001 r. przejmując segment przewozów dalekobieżnych. Obecnie firma tworzy swoją strategię rozwoju opartą na 3 podstawowym markach:

- Premium
- Medium – (Express Ex i Express Intercity EIC)
- Economy – (TLK).

Najwyższy standard reprezentowany jest przez markę EIC (najszybsze, najnowszy tabor, poczęstunek w cenie, bezpłatna prasa, wagon gastronomiczny). Pociągi klasy Ex to szybkie połączenia między Warszawą a większymi miastami kraju (zmodernizowany tabor, poczęstunek w cenie, bezpłatna prasa, wagon gastronomiczny). Pociągi TLK należące do kategorii ekonomicznej obejmują pociągi realizujące tanie przewozy na długich dystansach po gęstej sieci kolejowej w Polsce.<sup>99</sup>

Przewozy na obszarze województwa śląskiego realizuje Zakład Południowy PKP Intercity S.A. z siedzibą w Krakowie.

#### Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Największym przewoźnikiem rynku transportu kolejowego pasażerskiego jest spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o., która realizuje połączenia na terenie całego województwa śląskiego. Spółka ta powstała w 2008 r. poprzez wydzielenie z PKP S.A. i przekazanie udziałów samorządom województw. Województwo śląskie posiada 9,2% udziałów w spółce.

#### Koleje Śląskie Sp. z o.o.

Spółka powstała w 2010 r., natomiast swoją działalność rozpoczęła w październiku 2011 r. Spółka została powołana w celu realizacji regionalnych zadań przewozowych na terenie województwa. Spółka jest w całości własnością województwa śląskiego.

---

<sup>99</sup> <http://intercity.pl/pl/>

### *Zarządzanie transportem kolejowym towarowym*

W 2010 r. z sieci kolejowej w Polsce korzystało łącznie 40 przedsiębiorców realizujących przewozy towarowe na liniach normalno i szerokotorowych oraz 6 na liniach wąskotorowych.

Do pierwszej grupy należeli:

- 3 spółki Grupy PKP,
- 6 spółek Grupy CTL,
- 6 spółek Grupy DB Schenker,
- 18 przewoźników towarowych,
- 6 spółek realizujących prace związane z budową, utrzymaniem, remontami infrastruktury kolejowej.<sup>100</sup>

Przewoźników można podzielić na dwie grupy ze względu na podstawową działalność gospodarczą<sup>101</sup>. Pierwszą grupę stanowią przewoźnicy, dla których przewóz ładunków jest podstawową działalnością gospodarczą m.in. PKP Cargo S.A., CTL Logistics Spółka z o.o., DB Schenker Rail Polska S.A. Do drugiej grupy należą przewoźnicy, którzy świadczą usługi przewozowe przede wszystkim dla innych firm – swoich właścicieli. Do tej grupy należy m.in. LOTOS Kolej, która świadczy usługi firmom i klientom Grupy LOTOS. Szczególnie istotnym zadaniem tej spółki jest obsługa rafinerii w Czechowicach.

Największy udział w przewozach towarowych generują spółki z Grupy PKP - PKP Cargo oraz PKP LHS. Według danych za I kwartał 2011 obie spółki przewiozły łącznie 57,1% ogółu ładunków przewożonych koleją i wykonały 70,4% ogólnej pracy przewozowej w tym czasie.<sup>102</sup>

#### PKP Cargo S.A.

Spółka PKP Cargo powstała w 2001 r. na bazie Dyrekcji Przewozów Towarowych CARGO Przedsiębiorstwa Państwowego PKP. 97,33% udziałów w spółce posiada Skarb Państwa (reprezentowany przez Ministra Finansów), a 2,67% PKP S.A. Spółka prowadzi krajowy i międzynarodowy transport ładunków oraz świadczy usługi logistyczne z wykorzystaniem środka transportu jakim jest kolej. Zakład posiada 10 oddziałów w całej Polsce w tym dwie centrale: w Warszawie i Katowicach.<sup>103</sup>

#### PKP LHS Sp. z o.o.

Spółka PKP LHS powstała w 2001 roku, a jej siedzibą jest Zamość. W 2008 r. ze względu na dużą koncentrację przedsiębiorstw, zostało utworzone jej przedstawicielstwo w Katowicach, które swoim zasięgiem obejmuje województwa śląskie, małopolskie i dolnośląskie.<sup>104</sup>

Głównymi obszarami działalności spółki są:

- zarządzanie linią szerokotorową oraz infrastrukturą towarzyszącą;
- świadczenie usług przewozowych oraz dodatkowych związanych z przewozami ładunków dla nadawców i odbiorców towarów.

---

<sup>100</sup> „Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku”.

<sup>101</sup> Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego”.

<sup>102</sup> <http://www.rynek-kolejowy.pl/>

<sup>103</sup> <http://www.pkp-cargo.pl/>

<sup>104</sup> <http://www.lhs.com.pl/>

## Transport lotniczy

### Zarządzanie infrastrukturą lotniskową

#### Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach

MPL „Katowice” w Pyrzowicach znajduje się w zarządzie Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego (GTL S.A.), którego drugim akcjonariuszem pod względem ilości głosów na walnym zgromadzeniu jest Województwo Śląskie (38,159%). GTL S.A. powstało w 1991 roku, a w 1994 r. przejęło od Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” zarząd nad MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Podstawowymi celami działania spółki jest rozbudowa infrastruktury portu oraz stałe podwyższanie jakości świadczonych usług.<sup>105</sup>

W skład spółek zależnych GTL S.A. wchodzi<sup>106</sup>:

- GTL - LOT Usługi lotniskowe Sp. z o.o. – spółka zajmuje się kompleksową obsługą pływającą samolotów, załóg, pasażerów oraz towarów.
- GTL SERVICE Sp. z o.o. – spółka świadczy usługi w zakresie czystości terminali, ochrony środowiska i gospodarki odpadami, wynajmuje powierzchnie reklamowe oraz pokoje gościnne przy lotnisku oraz prowadzi wypożyczalnię samochodów.
- GTL Cargo Sp. z o.o. - zajmuje się obsługą przewozu towarów.
- Lotniczy Catering Service Sp. z o.o. - spółka prowadzi kompleksową obsługę gastronomiczną na terenie MPL „Katowice”.

#### Lotniska lokalne

##### *Lotnisko Katowice – Muchowiec*

Zarządzającym lotniskiem jest stowarzyszenie Aeroklub Polski z siedzibą w Warszawie. Głównym użytkownikiem lotniska i wykonującym niektóre zadania zarządzającego lotniskiem jest stowarzyszenie pod nazwą „Aeroklub Śląski w Katowicach. Lotnisko Muchowiec jako aeroklub regionalny Aeroklubu Polskiego”. Teren lotniska jest własnością gminy Katowice w użytkowaniu wieczystym Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Tereny przyległe do lotniska przydatne do rozwoju lotniska w większości są własnością gminy Katowice (po wschodniej, południowej i zachodniej stronie lotniska).

##### *Lotnisko Bielsko - Biała – Aleksandrowice*

Zarządzającym lotniskiem jest stowarzyszenie Aeroklub Bielsko-Bialski. Właścicielem terenu lotniska jest Aeroklub Polski, natomiast terenów przyległych do lotniska Gmina Bielsko-Biała

##### *Lotnisko Gliwice - Trynek*

Zarządzającym lotniskiem jest Aeroklub Polski, natomiast głównym użytkownikiem – Aeroklub Gliwicki. Teren lotniska znajduje się w użytkowaniu wieczystym Aeroklubu Gliwickiego, natomiast tereny przyległe należą do Miasta Gliwice.

---

<sup>105</sup> <http://www.gtl.com.pl/>

<sup>106</sup> <http://www.gtl.com.pl/>

#### *Lotnisko Rybnik - Gotartowice*

Zarządzającym lotniskiem jest Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego. Właścicielem terenów lotniska jest Miasto Rybnik.

#### *Lotnisko Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar*

Zarządzającym lotniskiem jest Stowarzyszenie Aeroklub Polski, natomiast głównym użytkownikiem GSS Aeroklubu Polskiego „Żar”. Do Aeroklubu należy teren lotniska, natomiast tereny przyległe są własnością prywatną.

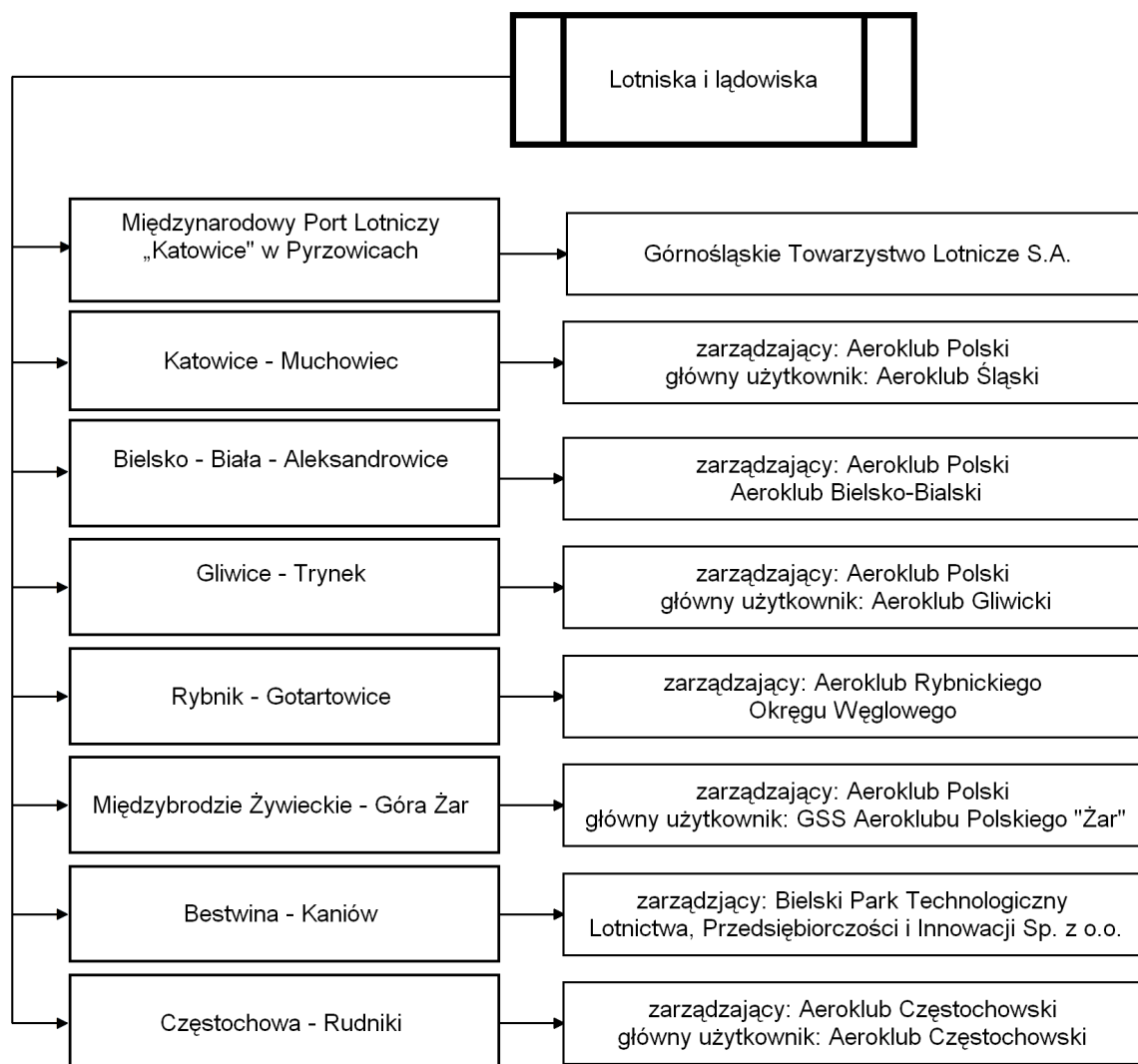
#### *Lądowisko Bestwina - Kaniów*

Zarządzającym oraz właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o. o. Tereny przyległe są własnością gminy Bestwina oraz gminy Czechowice – Dziedzice.

#### *Lądowisko Częstochowa – Rudniki*

Zarządzającym i głównym użytkownikiem lotniska jest Aeroklub Częstochowski. Do niego należy też część terenu lotniska. Pozostała część oraz teren nielotniczy w granicach lotniska są własnością prywatną.

Rys. 29. Lotniska w województwie śląskim wraz z zarządcami i głównymi użytkownikami.



Źródło: opracowanie własne na podstawie „Koncepcji Samorządu województwa śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych”.

### *Zarządzanie transportem lotniczym pasażerskim*

Regularne połączenia lotnicze z MPL „Katowice” w Pyrzowicach realizują:

- Wizz Air – Barcelona, Burgas, Cork, Doncaster-Sheffield, Dortmund, Dublin, Eindhoven, Forlì, Frankfurt/Hahn, Kijów, Kolonia/Bonn, Liverpool, Londyn, Madryt, Malmö, Mediolan, Oslo, Paryż, Rzym, Sztokholm,
- Ryanair – Birmingham, Bristol, Dublin, Londyn, Manchester,
- Lufthansa – Duesseldorf, Frankfurt,
- OLT Jetair – Gdańsk, Rzeszów,
- SAS – Kopenhaga,
- LOT – Monachium, Turyn, Warszawa.<sup>107</sup>

<sup>107</sup> <http://www.katowice-airport.com/>

Na szczególną uwagę zasługuje niskokosztowa węgierska linia lotnicza Wizz Air, posiadająca na lotnisku w Pyrzowicach swoją bazę operacyjną i będąca głównym przewoźnikiem realizującym połączenia pasażerskie z tego portu.

Poza wskazanymi destynacjami z lotniska w Pyrzowicach realizowane są także loty czarterowe do krajów położonych na południe od naszego kraju, takich jak: Turcja, Grecja, Bułgaria, Włochy, Hiszpania, Portugalia, Egipt, Tunezja, Maroko, Izrael, Cypr, Zjednoczone Emiraty Arabskie czy Kenia.<sup>108</sup>

#### *Zarządzanie transportem lotniczym towarowym*

Wśród firm realizujących połączenia cargo z portu w Pyrzowicach najwięcej ładunków przewozi DHL (w 2010 r. było to ok. 21% ogółu przewiezionych ładunków). Jest to firma należąca do międzynarodowej grupy logistycznej Deutsche Post DHL. Na rynku polskim funkcjonuje od 1983 r. W dalszej kolejności połączenia z lotniska realizują firmy:

- Cargojet,
- UPS,
- TNT,
- Poczta,
- Lufthansa,
- LOT Cargo.<sup>109</sup>

Przewozy realizowane są przez następujące linie lotnicze:

- TNT (Erfurt, Liege, Warszawa),
- Farnair (Kolonja/Bonn),
- OLT Jetair (Lipsk),
- Air Contractors (Paryż, Stuttgart);
- Cargojet (Toronto),
- Sprint Air (Warszawa).<sup>110</sup>

## Transport wodny

### *Zarządzanie infrastrukturą*

#### Drogi wodne

Zgodnie z Ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229) prawa właścicielskie w stosunku do wód publicznych stanowiących własność Skarbu Państwa w śródlądowych drogach wodnych wykonuje Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W związku z tym, że drogi wodne na obszarze województwa śląskiego funkcjonują w regionie wodnym Górnej Odry, prawa właścicielskie w stosunku do nich wykonuje Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, jako organ administracji rządowej niespełnionej, podlegający Prezesowi Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

---

<sup>108</sup> <http://www.katowice-airport.com/>

<sup>109</sup> MPL „Katowice” w Pyrzowicach.

<sup>110</sup> <http://www.katowice-airport.com/>



#### Porty śródlądowe

Zgodnie z polskim prawem porty śródlądowe są własnością armatorów śródlądowych oraz nadrzecznych gmin. Mogą także być wynajmowane innym podmiotom.

Właścicielem portu w Gliwicach jest Śląskie Centrum Logistyki S.A., której większościowym akcjonariuszem jest Miasto Gliwice (od 2002 r.). Centrum zostało założone w 1989 r. jako spółka, która była powołana do zarządzania portami w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu. Obecnie spółka oferuje usługi magazynowe i portowe. Dysponuje terminalem celnym i kontenerowym oraz posiada agencję celną i spedycję samochodową.<sup>111</sup>

#### *Zarządzanie żeglugą śródlądową*

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. (Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43) sprawy z zakresu administracji rządowej związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych należą do właściwości dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. W przypadku funkcjonujących dróg wodnych województwa śląskiego (Odrzańska Droga Wodna) właściwym jest Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu. Do jego obowiązków należy m.in. nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, przeprowadzanie inspekcji statków, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych i przeprowadzanie postępowania w sprawach wypadków żeglugowych.

---

<sup>111</sup> <http://www.scl.com.pl/>

## Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

System zarządzania infrastrukturą i ruchem w transporcie jest wynikiem wieloletniej ewolucji, która doprowadziła do jego obecnego kształtu. Ma on zarówno swoje wady jak i zalety. Zasadniczą wadą w zakresie zarządzania wydaje się traktowanie transportu jako systemu składającego się z niezależnych, luźno ze sobą powiązanych podsystemów. Ze względu na wieloletnie opóźnienia obecnie dopiero zaczyna się postrzegać transport jako kompleksowy i zintegrowany system, będący zbiorem sprzężonych ze sobą elementów. Do rozwoju takiego systemu konieczne wydaje się skoordynowanie działań na poziomie regionalnym między wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w zarządzanie transportem. Tylko kompleksowe i ponadgałęziowe podejście do rozwoju transportu, traktowanego jako transport intermodalny, może pozwolić na dalszy jego efektywny rozwój. Ponadto obecnie problemem jest słabość systemu planowania na wszystkich szczeblach. Przejawia się to w szczególności brakiem polityk transportowych oraz strategii rozwoju transportu. Konieczne jest więc jak najszybsze wypracowanie takich wizji rozwoju, aby pozwoliły one na zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu oraz doprowadziły do ich integracji, zarówno między gałęziami jak i między jednostkami administracyjnymi, tworząc spójny system komunikacyjny w województwie. Musi być on rozpatrywany w szerszym kontekście jako część systemu krajowego i europejskiego.

W zakresie miejskiego transportu publicznego zaletą jest wykorzystana możliwość tworzenia związków gmin i miast w celu realizacji wspólnych przewozów. Dzięki integracji transportowej gmin mieszkańcy mają dostęp do oferty obejmującej rozległy obszar, ponadto zwiększają się możliwości funkcjonowania wspólnego biletu. Z drugiej strony brak porozumień między organizatorami transportu prowadzi do sytuacji, że na danym terenie obowiązuje kilka, nie zintegrowanych ze sobą taryf. Analizując miejski transport publiczny należy także zwrócić uwagę na zachodzące pozytywne zmiany w filozofii działania komunikacji publicznej. Organizatorzy transportu publicznego zaczynają dostrzegać znaczenie badań rynku, zlecając coraz więcej badań rynku i natężenia ruchu. Dzięki temu są w stanie na bieżąco dostosowywać częstotliwość i ilość przewozów publicznych do zapotrzebowania płynącego od odbiorców. Jednak ciągle zbyt mało intensywne są działania promocyjne, niskie jest też tempo wdrażania nowych rozwiązań organizacyjnych jak np. elektroniczna informacja przystankowa.

W transporcie drogowym należy zwrócić uwagę na znaczne rozproszenie kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą i ruchem. Problemem dla wielu miast na prawach powiatu jest konieczność zarządzania wszystkimi drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi przebiegającymi przez ich obszar. Wiąże się to z wysokimi kosztami, które często muszą być pokrywane ze środków własnych tych jednostek. Problemem zarządzania transportem w województwie jest brak kompleksowego podejścia do organizacji ruchu. Zwiększające się jego natężenie wymusza wprowadzanie nowych rozwiązań, w tym inteligentnych systemów transportu, które obejmowałyby nie tylko jedną kategorię dróg, ale łączyły wszystkie w jeden zsynchronizowany system.

W transporcie kolejowym pasażerskim należy zwrócić uwagę na skomplikowaną i mało elastyczną strukturę zarządzania tą gałęzią transportu. Dotyczy to zarówno głównego zarządcy linii kolejowych jak i przewoźników realizujących przewozy pasażerskie. Utrudnia to współpracę i elastyczne współdziałanie tej jednostki, szczególnie z jednostkami samorządu terytorialnego oraz z podmiotami zainteresowanymi współpracą. Brakuje także porozumień

między przewoźnikami, które umożliwiłyby podróżnym swobodne poruszanie się tym środkiem transportu. Zdecydowanej poprawy wymaga także podejście przewoźników do pasażerów, ponieważ dotychczasowe działania przewoźników doprowadziły do utrwalenia się bardzo złego wizerunku przewozów kolejowych w społeczeństwie. Na błędy w funkcjonowaniu przewozów wskazuje również to, że obecnie jedynym sposobem przeciwdziałania zmniejszającemu się zainteresowaniu przejazdami koleją jest zamykanie kolejnych połączeń. W niedalekiej przyszłości może doprowadzić to do całkowitego zmarginalizowania pasażerskich przewozów kolejowych w województwie śląskim. Pozytywnym zjawiskiem jest pojawienie się kolejnego przewoźnika na rynku regionalnych przewozów kolejowych, potrzebny jest jednak czas zanim spółka ta będzie w stanie realizować przewozy na terenie całego województwa.

W zakresie transportu lotniczego na uwagę zasługuje dynamiczny rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach, zarządzanego przez powołane w tym celu Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Zarządca ten powinien jednak dalej podejmować niezbędne działania w zakresie rozwoju rynku przewozów na liniach regularnych, ponieważ oferta z MPL „Katowice” jest mało różnorodna i przejawia objawy stagnacji. Jeżeli chodzi o sieć lotnisk lokalnych to ich rozwój będzie możliwy dzięki odpowiedniemu zarządzaniu i współpracy. Ze względu na zapewnienie komplementarności usług oferowanych przez poszczególne lotniska lokalne dotychczasowy model zarządzania, w którym każde lotnisko zarządzane jest oddzielnie wydaje się prawidłowy. Uzupełnieniem tego systemu, pozwalającym na kooperację między należącymi do sieci obiektami, może być powołanie stowarzyszenia/rady zrzeszającego lotniska lokalne, które będzie stanowiło forum regularnego dialogu i wymiany doświadczeń pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami.

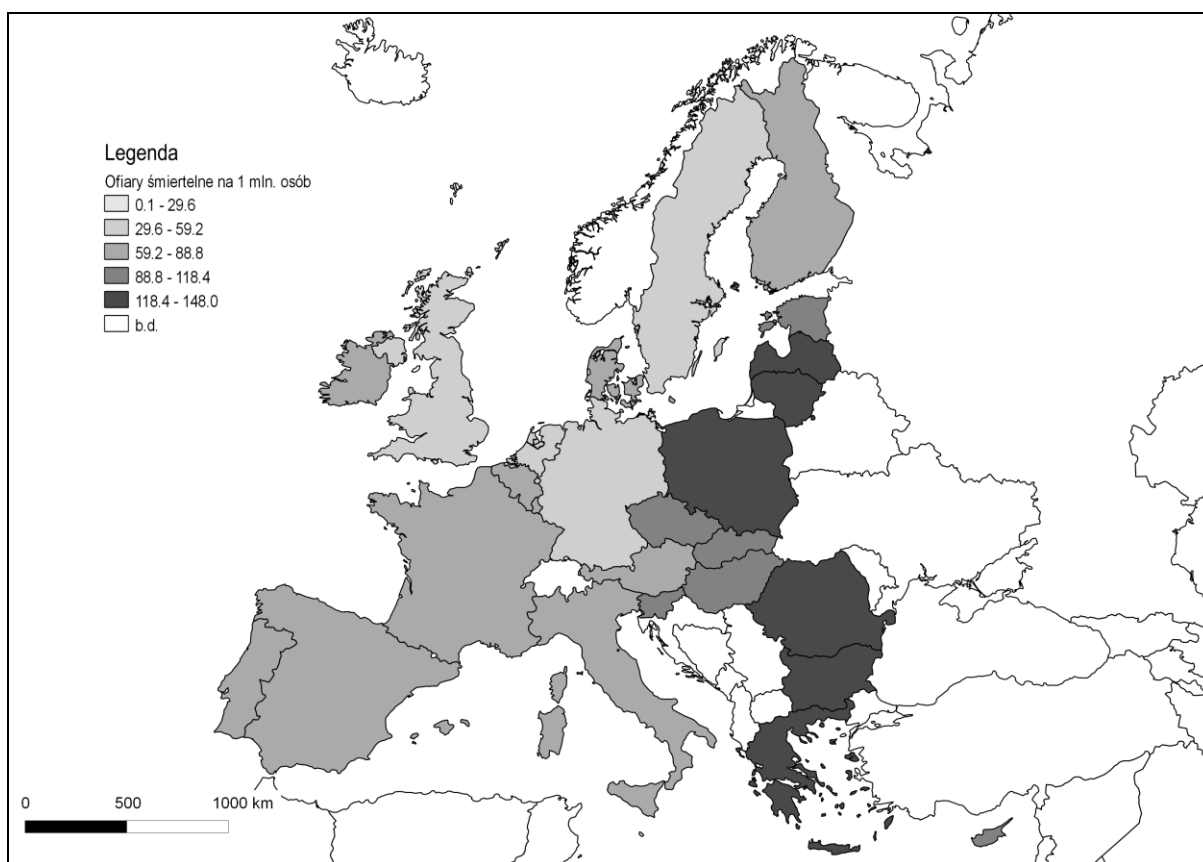
W zakresie transportu wodnego wydaje się, że struktura zarządzania przy obecnym poziomie jego rozwoju jest dość czytelna i efektywna. Dzieje się tak, ponieważ obecnie ta gałąź transportu ma marginalne znaczenie. Jednak przy założeniu, że jedyną szansą rozwoju transportu wodnego jest ujęcie go jako integralnego elementu transportu intermodalnego, w przyszłości konieczne będą zmiany w strukturze zarządzania, powodujące traktowanie tej gałęzi jako elementu systemu. Zwiększy to efektywność i elastyczność zarówno samego transportu wodnego jak i całego systemu transportowego województwa.

## **4. Bezpieczeństwo w transporcie**

## Bezpieczeństwo na drogach i torach kolejowych

Ilość ofiar śmiertelnych w wypadkach na 1 mln mieszkańców w Polsce jest stosunkowo wysoka w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej. Z danych za 2008 r. wynika, że wśród krajów Unii Europejskiej najgorsza pod względem wypadkowości sytuacja występuje w krajach nadbałtyckich, Rumunii, Bułgarii i Grecji. Najwyższą wartość wskaźnika obliczono dla Litwy (148 wypadków/1 mln osób), następnie dla Polski (143 wypadków/1 mln osób). Wśród krajów o najniższym wskaźniku znalazły się Malta (37 wypadków/1 mln osób), Holandia (41 osób/1 mln osób) oraz Szwecja i Wielka Brytania (po 43 wypadków/1 mln osób).

Mapa 31. Wskaźnik ilości ofiar śmiertelnych w wypadkach na 1 mln mieszkańców w krajach UE w 2008 r.



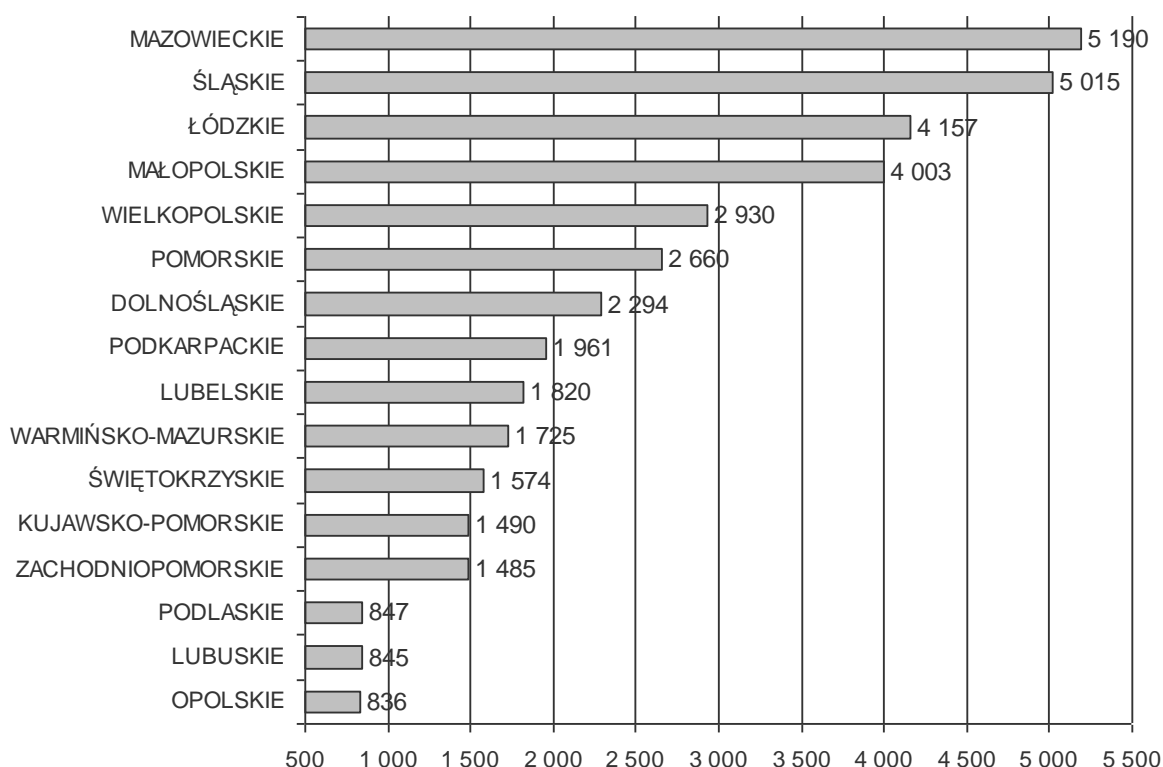
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

W porównaniu z innymi regionami województwo śląskie charakteryzuje się największą bezwzględną liczbą wypadków, zaraz po województwie mazowieckim (województwo śląskie 5015 a mazowieckie 5190 wypadków). Podobnie w przypadku liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach (województwo mazowieckie 655 ofiar, województwo śląskie 352).

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 4. Bezpieczeństwo w transporcie

Rys. 30. Liczba wypadków w poszczególnych województwach w 2010 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS.

Analizując lata 2000-2010 można zauważyć systematyczny spadek liczby wypadków zarówno w województwie śląskim jak i w innych regionach Polski. Wyjątkiem są lata 2004 i 2007 kiedy to nastąpiły jednoroczne wzrosty liczby wypadków. W 2010 roku w stosunku do roku 2000 liczba wypadków w województwie śląskim spadła o 27%, a w odniesieniu do roku 2009 o 10%.

Analizując wskaźniki ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności oraz 100 tys. pojazdów województwo śląskie odznacza się jednymi z najniższych wartości, które wynoszą odpowiednio 13,96 i 7,59. Niższymi wartościami odznacza się tylko województwo małopolskie. Najgorzej pod tym względem wypada województwo świętokrzyskie.

Tab. 43. Wskaźniki ilości ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności i 100 tys. pojazdów w Polsce w 2010 r.

Wyszczególnienie	Ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności	Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów
Województwo śląskie	13,96	7,59
Wartość minimalna w kraju	13,38 (województwo małopolskie)	7,11 (województwo małopolskie)
Wartość maksymalna w kraju	25,14 (województwo świętokrzyskie)	15,53 (województwo świętokrzyskie)

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 4. Bezpieczeństwo w transporcie

Województwo śląskie w 2010 r. charakteryzowało się jednym z najniższych w kraju wskaźników ofiar śmiertelnych na 100 wypadków (7,0) oraz wskaźników rannych na 100 wypadków (122,3). Najmniej śmiertelnych w wypadkach obserwuje się w województwie małopolskim, a rannych w stolicy.

Tab. 44. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych i rannych na 100 wypadków w Polsce w 2010 r.

Wyszczególnienie	Ofiary śmiertelne na 100 wypadków	Ranni na 100 wypadków
Województwo śląskie	7,0	122,3
Wartość minimalna w kraju	5,9 (województwo małopolskie)	119,6 (Komenda Stołeczna Policji)
Wartość maksymalna w kraju	17,2 (województwo podlaskie)	135,5 (województwo warmińsko-mazurskie)

Źródło: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Uzupełniając wcześniejszą analizę o kwestie dotyczące nietrzeźwości należy wskazać na fakt, że w 2010 r. województwo śląskie dominowało w liczbie wypadków z udziałem nietrzeźwych (635 wypadków). W drugim pod tym względem województwie łódzkim wartość ta wyniosła 495 wypadków. W wypadkach z udziałem nietrzeźwych w województwie ginie jednak najmniej ludzi (w 2010 r. było ich tylko 3). W województwie łódzkim wartość ta była najwyższa i wyniosła 52 ofiary śmiertelne.<sup>112</sup>

Szczególnie niebezpiecznym obszarem w województwie śląskim jest subregion północny. Występuje tam bardzo duża śmiertelność wypadków w porównaniu do liczby ludności tam zamieszkałej. Wskaźnik ilości ofiar śmiertelnych na 100 tys. osób wynosi na tym obszarze 16,79 i jest to ponad dwa razy więcej niż w pozostałych subregionach. Najwięcej wypadków i ofiar w wartościach bezwzględnych występuje natomiast w subregionie środkowym, co związane jest z największym zaludnieniem tego obszaru i koncentracją pojazdów.

Tab. 45. Wypadki drogowe w subregionach województwa śląskiego w 2010 r.

	wypadki ogółem	ofiary śmiertelne	ranni	ofiary śmiertelne [na 100 tys. ludności]
SUBREGION PÓŁNOCNY	1106	89	1436	16,79
SUBREGION ŚRODKOWY	3161	218	3845	7,73
SUBREGION ZACHODNI	529	45	622	7,06
SUBREGION POŁUDNIOWY	681	51	861	7,79

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, obliczenia własne na podstawie BDL.

Według danych dostarczonych przez PKP PLK S.A. liczba poszkodowanych w wypadkach z pojazdami na przejazdach kolejowych rosła i w 2010 r. wynosiła 10, z czego 3 śmiertelne. Liczba poszkodowanych w wypadkach z pieszymi pozostaje na podobnym poziomie

<sup>112</sup> Krajowa Rada Bezpieczeństwa Drogowego.

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 4. Bezpieczeństwo w transporcie

i w 2010 r. wynosiła 44, w tym 32 śmiertelne. Na przestrzeni ostatnich 5 lat nie zanotowano poszkodowanych w wypadkach z innymi pociągami.

Tab. 46. Poszkodowani w wypadkach w transporcie kolejowym w województwie śląskim w latach 2005-2010.

Rodzaj wypadku	Liczba poszkodowanych			
	2005	2008	2009	2010
z pojazdami na przejazdach kolejowych	1	6	7	10
<i>w tym śmiertelne</i>	0	0	3	3
z pieszymi	46	48	45	44
<i>w tym śmiertelne</i>	29	35	35	32
z innymi pociągami	0	0	0	0
<i>w tym śmiertelne</i>	0	0	0	0

Źródło: PKP PLK S.A. – informacja z października 2011 r.

W województwie śląskim, podobnie jak w całym kraju, kwestie bezpieczeństwa są rozstrzygane na bieżąco i realizowane przy okazji prac modernizacyjnych i remontowych. Realizowane zadania ograniczają się do: wydzielanie chodników, tras rowerowych od pasów jezdnii, przebudowy skrzyżowań w pobliżu szkół i gimnazjów jako miejsc najbardziej niebezpiecznych, budowy wysepek oraz zatoczek, a także budowy skrzyżowań typu „rondo”. Ponadto podejmowane są również większe projekty np. budowy obwodnic. Realizowane są także projekty w ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. projekt „Bezpieczne Południe – rozbudowa systemu ratownictwa drogowego na ciągach komunikacyjnych Polski Południowej”. Realizacja projektu zakładała zakup 20 pojazdów wyposażonych w sprzęt do usuwania skutków wypadków drogowych, a jego celem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach województw dolnośląskiego, opolskiego, śląskiego, małopolskiego, podkarpackiego, poprzez poprawę jakości i skuteczności podejmowanych działań ratowniczych. Prowadzone są także liczne kampanie edukacyjno-informacyjne o zasięgu ogólnokrajowym (realizowane m.in. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) i regionalnym (realizowane m.in. przez Komendę Wojewódzką Policji w Katowicach) np. *2009 – rok pieszego* (bezpieczeństwo pieszych na drogach).<sup>113</sup>

Do głównych barier związanych z wdrażaniem projektów z zakresu BRD należą: ograniczone środki finansowe, formalizm związany z czasochłonnym i kosztownym procesem przygotowania dokumentacji projektowej, oraz kwestie własnościowe (m.in. konieczność wywłaszczania mieszkańców)<sup>114</sup>.

<sup>113</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim” Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

<sup>114</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim”. Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

## Bezpieczeństwo na dworcach i w środkach transportu publicznego

Zarówno liczba kradzieży rzeczy cudzej jak i rozbojów na dworcach oraz w środkach transportu na terenie województwa śląskiego systematycznie spada, co wynika z danych otrzymanych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. Dane te pochodzą z Systemu Statystyki Przestępczości „TEMIDA” o przestępstwach i czynach karalnych stwierdzonych w zakończonym postępowaniu według wybranych obiektów lub miejsc przestępstw bezpośrednio związanych z transportem osób i towarów.

W kradzieżach dominują te dokonywane w środkach transportu (w 2010 r. było to 2448 wykroczeń), rozboje dokonywane są zaś częściej na dworcach (43 wykroczenia w 2010 r.).

Tab. 47. Liczba kradzieży i rozbojów na dworcach i w środkach transportu w województwie śląskim w latach 2005-2010.

	dworce				środki transportu			
	2005	2008	2009	2010	2005	2008	2009	2010
kradzieże rzeczy cudzej	700	538	460	440	5512	3382	2726	2448
rozboje	92	51	43	26	52	39	35	18

Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach - informacja z września 2011 r.

Podobnie jak w przypadku bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie śląskim prowadzone są również kampanie dotyczące bezpieczeństwa w środkach komunikacji miejskiej m.in. przez Komendę Wojewódzką Policji w Katowicach - *Bezpiecznie jak w domu – podróżuj komunikacją miejską*.<sup>115</sup>

<sup>115</sup> „Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim”. Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

#### **Wnioski – rekomendacje do dalszych prac**

Województwo śląskie charakteryzuje się bardzo dużą liczbą wypadków. Fakt ten należy jednak powiązać z wyjątkowo dużą liczbą ludności zamieszkującą ten teren oraz dużą liczbą samochodów (zwłaszcza w subregionie środkowym). Ponadto w przypadku zarówno dróg publicznych jak i sieci kolejowej region charakteryzuje się wyjątkowo dużym zagęszczeniem tej infrastruktury. Wszystko to powoduje, że liczbę wypadków należy rozpatrywać nie tyle w wartościach bezwzględnych, ale przede wszystkim względnych. Pod tym względem województwo śląskie charakteryzuje się jednymi z najniższych wskaźników w kraju.

Mimo polepszania się statystyk należy jednak zwrócić uwagę, że w odniesieniu do innych krajów Unii Europejskiej nadal te wskaźniki są bardzo wysokie. Należy więc dążyć do zwiększenia ilości inwestycji mających na celu wprowadzanie bezpiecznych rozwiązań na drogach (infrastrukturalnych i organizacyjnych) oraz zintensyfikować działania zmierzające do ograniczenia udziału w komunikacji osobom nietrzeźwym. Szeroko pojęta prewencja, będąca udziałem wszystkich organów i jednostek zaangażowanych w tworzenie systemu transportowego, może przyczynić się do zmniejszenia negatywnych skutków oddziaływania transportu na życie i zdrowie ludzkie.

## **5. Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko**

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 5. Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko

Wpływ transportu na środowisko przejawia się zarówno w negatywnym oddziaływaniu samej inwestycji, zarówno w czasie jej budowy jak i funkcjonowania oraz w oddziaływaniu działalności transportowej, związanej z przemieszczaniem się środków transportu. Można podzielić go na kilka elementów.

Jednym z nich jest zmiana ukształtowania terenu będąca wynikiem zajmowania terenów pod infrastrukturę liniową, terminale, pozostawianie wyposażenia, które już wyszło z użytkowania, oraz degradacji w wyniku wydobywania materiałów budowlanych pod budowę dróg. Wszystko to wpływa na spadek atrakcyjności terenów przylegających do sieci. Transport zwłaszcza drogowy oraz związane z tym kolizje pojazdów przewożących materiały niebezpieczne wpływają na wzrost zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. Ponadto budowa dróg, lotnisk, regulacja rzek wpływa na zmianę systemu wodnego.

Transport powoduje też wzrost hałasu i wibracji:

- wokół terminali i wzdłuż linii kolejowych,
- pochodzących z samochodów, motocykli w miastach i wzdłuż głównych dróg,
- wokół lotnisk.

W poniższej tabeli zostały przedstawione wyniki badań w wybranych miastach województwa. Poza Ustroniem, we wszystkich skontrolowanych miastach zostały przekroczone dopuszczalne normy hałasu, szczególnie zaś w Szczekocinach i Piekarach Śląskich (o 15-20 dB).

Tab. 48. Poziom hałasu w wybranych miastach województwa śląskiego.

Miasto	Długość ulic w mieście								
	Ogółem [km]	W tym skontrolowane [km]	Przy których emisja przekracza poziom dopuszczalny 60dB						
			Razem [km]	% skontrolowanych	o 01-5 dB	o 5-10 dB	o 10-15 dB	o 15-20 dB	o więcej niż 20dB
Czeladź	90,0	2,3	2,3	100		2,3			
Jaworzno	268,0	1,6	1,6	100		1,6			
Mikołów	129,0	4,4	4,4	100		2,4	2,0		
Piekary Śląskie	137,0	3,0	3,0	100				3,0	
Pyskowice	58,0	0,5	0,5	100		0,5			
Siemianowice Śląskie	107,6	3,7	3,7	100			3,7		
Szczekociny	18,0	3,4	3,4	100				3,4	
Ustroń	-	0,5	-	-					

Źródło: GUS.

W 2010 roku uchwalony został „Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2013 dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych, ekspresowych, autostrad i linii kolejowych”. Program jest dokumentem planistycznym i ma na celu przede wszystkim określenie priorytetów działań w obrębie poszczególnych odcinków dróg i linii kolejowych oraz wskazanie niezbędnych zadań dla ograniczenia poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych. Program wykonano dla terenów otaczających 16 odcinków dróg krajowych oraz 1 odcinek linii kolejowej, położonych w granicach administracyjnych 4 miast na prawach powiatu oraz 34 gmin w 13 powiatach ziemskich. W opracowaniu nie uwzględniono terenów znajdujących się w granicach 10 miast na prawach powiatu (Bielsko-Biała, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze), przez które przebiegają analizowane



## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 5. Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko

odcinki dróg. Są to bowiem aglomeracje o liczbie mieszkańców powyżej 100 000, dla których wymagane są odrębne Programy ochrony środowiska przed hałasem. Zakres programu stanowią najbardziej obciążone ruchem pojazdów ciągi dróg krajowych województwa śląskiego (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 6 mln pojazdów) oraz linii kolejowych (o średnim rocznym natężeniu ruchu wynoszącym ponad 60 tys. pociągów na rok).

Kolejnym negatywnym skutkiem działalności transportowej jest zanieczyszczenie powietrza. Województwo śląskie przoduje w kraju w zakresie emisji do atmosfery zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych. W regionie emituje się ok. 20,1% krajowych zanieczyszczeń pyłowych oraz 41% emisji zanieczyszczeń gazowych (bez uwzględnienia CO<sub>2</sub>). Najwięcej zanieczyszczeń powietrza opada w subregionie środkowym i zachodnim, stosunkowo mało przypada na subregion północny i południowy. Wśród zanieczyszczeń gazowych zdecydowanie dominuje CO<sub>2</sub> stanowiący 98,4% ogółu zanieczyszczeń gazowych. Wśród zanieczyszczeń pyłowych dominują zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw – 62,3% ogółu zanieczyszczeń pyłowych.

Tab. 49. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery z zakładów szczególnie uciążliwych w województwie śląskim w 2010 r.

Zanieczyszczenia gazowe	t/r	Zanieczyszczenia pyłowe	t/r
ogółem	43 390 320	ogółem	13 371
dwutlenek siarki	92 455	ze spalania paliw	8 326
tlenki azotu	67 887	cementowo-wapiennicze i materiałów ogniotrwałych	172
tlenek węgla	137 644	krzemowe	169
dwutlenek węgla	42 700 527	nawozów sztucznych	2
metan	388 018	środków powierzchniowo czynnych	2
podtlenek azotu	6	węglowo-grafitowe, sadza	178

Źródło: GUS.

W tabeli poniżej zestawiono oddziaływanie poszczególnych etapów budowy oraz eksploatacji infrastruktury transportowej na wody powierzchniowe i podziemne, glebę, powierzchnię ziemi i krajobraz oraz florę, faunę i siedliska przyrodnicze.

Tab. 50. Potencjalne oddziaływanie systemu transportu na środowisko.

Potencjalne oddziaływanie	Potencjalne skutki		
	Wody powierzchniowe i podziemne	Gleba, powierzchnia ziemi i krajobraz	Flora, fauna i siedliska przyrodnicze
Zajęcie terenu pod inwestycję, prace ziemne, wprowadzenie barier do przestrzeni	Zaburzenie spływu powierzchniowego	Zmiana ukształtowania powierzchni ziemi	Likwidacja siedlisk w pasie inwestycji
	Zmiana okresowych zalań terenów zalewowych	Wzmożone procesy erozji	Fragmentacja i izolacja siedlisk
	Zmiana odpływu i przepływu wód na skutek odprowadzania ścieków	Fragmentacja form powierzchni ziemi	Fragmentacja i izolacja populacji gatunków prowadząca do ich wymierania, ograniczenie przepływu genów i obniżenie zmienności genetycznej populacji
	Zmiana układu sieci rzecznej	Trwałe zajęcie, zniszczenie pokrywy glebowej, wyłączenie gruntów z produkcji rolnej	
	Zmiana położenia zwierciadła wód	Wzrost powierzchni szczylnych	Rozwój siedlisk wodnych i

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 5. Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko

Potencjalne oddziaływanie	Potencjalne skutki		
	Wody powierzchniowe i podziemne	Gleba, powierzchnia ziemi i krajobraz	Flora, fauna i siedliska przyrodnicze
	podziemnych  Utrata więzi hydraulicznej pomiędzy wodami powierzchniowymi i podziemnymi	Zmiany struktury i właściwości gleb na skutek wywołanych zmian stosunków wodnych  Przeobrażenie istniejących i powstawanie nowych form powierzchni ziemi  Obniżenie walorów krajobrazowych	wodno-błotnych  Pogorszenie warunków funkcjonowania siedlisk i gatunków w sąsiedztwie inwestycji  Rozprzestrzenianie się gatunków synantropijnych na siedliskach zaburzonych  Wzrost śmiertelności fauny na skutek zderzeń z elementami konstrukcji
Regulacja i zabudowa hydrotechniczna koryt cieków	Zmiana morfologii koryta  Zaburzenie warunków przepływu wód  Zmiana procesów fluwialnych  Utrata więzi hydraulicznej pomiędzy wodami powierzchniowymi i podziemnymi na skutek zabudowy koryta cieków  Zaburzenia odpływu wód	-	Pogorszenie warunków funkcjonowania siedlisk i gatunków wodnych
Emisja zanieczyszczeń	Ścieki z zaplecza budowy  Ścieki z powierzchni utwardzonych  Ścieki z obiektów towarzyszących inwestycji  Gospodarka odpadami	Wzrost zanieczyszczenia gleb	Pogorszenie warunków bytowania fauny i flory na skutek skażenia chemicznego środowiska glebowego, wodnego lub powietrza
Awaryjne i nadzwyczajne zagrożenia związane z eksploatacją	Możliwość znaczącego zanieczyszczenia na skutek awarii bądź katastrof  Fala powodziowa na skutek awarii budowli piętrzących	Możliwość znaczącego zanieczyszczenia na skutek awarii  Inne negatywne skutki związane z awarią	Pogorszenie warunków bytowania fauny i flory na skutek skażenia chemicznego środowiska glebowego, wodnego lub powietrza
Inne – ruch pojazdów, emisja hałasu i światła	-	-	Wzrost śmiertelności zwierząt na skutek kolizji z pojazdami  Rozprzestrzenianie się gatunków synantropijnych  Płoszenie zwierząt, ograniczenie warunków rozrodu

## V. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

### 5. Potencjalny wpływ rozwoju transportu na środowisko

Źródło: „Studium środowiskowych i społecznych kosztów rozbudowy infrastruktury technicznej w województwie śląskim oraz sposoby ich minimalizacji” Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska

Podsumowując do czynników będących efektem rozwoju transportu a wpływających na środowisko należą przede wszystkim:

- degradacja powierzchni terenu - zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez degradację pokrywy glebowej, jak i rozczłonkowanie rzeźby terenu;
- degradacja wód - degradacja wód jest wynikiem zarówno budowy inwestycji, kiedy często dochodzi do zaburzenia naturalnych stosunków wodnych, jak również eksploatacji środków transportu, które przyczyniają się do zanieczyszczenia wód;
- duże natężenie hałasu - przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje na głównych ciągach komunikacyjnych jest szczególnie uciążliwe dla ludności zamieszkującej obszary w ich sąsiedztwie;
- zanieczyszczenie powietrza - wynikiem działalności przewozowej, w szczególności transportu samochodowego jest duże zanieczyszczenie powietrza. Zanieczyszczenia rozprzestrzeniają się w dużych stężeniach na niskich wysokościach w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi;
- degradacja fauny i flory - budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych, populacji gatunków. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania i bytowania siedlisk i gatunków oraz wzrostu śmiertelności fauny.

**VI. SYSTEM TRANSPORTOWY  
WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK  
SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

W dniach 31.05.2011 – 30.06.2011 przeprowadzono badania ankietowe w zakresie wybranych informacji dotyczących transportu w jednostkach administracyjnych regionu (gminach i powiatach ziemskich). Ankieta liczyła sześć pytań, w tym jedno pytanie posiadające dwa warianty - w zależności od tego, czy jednostka była położona na obszarze aglomeracji czy poza nią<sup>116</sup>:

1. Strategiczne dokumenty w dziedzinie transportu posiadane przez jednostkę.
2. Planowane inwestycje w zakresie ponadlokalnej infrastruktury transportowej.
3. Obecny stan i potrzeby inwestycyjne w zakresie transportu pasażerskiego.
4. Obecny stan i potrzeby inwestycyjne w zakresie ponadlokalnej infrastruktury logistycznej (centra logistyczne i przeładunkowe).
5. Ocena istniejących ponadlokalnych połączeń komunikacyjnych.
  - a. dla gmin/powiatów położonych wewnątrz aglomeracji.
  - b. dla gmin/powiatów położonych poza obszarem aglomeracji.
6. Ocena połączenia drogowego z portem lotniczym "Katowice" w Pyrzowicach.

W niniejszej analizie informacje uzyskane z jednostek nie były weryfikowane na podstawie danych z innych źródeł.

### Ocena gmin

Odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie udzieliły wszystkie gminy położone w województwie śląskim (w przypadku gmin miejsko – wiejskich nie wprowadzono rozróżnienia pomiędzy miastem i obszarem wiejskim).

W zakresie strategicznych dokumentów zdecydowana większość gmin nie posiada żadnych dokumentów dotyczących transportu. Pozytywnie wyróżniają się jedynie Częstochowa i Gliwice. Pierwsze z wymienionych miast posiada politykę transportową, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy) oraz Strategię Rozwoju Miasta. Inne dokumenty w dziedzinie transportu posiada 27% gmin subregionu środkowego (w tym większość położonych na obszarze Aglomeracji Górnośląskiej), 11% południowego, 10% północnego i 8% zachodniego. W większości są to studia komunikacyjne, koncepcje rozwoju sieci drogowej, strategie transportowe, strategie rozwoju miast, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Jeżeli chodzi o inwestycje planowane w zakresie infrastruktury drogowej to można zauważyć, że w największej ilości gmin dotyczą one dróg powiatowych, w nieco mniejszej – dróg wojewódzkich, a w najmniejszej – dróg krajowych. Planowane inwestycje dotyczące dróg krajowych i wojewódzkich koncentrują się głównie na terenach aglomeracji i gmin z nimi sąsiadujących, natomiast w zakresie dróg powiatowych można dostrzec bardziej równomierne rozłożenie planowanych inwestycji na obszarze województwa. Gminy, na terenie których planowane są inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej, są o wiele mniej liczne w porównaniu z gminami, w których planowane są inwestycje drogowe. Inwestycje obejmujące infrastrukturę kolejową są planowane przede wszystkim na przebiegu głównych

---

<sup>116</sup> Wiązały się z tym pewne rozbieżności w rozumieniu zasięgu aglomeracji, jako że niektóre gminy nie należące do aglomeracji błędnie udzieliły odpowiedzi na część pytania przeznaczoną dla gmin położonych wewnątrz aglomeracji. W niektórych przypadkach gminy odpowiedziały na obie części pytania, w takiej sytuacji pod uwagę brano odpowiedź właściwą.

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

linii kolejowych, głównie w subregionie środkowym. Inwestycje dotyczące infrastruktury lotniskowej są planowane jedynie w czterech gminach, na terenie których położone jest MPL „Katowice”, lotniska lokalne oraz lotnisko sportowe.

Komunikacja kolejowa funkcjonuje w ponad połowie gmin województwa. Największy odsetek gmin z działającą komunikacją posiadają subregiony północny i południowy, a najmniejszy – zachodni. Różnice między subregionami nie są jednak zbyt duże, można więc uznać, że użytkowana sieć kolejowa jest równomiernie rozłożona na terenie województwa. Wszystkie gminy, za wyjątkiem trzech, na terenie których działa komunikacja kolejowa, posiadają dworzec lub przystanek kolejowy. Komunikacja tramwajowa oraz przystanki i pętle tramwajowe funkcjonują w większości gmin Aglomeracji Górnośląskiej oraz w Częstochowie.

Sieć ponadlokalnej komunikacji autobusowej pokrywa niemal 75% gmin województwa. Podobnie jak w przypadku sieci kolejowej, także tu różnice między subregionami są nieznaczne. Średnio co czwarta gmina, w której działa komunikacja autobusowa lokalna, posiada dworzec autobusowy przeznaczony do tego ruchu. Lokalna komunikacja autobusowa występuje w nieznacznie mniejszej liczbie gmin niż ponadlokalna. Rozmieszczenie jest tu jednak nieco mniej równomierne niż w przypadku innych gałęzi transportu, szczególnie niekorzystnie wyróżnia się subregion północny. Spośród gmin, w których działa komunikacja autobusowa lokalna, ponad 20% posiada dworzec przeznaczony dla tego rodzaju transportu. Inne formy transportu zbiorowego funkcjonują w prawie 33% gmin województwa. Są to głównie prywatne linie minibusowe, a ich rozmieszczenie na obszarze województwa jest równomierne.

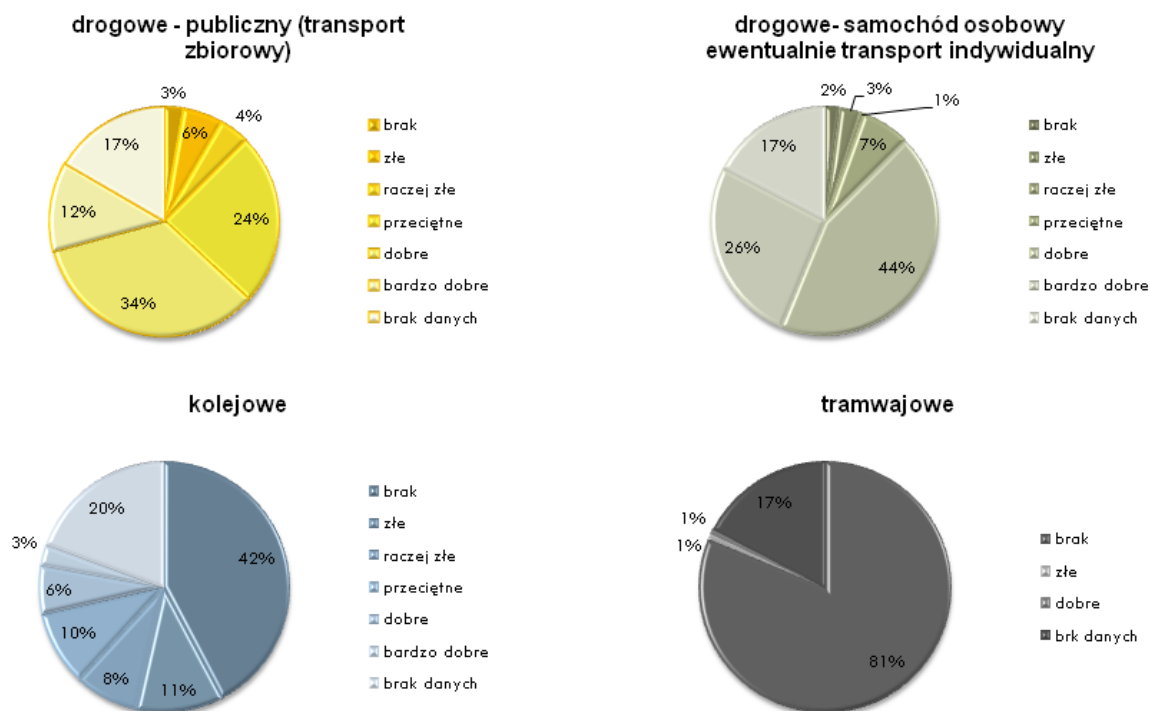
Infrastruktura logistyczna funkcjonuje w ponad 10% gmin, przy czym zdecydowana większość znajduje się w subregionie środkowym. Można tu zauważyć istotną korelację między przebiegiem głównych dróg międzynarodowych w województwie a położeniem centrów logistycznych. Ilość gmin posiadających plany dotyczące takich obiektów i ich rozmieszczenie jest podobna jak w przypadku istniejących obiektów.

Poza obszarem aglomeracji dojazd przy użyciu publicznego transportu zbiorowego do miasta powiatowego i połączenia drogowe wewnątrz miasta powiatowego były zazwyczaj wyżej oceniane w gminach położonych na obrzeżach województwa niż na jego wewnętrznych obszarach. Może to wynikać ze zwiększonego natężenia ruchu w aglomeracjach i na obszarach sąsiadujących z nimi. Prawdliwość ta nie dotyczy niektórych gmin górskich, w których ten rodzaj połączenia został oceniony jako zły. Analogiczne połączenie, ale w zakresie transportu indywidualnego zostało ocenione znacznie lepiej. Większość gmin uzyskała ocenę bardzo dobrą lub dobrą, za wyjątkiem niektórych gmin w powiecie pszczyńskim i na południowym krańcu województwa. Dojazd do miasta powiatowego lub, w przypadku miast powiatowych, korzystanie z połączeń kolejowych wewnątrz tych miast było możliwe w ponad 33% gmin. Transport kolejowy w tym zakresie został oceniony znacznie gorzej niż drogowy - w połowie spośród gmin, w których działają takie połączenia odnotowano ocenę raczej złą lub złą. Występuje tu odwrotna zasada niż w przypadku drogowego transportu zbiorowego, gdyż gminy leżące w wewnętrznej części województwa zostały ocenione wyżej niż położone na obrzeżach. Połączenia tramwajowe wewnątrz miasta powiatowego oraz dojazd tramwajem do tego miasta były możliwe tylko w Będzinie i Czeladzi, jednak gminy te nie udzieliły odpowiedzi w tym zakresie.



## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Rys. 31. Dojazd do miasta powiatowego w gminach położonych poza obszarem aglomeracji.

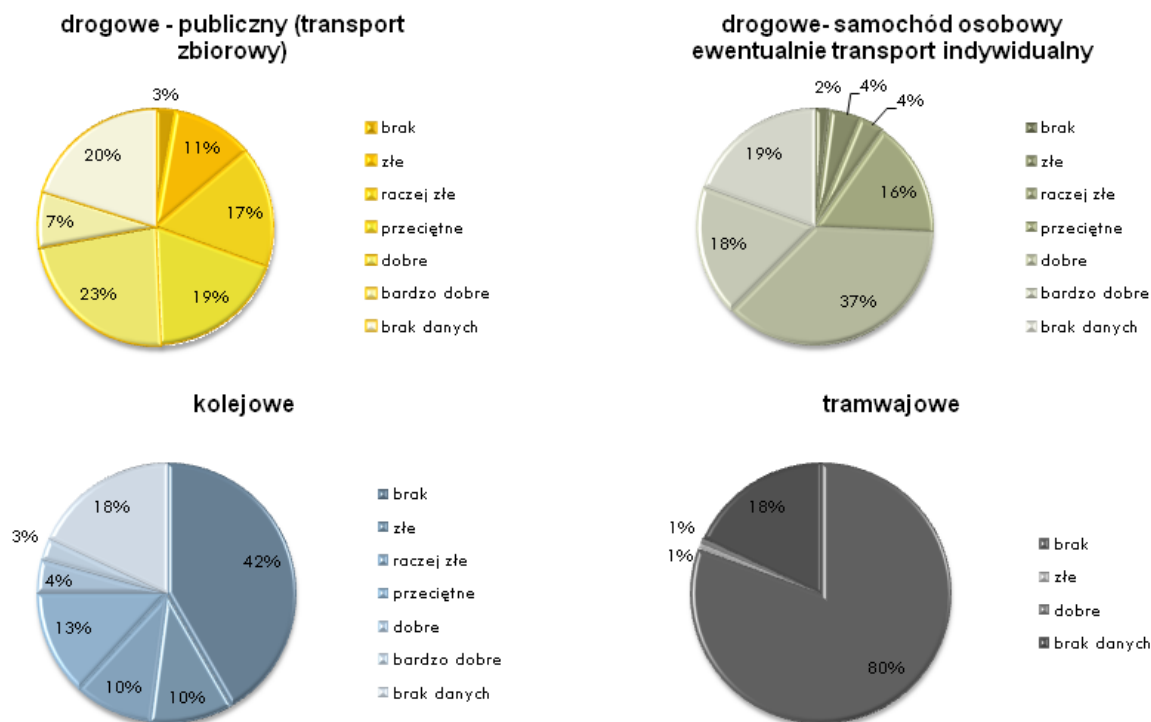


Źródło: Badania ankietowe w zakresie wybranych informacji dotyczących transportu w jednostkach administracyjnych regionu.

Dojazd do ośrodka regionalnego przy użyciu publicznego drogowego transportu zbiorowego został oceniony najwyżej w północnej części województwa, gdzie najczęściej wskazywano silne powiązania funkcjonalne z Częstochową. Najniższe oceny odnotowano na zachodnich, wschodnich i południowych obrzeżach województwa. Dojazd do ośrodka regionalnego przy użyciu drogowego transportu indywidualnego został w większości gmin oceniony wyżej niż w przypadku drogowego, za wyjątkiem gmin na południowych krańcach województwa, gdzie odnotowano oceny złe. Dojazd koleją do ośrodka regionalnego był możliwy w ponad połowie gmin położonych poza obszarem aglomeracji. Najwyższe oceny odnotowano w gminach, przez które przebiegają najbardziej uczęszczane szlaki kolejowe, a najniższe – na przebiegu najmniej obciążonych linii. Dojazd tramwajem do ośrodka regionalnego był możliwy tylko w Będzinie i Czeladzi, jednak gminy te nie udzieliły odpowiedzi w tym zakresie.

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Rys. 32. Dojazd do ośrodka regionalnego w gminach położonych poza obszarem aglomeracji.

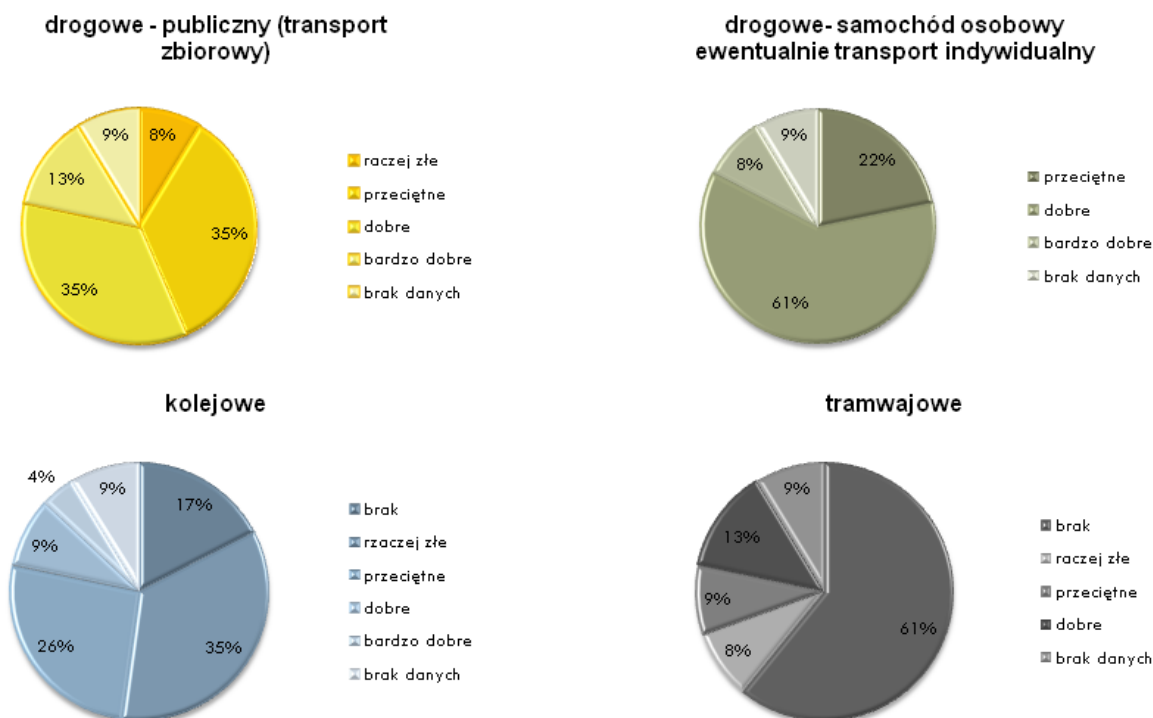


Źródło: Badania ankietowe w zakresie wybranych informacji dotyczących transportu w jednostkach administracyjnych regionu.

W ocenie powiązań wewnątrz aglomeracji w połączeniach drogowych przy użyciu publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Górnośląskiej bardzo dobrą ocenę uzyskały miasta położone na południowym i północnym krańcu aglomeracji. Miasta w zachodniej części tej aglomeracji zostały ocenione wyżej pod tym względem niż we wschodniej. Miasta Aglomeracji Rybnickiej zostały ocenione ogólnie dobrze lub bardzo dobrze, za wyjątkiem Wodzisławia Śląskiego, który otrzymał ocenę przeciętną. Aglomeracje Bielska-Białej i Częstochowy również zostały ocenione przeciętnie. W transporcie indywidualnym ocena powiązań kształtuje się lepiej lub tak samo jak w przypadku transportu zbiorowego we wszystkich gminach aglomeracyjnych (poza Rybnikiem, który otrzymał ocenę niższą). W powiązaniach wewnątrzaglomeracyjnych ocena połączeń kolejowych jest dość zróżnicowana. Najwyższą ocenę otrzymała Dąbrowa Górnicza, ponadto Gliwice i Zabrze zostały ocenione dobrze, natomiast pozostałe miasta Aglomeracji Górnośląskiej zostały ocenione przeciętnie lub raczej źle. Częstochowa otrzymała ocenę przeciętną, Aglomeracja Rybnicka i Bielsko-Biała – raczej złą. Ponadlokalne połączenia tramwajowe wewnątrz aglomeracji funkcjonują tylko w Aglomeracji Górnośląskiej. Najgorzej ocenione zostały Katowice i Sosnowiec. Przeciętną ocenę powiązań mają gminy Zabrze i Siemianowice Śląskie, a dobrą gminy z gęstą siecią tramwajową jak Świętochłowice i Bytom, a także Mysłowice mające dwie linie tramwajowe.

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Rys. 33. Ocena istniejących ponadlokalnych połączeń komunikacyjnych wewnątrz aglomeracji.



Źródło: Badania ankietowe w zakresie wybranych informacji dotyczących transportu w jednostkach administracyjnych regionu.

Ocena połączenia drogowego z MPL „Katowice” w Pyrzowicach przy użyciu publicznego transportu zbiorowego jest najwyższa w gminie Ożarówce, na terenie której położony jest port oraz w trzech innych gminach. Gminy bardziej oddalone od lotniska zostały w większości gorzej ocenione. Prawie w 66% gmin takie połączenie nie funkcjonuje. Ocena połączenia drogowego z portem lotniczym przy użyciu transportu indywidualnego jest ogólnie lepsza niż transportem zbiorowym, a najwyższe oceny odnotowano w gminach położonych w pobliżu lotniska.

### Ocena powiatów ziemskich

Odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie udzieliły wszystkie powiaty ziemskie w województwie śląskim.

W zakresie dokumentów strategicznych ani jeden z powiatów ziemskich nie posiada strategii rozwoju transportu, polityki transportowej ani planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego). Inne dokumenty dotyczące transportu posiadają tylko trzy powiaty: pszczyński, raciborski i tarnogórski.

Komunikacja kolejowa oraz dworce i przystanki kolejowe funkcjonują we wszystkich powiatach, poza powiatem bieruńsko-lędzińskim. W przypadku tego powiatu potrzeby inwestycyjne dotyczą budowy linii kolejowej Tychy – Bieruń - Oświęcim oraz odbudowy dawnych przystanków kolejowych. W odniesieniu do pozostałych powiatów najczęściej

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

wskazywano na potrzebę przywrócenia ruchu na liniach wyłączonych z użytku, konieczność remontu dworców i przystanków oraz modernizacji torowisk. Komunikacja tramwajowa działa jedynie w powiecie będzińskim. Komunikacja autobusowa w ruchu lokalnym funkcjonuje we wszystkich powiatach, a w ruchu ponadlokalnym – we wszystkich za wyjątkiem częstochowskiego.

Dworce autobusowe przeznaczone dla ruchu lokalnego działają we wszystkich powiatach subregionu południowego oraz w dwóch z trzech powiatów subregionu północnego (poza częstochowskim). W subregionie środkowym dworzec tego typu posiada powiat będziński, lubliniecki, tarnogórski i zawierciański, a w subregionie zachodnim – tylko powiat raciborski. Wszystkie powiaty posiadające dworzec autobusowy wykorzystywany w ruchu lokalnym posiadały również dworzec przeznaczony dla ruchu ponadlokalnego, za wyjątkiem powiatu raciborskiego, który posiadał jedynie dworzec działający w ruchu lokalnym. Potrzeby inwestycyjne związane z infrastrukturą transportu autobusowego dotyczyły konieczności remontu i modernizacji dworców, budowy centrów przesiadkowych, a w przypadku powiatu pszczyńskiego zgłoszono potrzebę budowy nowego dworca.

Inne formy komunikacji zbiorowej działają w powiecie będzińskim, bielskim, kłobuckim, raciborskim i rybnickim. Najczęściej wymieniano prywatne linie autobusowe i minibusowe. Obiekty infrastruktury logistycznej znajdują się w sześciu powiatach: w będzińskim, bielskim, gliwickim, kłobuckim, myszkowskim, pszczyńskim, natomiast plany odnośnie powstania takich obiektów posiadają trzy powiaty: bielski, bieruńsko-lędziński i kłobucki.

W zakresie dojazdu do miasta powiatowego przy pomocy publicznego zbiorowego transportu drogowego najniższą ocenę otrzymał powiat wodzisławski. W czterech powiatach oceniono takie połączenie jako przeciętne: w cieszyńskim, częstochowskim, mikołowskim i zawierciańskim. Powiat pszczyński nie udzielił odpowiedzi na pytanie o jakość dojazdu do miasta powiatowego w zakresie żadnego środka transportu.

Najwyższe oceny w zakresie dojazdu do miasta powiatowego poprzez drogowy transport indywidualny odnotowano w powiatach subregionu południowego: w cieszyńskim i żywieckim. We wszystkich powiatach subregionu zachodniego oraz w tych powiatach subregionu zachodniego, gdzie udało się uzyskać informacje, połączenie to zostało ocenione jako dobre. W powiecie częstochowskim odnotowano ocenę przeciętną, natomiast w pozostałych powiatach subregionu północnego – dobrą.

W zakresie dojazdu do miasta powiatowego koleją najgorzej wygląda sytuacja w powiatach kłobuckim i mikołowskim, w dalszej kolejności w powiatach tarnogórskim i wodzisławskim. Nieco lepiej sytuacja przedstawiała się w powiatach częstochowskim, lublinieckim, raciborskim i rybnickim, gdzie oceniono to połączenie jako przeciętne. Najwyżej został oceniony dojazd koleją do miasta powiatowego w powiatach myszkowskim, zawierciańskim i żywieckim. Dojazd koleją do miasta powiatowego nie był możliwy w powiatach bieruńsko-lędzińskim i cieszyńskim. Natomiast dojazd do miasta powiatowego tramwajem możliwy był jedynie w powiecie będzińskim.

Połączenia drogowe wewnątrz powiatu w zakresie publicznego transportu zbiorowego najwyżej zostały ocenione przez wszystkie powiaty subregionu północnego. Ponadto dobrą ocenę otrzymały połączenia w powiatach lublinieckim, rybnickim, wodzisławskim i żywieckim. Z kolei najgorzej połączenia na swoim terenie oceniły powiaty mikołowski

## VI. SYSTEM TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA W OCENIE JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

i pszczyński. Połączenia drogowe wewnątrz powiatu pod względem transportu indywidualnego najwyższą ocenę uzyskały w powiecie żywieckim, a najniższą – w tarnogórskim. Dobrze zostały ocenione połączenia wszystkich powiatów subregionu północnego, a także większości powiatów subregionu środkowego.

Połączenia kolejowe wewnątrz powiatów zostały najgorzej ocenione w powiatach kłobuckim i mikołowskim, raczej źle w pszczyńskim i tarnogórskim, a najlepiej w powiatach częstochowskim, myszkowskim, zawierciańskim i żywieckim.

W odniesieniu do oceny połączeń drogowych, kolejowych i tramwajowych w obrębie powiatów i aglomeracji powiaty: będziński, bielski i gliwicki udzieliły odpowiedzi na niewłaściwą część pytania, która była przeznaczona dla jednostek położonych wewnątrz aglomeracji, podczas gdy leżą one poza obszarem aglomeracji. W zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego wszystkie trzy powiaty oceniły powiązania jako dobre, natomiast połączenia drogowe dla transportu indywidualnego w powiatach będzińskim i gliwickim otrzymały ocenę bardzo dobrą, a w powiecie bielskim – dobrą. Połączenia wewnątrz aglomeracji w powiecie będzińskim zostały ocenione bardzo dobrze, w gliwickim – przeciętnie, a w bielskim – raczej źle. Połączenie tramwajowe funkcjonuje tylko w powiecie będzińskim i otrzymało ocenę dobrą.

Połączenia drogowe z MPL „Katowice” w Pyrzowicach przy użyciu publicznego transportu zbiorowego posiada pięć powiatów: częstochowski, mikołowski, tarnogórski, zawierciański i żywiecki. Najwyższą ocenę otrzymało połączenie portu lotniczego z powiatem częstochowskim, a najniższą z mikołowskim i zawierciańskim. Z kolei w zakresie transportu indywidualnego najlepsze połączenie drogowe z portem lotniczym posiadał powiat będziński i bieruńsko-lędziński. Dobra jakość połączeń cechowała wszystkie powiaty subregionu południowego oraz większość powiatów subregionu zachodniego.

**VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW  
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
I INDYWIDUALNEGO**



## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

W listopadzie 2011 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego zostało przeprowadzone badanie, którego głównym celem było zebranie opinii mieszkańców województwa śląskiego na temat transportu zbiorowego/indywidualnego. Badanie realizowane było metodą wywiadu telefonicznego wspomaganego komputerowo (CATI) na próbie 1647 dorosłych mieszkańców województwa śląskiego.

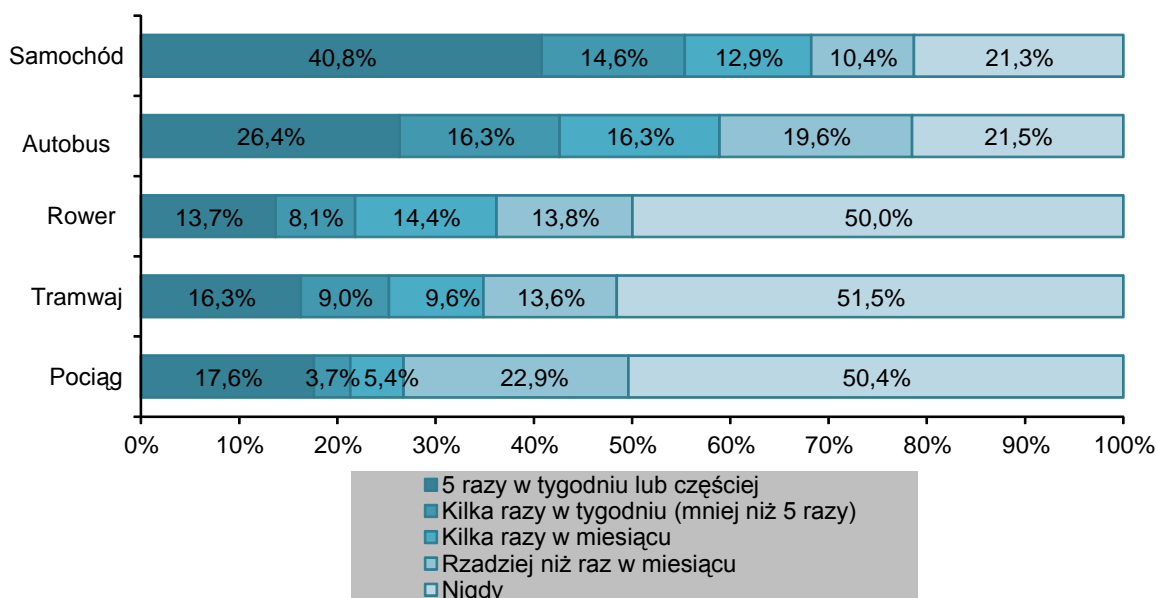
Ankieta składała się z czterech bloków tematycznych:

1. wykorzystanie środków transportu,
2. stan infrastruktury transportowej,
3. dojazd do pracy/szkoły i miejsc rekreacji/rozrywki/handlu,
4. oczekiwania wobec władz lokalnych.

### Wykorzystanie środków transportu

Podstawowym środkiem transportu respondentów jest samochód, z którego korzysta blisko 80% ankietowanych. Ponad połowa badanych z tej grupy (55,4%) tym środkiem przemieszcza się zazwyczaj kilka razy w tygodniu. Z transportu publicznego korzystano średnio dwa razy rzadziej. Najczęściej do regularnych podróży wykorzystywane są autobusy (42,7%), w dalszej kolejności tramwaje (25,3%), a stosunkowo najrzadziej pociągi (21,3%).

Rys. 34. Częstotliwość korzystania ze środków transportu indywidualnego i zbiorowego w województwie śląskim w 2011 r.



Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

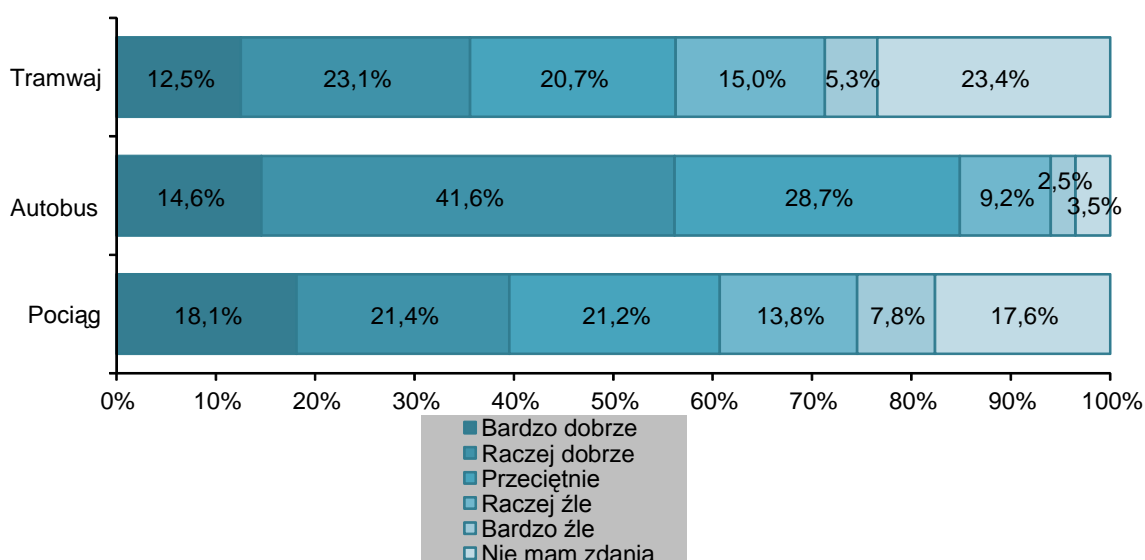
Niewątpliwie na częstotliwość korzystania z wybranych środków transportu wpływa fakt, iż badani najczęściej poruszają się środkami transportu zbiorowego w granicach zamieszkiwanej gminy lub miasta. Wyjazd z wykorzystaniem środków transportu zbiorowego poza granice administracyjne własnego miasta czy gminy zdarza się znacznie rzadziej, a poza granice województwa - sporadycznie.

## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

Bez względu na odległość, na wybór środka transportu mają wpływ różnego rodzaju czynniki. Najważniejszym, którym kierują się respondenci, jest czas przejazdu. Dla nieco ponad połowy badanych ma to podstawowe znaczenie. Mniejsze znaczenie ma dostępność przystanków oraz komfort podróżowania. Bezpieczeństwo czy cena biletów wskazywane były rzadziej.

Badani odnieśli się również do stanu dostępnych środków transportu. Najlepiej oceniono autobusy. Ponad 50% badanych stwierdziło, iż ich stan jest „dobry” lub „bardzo dobry”, a jedynie około 12% przyznało oceny negatywne („zły” lub „bardzo zły”). Pociągi pozytywnie ocenia ok. 39,5%. Najmniej ocen pozytywnych (ok. 25,6 %) respondenci przyznali komunikacji tramwajowej oraz kolejowej.

Rys. 35. Ocena stanu środków transportu zbiorowego w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011 r.

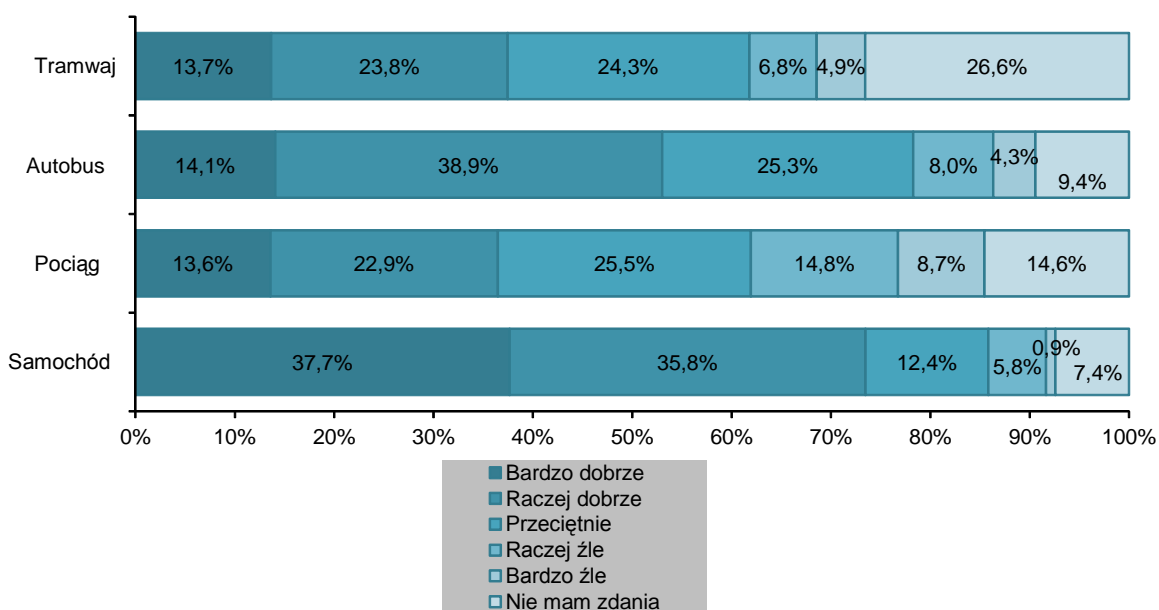


Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

Analizując ocenę czasu przejazdu różnymi środkami lokomocji, należy stwierdzić zdecydowaną przewagę ocen pozytywnych w odniesieniu do samochodu. Wśród środków transportu zbiorowego najlepiej oceniony został autobus (najwięcej ocen pozytywnych), najgorzej zaś w tej kwestii wypadł pociąg (najwięcej ocen negatywnych).

## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

Rys. 36. Ocena czasu przejazdu środkami transportu zbiorowego w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011 r.



Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

Mieszkańcy województwa śląskiego dobrze ocenili dostępność, czytelność oraz aktualność rozkładu jazdy transportu zbiorowego. Tylko 10% badanych wyraża zastrzeżenia w tej kwestii. Podzielone są natomiast opinie na temat informacji o kursach opóźnionych/odwołanych – porównywalny odsetek badanych wyrażał opinie pozytywne (26,8%) oraz negatywne (23,5%). Większość informacji na temat oferty transportu zbiorowego, respondenci pozyskują na przystanku, w punkcie informacyjnym. Blisko połowa ankietowanych korzysta również z Internetu. Inne formy pozyskiwania informacji o ofercie transportu zbiorowego są w województwie śląskim bardzo mało popularne.

### Wnioski w podziale na subregiony

Subregion północny (elementy charakterystyczne w odniesieniu do pozostałych subregionów):

- najmniejszy odsetek mieszkańców korzystających regularnie z pociągów, samochodów oraz rowerów,
- najmniejsza mobilność wśród ankietowanych,
- najważniejszymi czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu są czas i dostępność przystanków,
- najniższa ocena dotycząca: dostępności przystanków oraz liczby i częstotliwości połączeń autobusowych, a także czasu przejazdu samochodem i autobusem,
- wysoka ocena jakości i dostępności informacji o rozkładzie jazdy.

Subregion zachodni (elementy charakterystyczne w odniesieniu do pozostałych subregionów):

- największy odsetek mieszkańców subregionu korzystających regularnie z samochodów,

## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

- największy odsetek ankietowanych podróżujących wewnątrz swojej gminy/miasta lub do gmin/miast ościennych,
- najważniejszymi czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu są czas i komfort podróży,
- najniższa ocena dotycząca: dostępności przystanków oraz liczby i częstotliwości połączeń kolejowych i autobusowych, a także stanu pociągów,
- najwyższa ocena stanu autobusów,
- najniższa ocena jakości i dostępności informacji o rozkładzie jazdy.

Subregion środkowy (elementy charakterystyczne w odniesieniu do pozostałych subregionów):

- najniższy odsetek mieszkańców subregionu korzystających regularnie z autobusów,
- najważniejszymi czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu są czas i dostępność przystanków,
- najwyższa ocena dotycząca: dostępności przystanków oraz liczby i częstotliwości połączeń autobusowych, a także stanu pociągów i czasu przejazdu samochodem i autobusem,
- najniższa ocena stanu autobusów oraz czasu przejazdu pociągami.

Subregion południowy (elementy charakterystyczne w odniesieniu do pozostałych subregionów):

- największy odsetek mieszkańców subregionu korzystających regularnie z autobusów, pociągów i rowerów,
- największy odsetek ankietowanych podróżujących do innych gmin/miast województwa śląskiego (nie sąsiadujących z zamieszkaną gminą) oraz do innych województw,
- najważniejszymi czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu są czas i komfort podróży,
- najwyższa ocena dotycząca: dostępności przystanków oraz liczby i częstotliwości połączeń kolejowych, a także stanu pociągów oraz czasu przejazdu pociągami;
- najniższa ocena dotycząca czasu przejazdu autobusami.

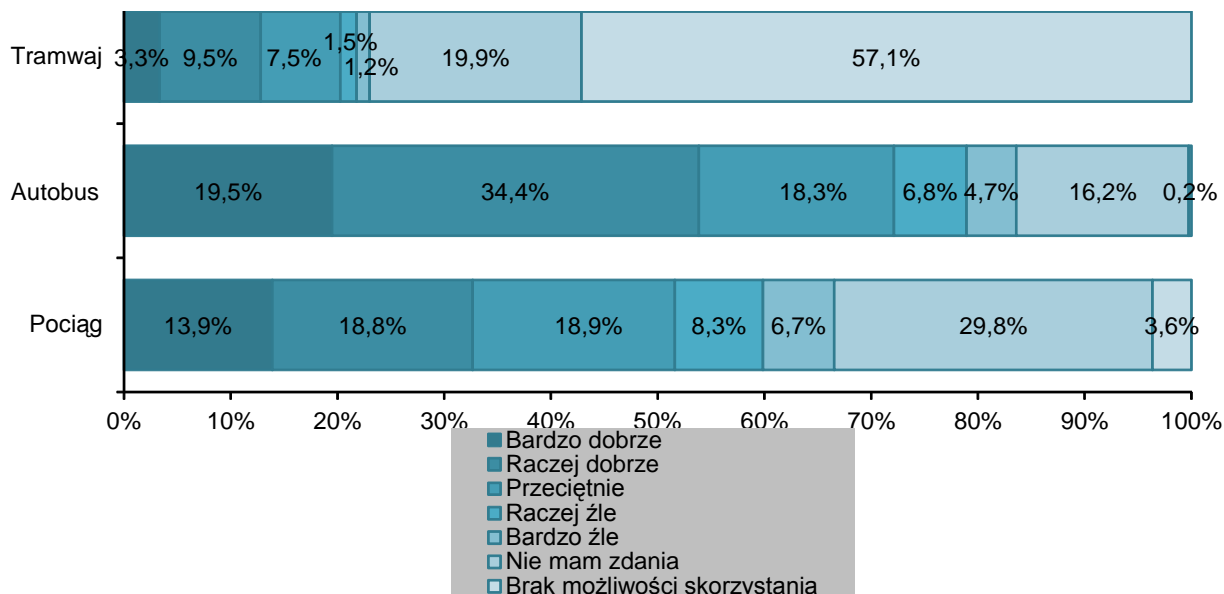
### Stan infrastruktury transportowej

W ocenie stanu dróg w obrębie swojego miasta czy powiatu zdania mieszkańców województwa śląskiego są podzielone. Blisko połowa respondentów oceniła negatywnie stan dróg w swoim najbliższym otoczeniu. Odnotowano zaledwie 3,2% głosów zdecydowanie pozytywnych w tej kwestii. Najwięcej pozytywnych ocen względem stanu dróg zgłosili mieszkańcy subregionu środkowego, a negatywnych – południowego i północnego.

Dostępność przystanków, którą na potrzeby badania zdefiniowano jako obecność przynajmniej jednego przystanku bądź stacji kolejowej w odległości nie większej niż 30 minut drogi pieszo od miejsca zamieszkania, można natomiast ocenić pozytywnie. Tylko 7,6% mieszkańców wskazało, że musi pokonać większą odległość. Głównym środkiem transportu zbiorowego w największym stopniu dostępnym wśród respondentów jest autobus. Zaledwie 0,2% stwierdziło brak możliwości skorzystania z tej formy transportu. Na kolejnym miejscu jest pociąg, do którego dostęp ma blisko 51,6% badanych.

## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

Rys. 37. Ocena dostępności do przystanku, liczby i częstotliwości połączeń w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011r.



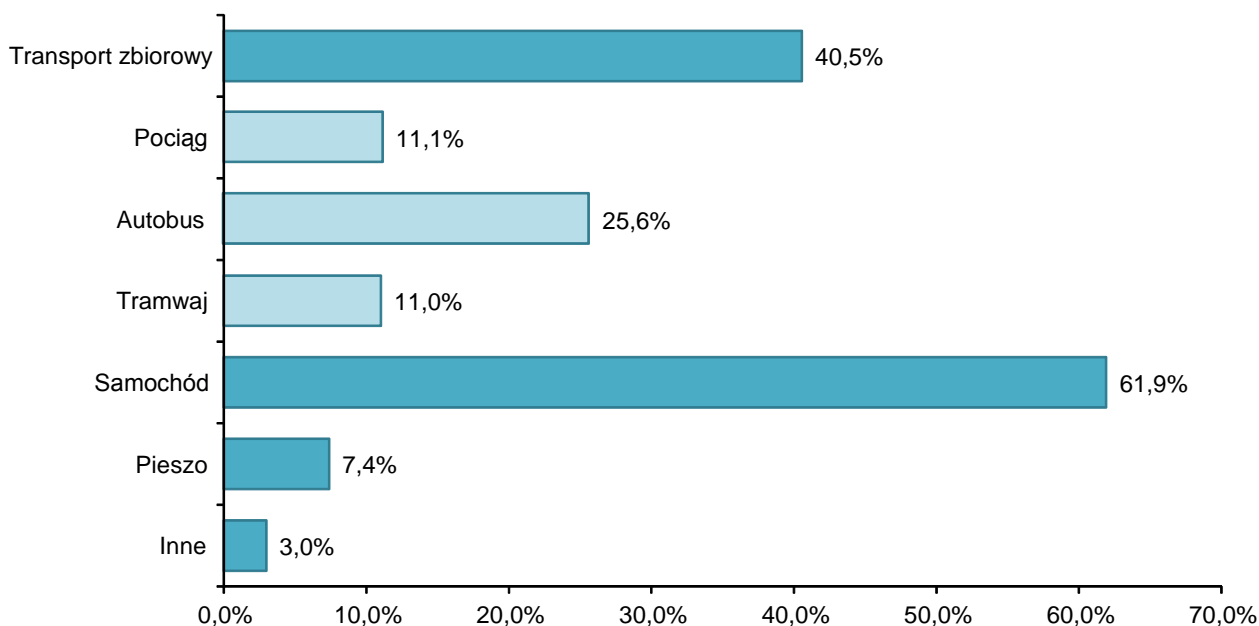
Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

### Dojazd do pracy/szkoły i miejsc rekreacji/rozrywki/handlu:

Niespełna połowa ankietowanych (46,9%) to osoby pracujące bądź uczące się. Większość z takich osób, by dostać się do miejsca pracy czy nauki, regularnie przemieszcza się samochodem, środkami transportu zbiorowego, rowerem lub pieszo. Blisko 62% badanych stwierdziło, że najczęściej wykorzystywanym przez nich w celu dojazdu do pracy/szkoły środkiem transportu jest samochód. Środki transportu zbiorowego wykorzystuje 40% badanych (dominują autobusy). Podróż do pracy bądź szkoły najczęściej ma charakter bezpośredni - aż 86% respondentów nie musi się przesiadać w drodze do miejsca pracy czy nauki. W przypadku miejsc rekreacji, dojazd podobnie jak do pracy i szkoły odbywa się głównie samochodem. Zaledwie co trzeci badany korzysta w tym względzie z transportu publicznego (33,3%).

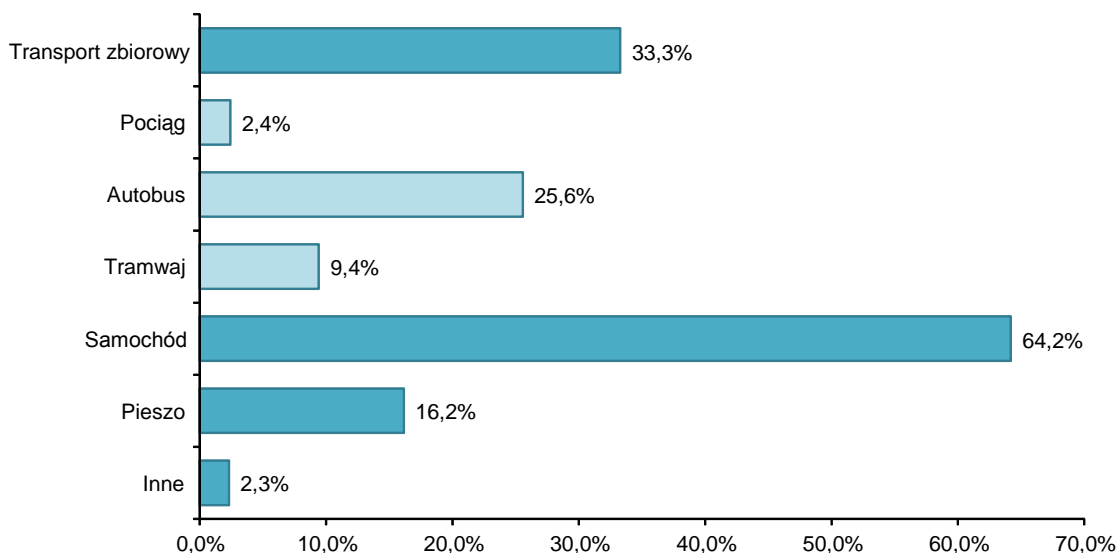
## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

Rys. 38. Dojazd do miejsca pracy/nauki według mieszkańców województwa śląskiego w 2011r.



Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

Rys. 39. Dojazd do miejsca rekreacji/rozrywki/handlu według mieszkańców województwa śląskiego w 2011r.



Źródło: Badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego pn.: „Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”; grudzień 2011.

Samochodem do pracy/szkoły najczęściej dojeżdżają mieszkańcy subregionu zachodniego, natomiast transportem zbiorowym mieszkańcy subregionów południowego i północnego. Największym odsetkiem respondentów deklarujących konieczność przesiadania się



## VII. POSTAWY MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO WOBEC TRANSPORTU ZBIOROWEGO I INDYWIDUALNEGO

przynajmniej raz w drodze do pracy charakteryzował się subregion środkowy. Również ten subregion zaraz po zachodnim charakteryzował się największym niezadowoleniem z częstotliwości połączeń transportu drogowego w drodze do pracy/szkoły. W przypadku dojazdu do miejsca rekreacji, rozrywki i handlu najwięcej korzystających z transportu zbiorowego odnotowano w subregionie północnym.

Analiza prognozy preferencji transportowych mieszkańców województwa śląskiego wskazuje, że ogółem blisko co trzeci badany nie przewiduje zmiany środka lokomocji z samochodu na transport zbiorowy. Pozostali respondenci w większości biorą taką opcję pod uwagę. Do pozytywnych ocen stanu taboru oraz szybkości podróży środkami transportu publicznego najbardziej skłonni byli mieszkańcy podregionu, w którym odsetek regularnie korzystających z tych środków osób był najmniejszy (podregion zachodni). Deklarację gotowości do całkowitej rezygnacji z podróżowania do miejsca pracy lub nauki samochodem na rzecz podróży środkami transportu publicznego składali najczęściej mieszkańcy regionów o najsłabiej rozwiniętej infrastrukturze drogowej, co warunkowało szybkość i jakość podróży samochodem (podregion północny).

### Oczekiwania wobec władz lokalnych - rekomendacje

W opinii uczestniczących w badaniu mieszkańców województwa śląskiego władze publiczne powinny zwrócić szczególną uwagę na drogi. Poprawa jakości istniejących dróg i rozbudowa sieci drogowej to cele znacznie ważniejsze niż inwestycja w transport zbiorowy (autobusowy i tramwajowy). Szczególnie wyraźnie, co do konieczności inwestycji w drogi, wypowiedzieli się mieszkańcy subregionu północnego. Na inwestycje w kolej najbardziej zwrócili uwagę mieszkańcy subregionu zachodniego, a na inwestycje w transport zbiorowy – mieszkańcy subregionu środkowego.

Respondenci poproszeni o propozycję zmian dotyczących transportu zbiorowego wskazywali na konieczność poprawy jakości oraz ilości taboru, jakości infrastruktury (dworce) oraz zwiększenia liczby połączeń transportu zbiorowego. W dalszej kolejności wymieniano konieczność rozbudowy sieci kolejowej, integracji biletów i synchronizacji rozkładów.

## **Spis ilustracji**

## Spis map

Mapa 1. Mapa podziału administracyjnego Polski. ....	8
Mapa 2. Podział administracyjny województwa śląskiego. ....	9
Mapa 3. Gęstość zaludnienia w gminach województwa śląskiego w 2010 r. (os./km <sup>2</sup> ). ....	10
Mapa 4. Stopa bezrobocia w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (%). ....	16
Mapa 5. Podział fizycznogeograficzny województwa śląskiego wg Kondrackiego. ....	20
Mapa 6. Infrastruktura transportu w województwie śląskim. ....	33
Mapa 7. Infrastruktura transportu w części północnej województwa śląskiego. ....	34
Mapa 8. Infrastruktura transportu w Aglomeracji Górnośląskiej. ....	34
Mapa 9. Infrastruktura transportu w części zachodniej województwa śląskiego. ....	35
Mapa 10. Infrastruktura transportu w części południowej województwa śląskiego. ....	35
Mapa 11. Drogi istniejące według klasy (bez zbiorczych, lokalnych i dojazdowych). ....	38
Mapa 12. Drogi istniejące według kategorii zarządzania (bez powiatowych i gminnych). ....	39
Mapa 13. Stan przygotowania autostrad i dróg ekspresowych. ....	44
Mapa 14. Wskaźnik gęstości dróg wojewódzkich w Polsce w 2010 r. (km/100 km <sup>2</sup> ). ....	48
Mapa 15. Gęstość dróg powiatowych w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (km/km <sup>2</sup> ). ....	52
Mapa 16. Gęstość dróg gminnych w powiatach województwa śląskiego w 2010 r. (km/km <sup>2</sup> ). ....	54
Mapa 17. Gęstość sieci kolejowej w Polsce w 2010 r. (km/100 km <sup>2</sup> ). ....	56
Mapa 18. Przebieg linii normalnotorowych w województwie śląskim. ....	62
Mapa 19. Przebieg Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS). ....	65
Mapa 20. Projektowana linia kolejowa łącząca Aglomerację Górnośląską z MPL „Katowice” (wariant rekomendowany przez PKP PLK S.A. w Raporcie Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko z września 2011 roku) i orientacyjny korytarz modernizacji CMK do parametrów Kolei Dużych Prędkości. ....	71
Mapa 21. Planowane korytarze Kolei Dużych Prędkości w Polsce. ....	72
Mapa 22. Otoczenie infrastrukturalne MPL „Katowice” w Pyrzowicach. ....	74
Mapa 23. Rozmieszczenie lotnisk, lądowisk i innych miejsc startów i lądowań statków powietrznych. ....	77
Mapa 24. Drogi wodne w Polsce. ....	81
Mapa 25. Lokalizacja infrastruktury logistycznej na tle systemu transportowego w województwie śląskim. ....	86
Mapa 26. Przebieg tras rowerowych głównych i drugorzędnych. ....	91
Mapa 27. Obszary ciążenia lotnisk lokalnych w województwie śląskim. ....	106
Mapa 28. Połączenia lotnicze realizowane z MPL „Katowice” w Pyrzowicach w 2010 r. ....	118
Mapa 29. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r. ....	130
Mapa 30. Gminy należące do KZK GOP. ....	146
Mapa 31. Wskaźnik ilości ofiar śmiertelnych w wypadkach na 1 mln mieszkańców w krajach UE w 2008 r. ....	160

## Spis rysunków

Rys. 1. Piramida wieku i płci ludności województwa śląskiego w 2010 r. ....	12
Rys. 2. Produkt Krajowy Brutto w województwach w 2009 r. ....	13
Rys. 3. Struktura gruntów w województwie śląskim w 2011 r. (w ha i %). ....	18
Rys. 4. Długość dróg publicznych utwardzonych w 2010 r. (km). ....	36
Rys. 5. Drogi publiczne wg rodzaju w województwie śląskim w latach 2002-2010 (km). ....	40
Rys. 6. Autostrady i drogi ekspresowe w przekroju wojewódzkim w 2010 r. (km). ....	42
Rys. 7. Drogi wojewódzkie o twardej nawierzchni w Polsce w 2010 r. (km) ....	47
Rys. 8. Drogi powiatowe o nawierzchni utwardzonej w subregionach województwa śląskiego w 2010 r. (km) ....	51
Rys. 9. Drogi gminne o nawierzchni utwardzonej w subregionach województwa śląskiego w 2010 r. (km). ....	53
Rys. 10. Schemat linii kolejowych w województwie śląskim. ....	57
Rys. 11. Linie kolejowe eksploatowane w województwie śląskim w latach 2000-2010 (km). ....	58
Rys. 12. Linie kolejowe w przekroju województw w 2010 r. (km). ....	63
Rys. 13. Przebieg linii o znaczeniu międzynarodowym przez teren Polski. ....	67
Rys. 14. Schemat głównych śródlądowych dróg wodnych w Europie wynikający z umowy AGN. ....	80
Rys. 15. Liczba pojazdów samochodowych w przekroju wojewódzkim w 2010 r. (szt.). ....	100
Rys. 16. Ilość pojazdów w poszczególnych subregionach województwa w 2010 r. ....	102
Rys. 17. Schemat sieci tramwajowej w Aglomeracji Górnośląskiej (stan na 16.08.2011 r.). ....	110
Rys. 18. Przewozy pasażerów taborem komunikacji miejskiej w 2010 r. (mln. os.) ....	111
Rys. 19. Schemat sieci kolejowej obsługiwanej przez Przewozy Regionalne. ....	114
Rys. 20. Schemat sieci kolejowej obsługiwanej przez Koleje Śląskie. ....	116
Rys. 21. Przewóz ładunków wewnątrz poszczególnych województw w 2010 r. (tys. t). ....	120
Rys. 22. Przewóz ładunków między województwami w 2010 r. (tys. t). ....	121
Rys. 23. Obrót międzynarodowy ładunkami w województwach w 2010 r. (tys. t). ....	122
Rys. 24. Wielkość eksportu i importu drogą kolejową LHS w latach 2001-2010 (mln t). ....	125
Rys. 25. Udział poszczególnych portów lotniczych w ogóle przewozów cargo w kraju w latach 2004 i 2010. ....	126
Rys. 26. Schemat zarządzania drogami publicznymi w województwie śląskim. ....	142
Rys. 27. Schemat zarządzania ruchem na drogach publicznych w województwie śląskim. ....	143
Rys. 28. Schemat organizacyjny PLK S.A. ....	149
Rys. 29. Lotniska w województwie śląskim wraz z zarządcami i głównymi użytkownikami. ....	154
Rys. 30. Liczba wypadków w poszczególnych województwach w 2010 r. ....	161
Rys. 31. Dojazd do miasta powiatowego w gminach położonych poza obszarem aglomeracji. ....	174
Rys. 32. Dojazd do ośrodka regionalnego w gminach położonych poza obszarem aglomeracji. ....	175
Rys. 33. Ocena istniejących ponadlokalnych połączeń komunikacyjnych wewnątrz aglomeracji. ....	176
Rys. 34. Częstotliwość korzystania ze środków transportu indywidualnego i zbiorowego w województwie śląskim w 2011 r. ....	180
Rys. 35. Ocena stanu środków transportu zbiorowego w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011 r. ....	181
Rys. 36. Ocena czasu przejazdu środkami transportu zbiorowego w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011 r. ....	182

Rys. 37. Ocena dostępności do przystanku, liczby i częstotliwości połączeń w oczach mieszkańców województwa śląskiego w 2011r. ....	184
Rys. 38. Dojazd do miejsca pracy/nauki według mieszkańców województwa śląskiego w 2011r. ....	185
Rys. 39. Dojazd do miejsca rekreacji/rozrywki/handlu według mieszkańców województwa śląskiego w 2011r. ....	185

## Spis tabel

Tab. 1. Struktura wartości dodanej brutto wg rodzaju działalności w województwie śląskim i w Polsce w latach 2000 i 2009 .....	14
Tab. 2. Klasy pokrycia terenu występujące na obszarze województwa śląskiego* .....	19
Tab. 3. Długość dróg publicznych na przestrzeni lat w podziale na miejskie i wiejskie w województwie śląskim (km).....	37
Tab. 4. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w województwie śląskim i Polsce w 2009 r. ....	40
Tab. 5. Autostrady i drogi ekspresowe w przekroju wojewódzkim w latach 2007 i 2010 r. ...	42
Tab. 6. Długość autostrad i wybranych dróg ekspresowych w województwie śląskim w latach 2000-2010 (km). ....	44
Tab. 7. Pozostałe drogi krajowe w województwie śląskim.....	45
Tab. 8. Wąskie gardła na drogach krajowych. ....	45
Tab. 9. Odcinki dróg krajowych o złym stanie technicznym. ....	46
Tab. 10. Wąskie gardła na drogach wojewódzkich.....	48
Tab. 11. Wykaz linii kolejowych eksploatowanych w województwie śląskim. ....	58
Tab. 12. Stan techniczny linii kolejowych w województwie śląskim na dzień 15.09.2011 r. .	66
Tab. 13. Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym. ....	68
Tab. 14. Planowane modernizacje linii kolejowych. ....	68
Tab. 15. Charakterystyka lokalnych obiektów lotniskowych w województwie śląskim.....	78
Tab. 16. Dostępność komunikacyjna centrów logistycznych w województwie śląskim. ....	88
Tab. 17. Pojazdy samochodowe w 2010 r. (szt.).....	101
Tab. 18. Pojazdy samochodowe i ciągniki rolnicze w przeliczeniu na 1000 ludności w 2010r. ....	101
Tab. 19. Tabor komunikacji miejskiej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w 2010 r.....	103
Tab. 20. Zmiana liczby taboru komunikacji miejskiej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w latach 2005-2010.....	104
Tab. 21. Tabor kolejowy Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w latach 2005-2010. ....	104
Tab. 22. Tabor Spółki Koleje Śląskie. ....	105
Tab. 23. Liczba podmiotów gospodarczych w sekcji H PKD w województwie śląskim i kraju w 2010 r. (szt.).....	107
Tab. 24. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego w latach 2005 i 2009. ....	107
Tab. 25. Przewozy pasażerów transportem samochodowym zarobkowym w województwie śląskim na tle kraju w 2010 r. ....	108
Tab. 26. Przebiegi autobusów w transporcie samochodowym zarobkowym w województwie śląskim na tle kraju w 2010 r. ....	109
Tab. 27. Liczba pasażerów na tle długości sieci w ośrodkach regionalnych województwa śląskiego w latach 2005-2010 .....	112
Tab. 28. Liczba i rodzaj sprzedanych biletów komunikacji publicznej w ośrodkach regionalnych w województwie śląskim w 2010 r. (tys. szt.).....	112
Tab. 29. Przewozy pasażerów realizowane przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na terenie województwa śląskiego w latach 2006-2010. ....	115
Tab. 30. Zmiany w przewozach ładunków w województwie śląskim i w Polsce w latach 2005-2010.....	122
Tab. 31. Struktura, wielkość i kierunek przewozów ładunków koleją w województwie śląskim w latach 2005-2010 .....	123



Tab. 32. Ilość uruchamianych pociągów z obszaru województwa śląskiego w latach 2008-2011 .....	124
Tab. 33. Obrót ładunkami w Euroterminalu Sławków w 2010 r. ....	125
Tab. 34. Przewozów ładunków żegluga śródlądową według województw w 2010 r. ....	127
Tab. 35. Struktura, wielkość i kierunek przewozów w Porcie Gliwice 2010 r. ....	128
Tab. 36. Drogi krajowe o największym i najmniejszym natężeniu ruchu w województwie śląskim w 2010 r. ....	129
Tab. 37. Największy względny wzrost i największy względny spadek ruchu na drogach wojewódzkich w województwie śląskim w latach 2005-2010. ....	131
Tab. 38. Trasy i odcinki z największą przeciętną dobową liczbą pociągów pasażerskich na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w województwie śląskim w 2010 r. ....	133
Tab. 39. Trasy o największym natężeniu ilości pasażerów w województwie śląskim w 2010 r. ....	133
Tab. 40. Trasy i odcinki z największą przeciętną dobową liczbą pociągów towarowych na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w województwie śląskim w 2010 r. ....	134
Tab. 41. Natężenie ruchu na liniach tramwajowych w Aglomeracji Górnośląskiej (stan na 30.09.2011 r.). ....	135
Tab. 42. Trasy autobusowe i tramwajowe w ramach KZK GOP o największej liczbie pasażerów w 2010 r. ....	136
Tab. 43. Wskaźniki ilości ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności i 100 tys. pojazdów w Polsce w 2010 r. ....	161
Tab. 44. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych i rannych na 100 wypadków w Polsce w 2010 r. ....	162
Tab. 45. Wypadki drogowe w subregionach województwa śląskiego w 2010 r. ....	162
Tab. 46. Poszkodowani w wypadkach w transporcie kolejowym w województwie śląskim w latach 2005-2010. ....	163
Tab. 47. Liczba kradzieży i rozbojów na dworcach i w środkach transportu w województwie śląskim w latach 2005-2010. ....	164
Tab. 48. Poziom hałasu w wybranych miastach województwa śląskiego. ....	167
Tab. 49. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery z zakładów szczególnie uciążliwych w województwie śląskim w 2010 r. ....	168
Tab. 50. Potencjalne oddziaływanie systemu transportu na środowisko. ....	168

## **Bibliografia**

## Spis literatury

1. Adamczyk A., 2011, Ekspertyza w zakresie transportu wodnego wykonana na potrzeby Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
2. Analiza możliwości zastosowania zintegrowanych rozwiązań w systemie transportu miejskiego w województwie śląskim. Raport końcowy z badania realizowanego na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Deloitte Polska, grudzień 2011, Warszawa.
3. Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku), 2011, Załącznik 1 do Strategii Rozwoju Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
4. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance, sporządzona w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.
5. Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku”, 2011, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa.
6. Informacja Ministerstwa Infrastruktury nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), 2009, Ministerstwo Infrastruktury.
7. Informacja Ministerstwa Infrastruktury w sprawie konsultacji dotyczących modyfikacji i uzupełnienia sieci TEN-T na terytorium Polski, 2008, Ministerstwo Infrastruktury.
8. Janecki R., Tomanek R., 2011, Metodologia prac nad Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, opracowanie wykonane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
9. Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską, 2007, Wyg International, CNTK, Warszawa.
10. Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych, 2009, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice.
11. Krawiec S., 2010, Transport drogowy w województwie śląskim, ekspertyza zrealizowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
12. Kulczyk J., Skupień E., 2010, Analiza możliwości wykorzystania dla potrzeb transportu planowanego Kanału Śląskiego łączącego drogę wodną Górnej Wisły z przewidywanym połączeniem Odra – Dunaj – Łaba, praca wykonana na zlecenie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie, Wrocław.
13. Odpowiedź Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka na Interpelację nr 21171 w sprawie przyjęcia przez Polskę konwencji AGN i kierunków rozwoju transportu wodnego, 04.04.2011 r., Warszawa.
14. Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2003, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice.
15. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2004, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 68 z dnia 27 lipca 2004 r.
16. Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego”, grudzień 2011, badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, Katowice.
17. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego Śląskie 2020, 2009, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice.
18. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, 2007, Ministerstwo Transportu, Warszawa.

19. Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce za rok 2011, 2011, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
20. Regiony Polski 2010, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
21. Rocznik Statystyczny Województw 2010, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
22. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz. U. z 2001 r. Nr 38, poz. 454).
23. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430).
24. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. 2009 nr 187 poz. 1446).
25. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Z dnia 7 września 2010 r.).
26. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695).
27. Stelzel P., 2011, CMNI - Theorie und Anwendung in der Donaupraxis. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Vienna.
28. Strategia Rozwoju Produktu Turystycznego „Wiśłana Trasa Rowerowa” na terenie Województwa Śląskiego, 2005, Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A., Warszawa.
29. Synteza wyników Generalnego Pomiaru Ruchu, 2010, Transprojekt - Warszawa Sp.z o.o. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa.
30. System transportowy województwa w ocenie jednostek samorządu terytorialnego, 2011, ankieta, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
31. Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009, 2011, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa/Szczecin.
32. Transport-wyniki działalności w 2010 roku, 2011, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
33. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (Monitor Polski 2004 r. nr 3 poz. 50).
34. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dziennik Ustaw 1989 r. nr 42 poz. 231).
35. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zmianami.
36. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zmianami.
37. Wstępne studium wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego, 2008-PL-92001-S, Etapy I-VI, 2009-2010, Ove Arup & Partners International Limited i Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa dla PKP PLK S.A.
38. Zarządzenie nr 73 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom krajowym.
39. Zorganizowanie i przeprowadzenie pomiarów ruchu na sieci dróg wojewódzkich w województwie śląskim w 2010 roku wraz z dokonaniem wybranych obliczeń i analiz, 2011, badanie zrealizowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego przez konsorcjum Inkom s.c. i Trax-elektronik Sp. J., Katowice.
40. Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, 2010, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa.

## Spis stron internetowych

1. Bank Danych Lokalnych GUS <http://www.stat.gov.pl/bdl/>
2. Eurostat <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>
3. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. <http://www.gtl.com.pl/>
4. Hydroprojekt Sp. z o.o. <http://www.hydroprojekt.com.pl/>
5. Inspekcja Ochrony Środowiska <http://clc.gios.gov.pl/>
6. Komunalny Związek Komunikacyjny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego <http://www.kzkgop.com.pl/>
7. Miejski Zakład Komunikacji w Tychach <http://www.mzk.pl/>
8. Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej <http://www.mzk.bielsko.pl/>
9. Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach <http://www.katowice-airport.com/>
10. PKP Cargo S.A. <http://www.pkp-cargo.pl/>
11. PKP Intercity S.A. <http://intercity.pl/pl/>
12. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu <http://www.lhs.com.pl/>
13. PKP PLK S.A. <http://www.plk-sa.pl/>, <http://www.plk-inwestycje.pl/>
14. Portal Dla Pilota <http://dlapilota.pl/>
15. Rynek Kolejowy <http://www.rynek-kolejowy.pl/>
16. RZGW Gliwice <http://www.gliwice.rzgw.gov.pl/>
17. Śląskie Centrum Logistyki S.A. <http://www.scl.com.pl/>
18. Tramwaje Śląskie S.A. <http://www.tram-silesia.pl/www/>
19. United Nations Treaty Collections <http://treaties.un.org/>
20. Urząd Miasta Sławków <http://www.slawkow.pl/pl>