



**STUDIUM
TRANSPORTOWE**
SUBREGIONU CENTRALNEGO
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Analiza dotychczasowych ustaleń strategicznych i programowych raport z realizacji Etapu 1

Sopot/Poznań/Kraków
31 października 2017

Autorzy opracowania:



mgr Aneta Kostelecka

mgr Kamil Pietrzak

mgr Maja Wojnarska-Czyż

mgr inż. Bartosz Brzeziński

inż. Maciej Walenciak



mgr inż. Jacek Thiem

mgr inż. Joanna Thiem

mgr inż. Andrzej Maćkowiak

mgr inż. Robert Budny

mgr inż. Beata Kempa

inż. Łukasz Krakowski

mgr Marcin Popławski



mgr inż. Grzegorz Łapuszek

mgr Agnieszka Sadłocha

mgr inż. Maciej Szubra

mgr inż. Konrad Chwastek

mgr Diana Maciąg-Wolny



Spis treści

1. Analiza dotychczasowych ustaleń strategicznych i programowych.....	5
1.1. Poziom krajowy.....	5
1.1.1. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025.....	5
1.1.2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).....	6
1.1.3. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020	6
1.2. Poziom regionalny.....	7
1.2.1. Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w Obszarze Województwa Małopolskiego i Śląskiego do roku 2020.....	7
1.2.2. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”	8
1.2.3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.....	9
1.2.4. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego	12
1.2.5. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Śląskiego.....	17
1.2.6. Analiza benchmarkingowa polityki transportowej województwa śląskiego.....	18
1.2.7. Program ochrony środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024.....	19
1.2.8. Program ochrony powietrza dla stref województwa śląskiego, w których stwierdzone zostały ponadnormatywne poziomy substancji w powietrzu.....	20
1.2.9. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.....	22
1.3. Poziom subregionalny.....	23
1.3.1. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.....	23
1.3.2. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.....	27
1.3.3. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Subregionie	28
1.3.4. Strategie działania organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Subregionie	41
1.3.5. Opracowania Górnośląskiego Związku Metropolitalnego z zakresu polityki rowerowej ...	43
1.4. Poziom lokalny (analizowane w ramach bazy danych).....	44
2. Czynniki demograficzne	64
3. Czynniki społeczno - gospodarcze	82
4. Motoryzacja.....	96
5. Prognoza kosztów transportu i PKB	106
6. Generatory ruchu	109
7. Infrastruktura transportowa	161
7.1. Inwestycje w infrastrukturę transportową dokonane w latach 2000-2016	162



7.2. Inwestycje w infrastrukturę transportową przewidziane do realizacji w latach 2017-2025.....	166
7.3. Sektor TSL.....	176
7.3.1. Polityka gmin wobec firm logistycznych.....	179
7.3.2. Plany rozwoju firm sektora TSL	204
8. Systemy ITS.....	207
8.1. Rozwiązania wspierające transport zbiorowy i system dynamicznej informacji pasażerskiej	212
9. Strefy płatnego parkowania i strefy wyłączone z ruchu samochodowego.....	226
10. Spis tabel	232
11. Spis rysunków.....	233

1. Analiza dotychczasowych ustaleń strategicznych i programowych

1.1. Poziom krajowy

1.1.1. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 opracowana została w czerwcu 2005 roku. Celem podstawowym tego dokumentu jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Cele szczegółowe:

- 1) Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu,
- 2) Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej,
- 3) Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- 4) Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- 5) Poprawa bezpieczeństwa,
- 6) Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

W dokumencie określono 10 priorytetów krajowej polityki transportowej, wśród których na potrzeby opracowania Planu Transportowego Województwa Śląskiego wyróżnić należy:

I. unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji pomiędzy operatorami dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności,

II. poprawę jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnej, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

Dokument wytycza kierunki działania władz wykonawczych oraz określa warunki działania jednostek samorządu terytorialnego.



1.1.2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta 22 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów. Strategia jest dokumentem planistycznym, który wskazuje cele oraz kierunki rozwoju transportu. „Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i lokalnym.”

Na cel główny składają się dwa cele strategiczne:

- 1) CEL I – Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego,
- 2) CEL II – Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Cele szczegółowe strategii przedstawiają się następująco:

- 1) stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- 2) poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- 3) bezpieczeństwo i niezawodność,
- 4) ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- 5) zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

1.1.3. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020

Celem głównym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej. Program składa się z dziesięciu osi priorytetowych spośród, których pięć dotyczy bezpośrednio lub pośrednio zagadnień transportowych:

- I Oś priorytetowa - Zmniejszenie emisyjności gospodarki,
- III Oś priorytetowa - Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego,
- IV Oś priorytetowa - Infrastruktura drogowa dla miast,
- V Oś priorytetowa - Rozwój transportu kolejowego w Polsce,
- VI Oś priorytetowa - Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.

W wykazie dużych projektów zawartym w niniejszym dokumencie wskazane zostały następujące działania:

- Realizacja A1 odcinek Pyrzowice – koniec obwodnicy Częstochowy, S1 Pyrzowice – Bielsko Biała, S11 Kępno – Katowice,
- Prace na liniach kolejowych nr: 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice –

Brzezinka, E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie oraz Chorzów Batory – Gliwice Łabędy,

- Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice,
- Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych,
- Program kompleksowej likwidacji niskiej emisji na terenie konurbacji śląsko-dąbrowskiej (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach).

1.2. Poziom regionalny

1.2.1. Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w Obszarze Województwa Małopolskiego i Śląskiego do roku 2020

Strategia dla Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 identyfikuje możliwości współpracy pomiędzy województwami: śląskim i małopolskim oraz wskazuje kierunki, typy projektów i projekty umożliwiające rozwijanie i zacieśnianie tej współpracy. Dokument dokonuje diagnozy stanu istniejącego, gdzie w części dot. dostępności komunikacyjnej zapisano: „Przez obszar regionu południowego przebiegają III oraz VI transeuropejski korytarz transportowy, które nie tylko wspomagają komunikację wewnętrzną, ale przede wszystkim otwierają go komunikacyjnie na zewnątrz. Elementem dostępności zewnętrznej są drogi, koleje oraz międzynarodowe porty lotnicze: im. Jana Pawła II Kraków–Balice oraz MPL Katowice w Pyrzowicach. Gęstość sieci drogowej w regionie południowym jest niemal dwukrotnie większa od przeciętnej krajowej”.

Przeprowadzona diagnoza stanowi fundament przy określaniu celów strategicznych w dokumencie, uwarunkowań realizacji wskazanych celów oraz kierunki działań, typy projektów i same projekty. Układ dokumentu w tym wypadku jest następujący:

cel strategiczny -> wskaźniki -> analiza SWOT -> kierunki działań -> ewentualne projekty kluczowe

Kwestie rozwoju transportu zawarte są dwóch celach strategicznych:

1. EUROPOL ŚLĄSKO-KRAKOWSKI OBSZAREM KONCENTRACJI INNOWACYJNOŚCI I KREATYWNOŚCI, WYZNACZAJĄCYM TRENDY ROZWOJOWE I WPISUJĄCYM SIĘ W SIEĆ NAJDYNAMICZNIJ ROZWIJAJĄCYCH SIĘ METROPOLII EUROPEJSKICH

Wskaźnik: czas przejazdu koleją na trasie Katowice – Kraków

Kierunek: Tworzenie struktur pozwalających na efektywny transfer zasobów poprzez:

- Integracje obszaru obu aglomeracji miejskich poprzez dalszy rozwój infrastruktury technicznej, w tym: drogowej, kolejowej i energetycznej.

Projekty kluczowe:

- Modernizacja linii kolejowej Katowice – Kraków (szybkie połączenie),



- Wspólna Karta Metropolitalna pozwalająca na korzystanie z usług publicznych obu aglomeracji

2. POLSKA POŁUDNIOWA PRZESTRZENIĄ PARTNERSKIEJ WSPÓŁPRACY NA RZECZ EFEKTYWNEGO WYKORZYSTANIA MOŻLIWOŚCI ROZWOJOWYCH

Wskaźnik: zrealizowane projekty infrastruktury transportowej integrującej makroregion: połączenia drogowe, kolejowe, wodne (rewitalizacje, budowa, modernizacje podwyższające standard) w km,

Kierunek: Infrastrukturalne integrowanie przestrzeni województw poprzez:

- Integracje infrastruktury transportowej subregionów funkcjonalnych,
- Wzmocnienie powiązań ośrodków podbeskidzkich systemem drogowym i kolejowym,
- Zacieśnianie współpracy organizatorów przewozów oraz kolejowych przewoźników pasażerskich w celu stworzenia optymalnej siatki połączeń,
- Rozwój centrów logistycznych, m.in. z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury w Sławkowie i Bukownie (szeroki tor), na potrzeby podmiotów z obydwu województw.

Projekty kluczowe:

- Budowa Beskidzkiej Drogi Integrującej o parametrach drogi ekspresowej,
- Podniesienie standardów DK 94 (Kraków – Olkusz – Sławków – Dąbrowa Górnicza – Bytom) – droga główna ruchu przyspieszonego o przekroju dwujezdniowym dwupasowym na całym przebiegu,
- Postulat rozbudowy Centralnej Magistrali Kolejowej poprawiającej szybkość połączenia z Krakowem i Katowicami,
- Opracowanie koncepcji rozwoju transportu intermodalnego makroregionu,
- Budowa drogi S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej wraz z obwodnicą Oświęcimia.

Kierunki ściśle transportowe przenikają się w obu celach. W szczególności dokument kładzie nacisk na rozwój połączenia kolejowego i modernizację sieci drogowej. Poruszane są także kwestie z sektora TSL, organizacji ruchu oraz problematyka wspólnej taryfy metropolitalnej.

1.2.2. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”

Dokument, będący aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, uchwalonej przez Sejmik Województwa Śląskiego 17 lutego 2010 roku, stanowi plan samorządu województwa określający wizję rozwoju, cele oraz główne sposoby ich osiągnięcia w kontekście występujących uwarunkowań w perspektywie 2020 roku. Układ dokumentu w tym wypadku jest następujący:

obszar priorytetowy -> cel strategiczny -> cele operacyjne -> kierunki działań

Cele strategiczne odpowiadają poszczególnym obszarom priorytetowym: Nowoczesna gospodarka, szanse rozwojowe mieszkańców, przestrzeń, relacje z otoczeniem. W przypadku kwestii transportowych zidentyfikowano następujące kierunki działań:



Obszar: Przestrzeń,

Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem atrakcyjnej i funkcjonalnej przestrzeni,

Cel operacyjny: Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi.

Kierunki działań:

- Poprawa powiązań transportowych poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej zwiazki funkcjonalne i przestrzenne, a obejmującej m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości,
- Wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej,
- Wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie.

Obszar: Relacja z otoczeniem,

Cel strategiczny: Województwo śląskie regionem otwartym będącym istotnym partnerem rozwoju Europy,

Cel operacyjny: Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych.

Kierunki działań:

- rozwój infrastruktury i połączeń komunikacyjnych ułatwiających dostęp do regionu:
 - Rozbudowa i modernizacja dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych,
 - Rozbudowa i modernizacja sieci kolejowej,
 - Rozwój infrastruktury lotniczej o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym, w tym poprawa dostępności infrastruktury lotniczej połączeniami drogowymi i kolejowymi (w szczególności MPL „Katowice” w Pyrzowicach).
- Włączanie w europejskie systemy przesyłowe,
- Włączanie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T),
- Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.

Wskaźniki dot. transportu:

- Gęstość ścieżek rowerowych na 10tys. km²,
- Ocena jakości transportu publicznego przez mieszkańców,
- Wielkość przewozu pasażerów komunikacją miejską,
- Czas przejazdu transportem kolejowym między stolicą województwa a: Bielsko-Białą, Rybnikiem i Częstochową.

1.2.3. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

Plan 2020+ jest podstawą formułowania zasad określających politykę przestrzenną województwa i organizujących jego strukturę przestrzenną w sposób uwzględniający założenia polityki przestrzennej państwa. Plan 2020+ poprzez jego ścisłe powiązanie ze Strategią „Śląskie 2020+”



stanowi element zintegrowanego planowania strategicznego. Polityka przestrzenna województwa wyrażona w Planie 2020+ tworzy ramy przestrzenne do realizacji ustaleń Strategii „Śląskie 2020+”.

Pierwsza część Planu składa się z diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej i techniczno-środowiskowej.

Cele, kierunki i działania realizujące wizję przestrzennego rozwoju regionu stanowią odpowiedź na zdefiniowane wcześniej wyzwania: konkurencyjność, spójność, równowagę rozwoju, w odniesieniu do czterech obszarów priorytetowych określonych w Strategii „Śląskie 2020+”: nowoczesna gospodarka, szanse rozwojowe mieszkańców, przestrzeń, relacje z otoczeniem.

Układ dokumentu jest następujący:

cel strategiczny -> kierunki działań -> działania -> wskaźniki

Kwestie rozwoju transportu zawarte są w następujących celach strategicznych:

1. Nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji.

Kierunek: poprawa dostępności wewnętrznej regionu poprzez:

- Kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich,
- Kształtowanie systemu powiązań wewnętrznych opartych na rozbudowie i modernizacji infrastruktury kolejowej,
- Rozwijanie lotnisk lokalnych i lądowisk,
- Wspieranie zintegrowanego systemu transportu multimodalnego,
- Rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych i pomiędzy nimi,
- Rozwijanie niskoemisyjnego transportu publicznego,
- Tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych,
- Rozwijanie i tworzenie zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych,
- Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem,
- Zapewnienie dostępu do usług w zakresie gospodarki wodociągowo-kanalizacyjnej, odpadami, zaopatrzenia w energię elektryczną i gazową oraz systemów teleinformatycznych poprzez budowanie, modernizowanie i integrowanie systemów infrastruktury technicznej.

2. Szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych.

Kierunek: poprawa wewnętrznej integracji regionu poprzez:

- Zwiększanie dostępności transportowej do obszarów miejskich,
- Rozwijanie transportu zbiorowego ułatwiającego dostęp do obszarów miejskich,
- Wzmacnianie powiązań komunikacyjnych obszarów peryferyjnych z ośrodkiem wojewódzkim,
- Rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej,



- Zapewnianie dostępu do usług w zakresie gospodarki wodociągowo-kanalizacyjnej, odpadami, zaopatrzenia w energię elektryczną i gazową, oraz systemów teleinformatycznych poprzez budowanie, modernizowanie i integrowanie systemów infrastruktury technicznej.

3. Relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązanie regionu

Kierunek: Rozwój ponadregionalnej i międzynarodowej infrastruktury transportowej

- Kształtowanie systemu autostrad i dróg ekspresowych dla powiązania województwa z ośrodkami krajowymi i europejskimi,
- Budowanie, przebudowywanie i remontowanie dróg wojewódzkich i krajowych dla zwiększenia dostępności transportowej województwa,
- Budowanie i modernizowanie dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi dla podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej województwa,
- Budowanie obwodnic w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich dla wyprowadzania przejazdów tranzytowych poza tereny o gęstej zabudowie,
- Usprawnianie połączeń aglomeracji z portem lotniczym MPL „Katowice” w Pyrzowicach oraz portami lotniczymi regionów sąsiednich z uwzględnieniem transportu publicznego,
- Budowanie i rozwijanie infrastruktury transportu lotniczego - rozwój MPL „Katowice” w Pyrzowicach,
- Rozwijanie lotnisk lokalnych i lądowisk (w zakresie ruchu biznesowego, turystycznego, rekreacyjnego, ratunkowego, cargo, z wykorzystaniem do lotów dyspozycyjnych, ratowniczych, sportowych oraz pasażerskich przewozów okazjonalnych i biznesowych),
- Budowanie i rozwijanie infrastruktury kolejowej AGC, modernizacja powiązań i dostosowanie ich do prędkości co najmniej 160 km/h dla ruchu pasażerskiego, w tym zwiększenie dostępności infrastruktury kolejowej dla pasażerów (nowe stacje i przystanki kolejowe),
- Budowanie i rozwijanie infrastruktury kolejowej AGTC, modernizacja powiązań i dostosowanie ich do prędkości co najmniej 120 km/h dla pociągów towarowych,
- Budowanie i rozwijanie infrastruktury transportu wodnego - poprawa parametrów dróg wodnych,
- Rozwijanie sieci multimodalnych centrów logistycznych,
- Podnoszenie dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci i lądowisk sanitarnych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych,
- Kształtowanie infrastruktury transportowej do przewozu ładunków niebezpiecznych wraz z lokalizacją parkingów strategicznych.

Wskaźniki dot. transportu:

- gęstość ścieżek rowerowych na 10tys. km².



1.2.4. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Celem Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego jest stworzenie w województwie śląskim efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Dokument stanowi podstawę decyzji inwestycyjnych w zakresie rozwoju systemu transportu w województwie śląskim po 2014r.

Dokument wskazuje 5 pól strategicznych wpływających bezpośrednio na system transportu:

- Mobilność,
- Bezpieczeństwo,
- Otwartość i spójność,
- Komplementarność,
- Innowacyjność.

W wymiarze terytorialnym w ramach Strategii cele podzielono na trzy grupy:

1. Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych - **REGION**,
2. Cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego - **AGLOMERACJA**,
3. Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych - **HORYZONT**.

Poniżej wymieniono poszczególne grupy strategii. Numerowane są cele strategiczne, natomiast wielkimi literami oznaczono priorytetowe kierunki działań.

REGION

1. Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi.
 - A. Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów po kolejowych,
 - B. Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,
 - C. Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,
 - D. Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,
 - E. Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,
 - F. Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,
 - G. Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,
 - H. Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.
2. Komplementarność systemu transportowego.
 - A. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,

- B. Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,
- C. Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,
- D. Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,
- E. Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,
- F. Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,
- G. Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.

AGLOMERACJA

- 1. Efektywna mobilność.
 - A. Powstanie centrów zarządzania ruchem,
 - B. Tworzenie centrów przesiadkowych,
 - C. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,
 - D. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,
 - E. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,
 - F. Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,
 - G. Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,
 - H. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,
 - I. Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,
 - J. Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,
 - K. Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,
 - L. Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.

HORYZONTALNE

- 1. Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego.
 - A. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,
 - B. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,
 - C. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa,
 - D. Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,
 - E. Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,
 - F. Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,
 - G. Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,

H. Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych.

2. Wysoka innowacyjność transportu

- A. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,
- B. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,
- C. Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie, Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,
- D. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.

Dokument zawiera także listę dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które przyczyniają się do realizacji celów strategicznych wymienionych powyżej. Przedstawiona jest także perspektywa czasów (etap I – do 2020r. i etap II – do 2030r.) oraz stopień zaawansowania przedsięwzięcia (planowane¹ i postulowane²).

Tabela 1 Przedsięwzięcia przyczyniające się do realizacji celów strategicznych.

Lp.	Nazwa inwestycji	Stopień zaawansowania	Horyzont czasowy
1	Budowa autostrady A1	planowane	etap I
2	Budowa drogi ekspresowej S1	planowane i postulowane	etap I i II
3	Budowa drogi ekspresowej S11	planowane i postulowane	etap I
4	Budowa drogi ekspresowej S69	planowane	etap I i II
5	Budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej	planowane	etap I
6	Budowa Drogowej Trasy Średnicowej	planowane i postulowane	etap I
7	Budowa Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna	planowane	etap I
8	Budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy – Pawłowice	planowane	etap I
9	Przebudowa i remont dróg wojewódzkich i krajowych	planowane i postulowane	etap I i II
10	Przebudowa i remont dróg dojazdowych/wyjazdowych z autostrad i dróg ekspresowych	planowane i postulowane	etap I i II
11	Budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych	planowane i postulowane	etap I i II
12	Budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4")	postulowane	etap II

¹ Przedsięwzięcia planowane - są to przedsięwzięcia ujęte przynajmniej w jednym z wymienionych dokumentów: Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020, Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.

² Przedsięwzięcia postulowane – są to przedsięwzięcia pozostałe – nie ujęte w ww. dokumentach; przedsięwzięcia te możliwe będą do realizacji w zależności od pozyskania odpowiednich funduszy i uzgodnień pomiędzy odpowiednimi szczeblami administracji tj. lokalnej, regionalnej i rządowej.

Lp.	Nazwa inwestycji	Stopień zaawansowania	Horyzont czasowy
13	Budowa drogi ekspresowej S46	planowane i postulowane	etap II
14	Budowa linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach	planowane	etap I
15	Stworzenie szybkiej kolei regionalnej	planowane	etap I
16	Stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej	postulowane	etap I
17	Przebudowa, odbudowa i remont linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe	planowane i postulowane	etap I i II
18	Budowa i remont infrastruktury tramwajowej	planowane i postulowane	etap I i II
19	Budowa kolei dużych prędkości		
20	Rozbudowa CMK poprawiającej prędkość połączenia między Katowicami a Krakowem	planowane	etap II
21	Rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach	planowane	etap I
22	Przebudowa i remont lotnisk lokalnych i lądowisk dla celów biznesowych i turystycznych	planowane	etap I i II
23	Przebudowa i remont Kanału Gliwickiego	planowane	etap I i II
24	Budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów	planowane i postulowane	etap I i II
25	Stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych	planowane	etap I
26	Stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem	postulowane	etap I
27	Rozwój Kart usług publicznych	postulowane	etap I
28	Edukacja dla bezpieczeństwa	postulowane	etap I
29	Budowa Centrów Przesiadkowych	postulowane	etap I i II

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Ewaluacja będzie dokonywana za pomocą wskaźników rezultatu.

Tabela 2 Wykaz wskaźników do monitoringu rezultatu.

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość bazowa (2012)	Prognoza (2020)	Prognoza (2030)	Źródło danych
OTWARTOŚĆ I SPÓJNOŚĆ	▪ Gęstość autostrad i dróg ekspresowych [km/100km ²]	2,31	4,30	5,95	BDL GUS
	▪ Długość dróg krajowych [km]	1206	1750	1950	BDL GUS
	▪ Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 100 km/h [km]	855,8	940	1030	PKP PLK S.A.
	▪ Udział długości linii z ogólnym stanem technicznym dobrym lub dostatecznym w ogólnej długości linii [%]	44,7%	55%	65%	PKP PLK S.A.
	▪ Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w województwie (analiza czasu przejazdu pociągami ²⁷) [min.]:				
	– Katowice – Częstochowa	89	80	65	UMWŚ
	– Katowice – Bielsko-Biała	72	65	55	UMWŚ
	– Katowice – Rybnik	63	55	45	UMWŚ
	▪ Liczba połączeń kolejowych na dobę w dniu roboczym z ²⁸ :				
	– Katowic	79	95	110	www.pkp.pl
	– Częstochowy	69	85	95	www.pkp.pl
	– Rybnika	39	45	55	www.pkp.pl
– Bielska-Białej	51	60	70	www.pkp.pl	
	▪ Liczba pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych (MPL "Katowice" w Pyrzowicach) [mln. os.]	2,5	3,5	4,8	BDL GUS
KOMPLEMENTARNOŚĆ	▪ Wielkość przeładunków w MPL "Katowice" w Pyrzowicach [tys. t]	9,6	65	74	BDL GUS
	▪ Wielkość przewozów ładunków żegluga śródlądową i transportem kolejowym do wielkości przewozów ładunków transportem drogowym [%]	31,7% ²⁹	40,00%	50%	GUS "Transport - wyniki działalności"
	▪ Liczba lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji w woj. śląskim	0	5	5	ULC
MOBILNOŚĆ	▪ Udział przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych taboru komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie taboru	41,1	65	90	GUS "Transport - wyniki działalności"
	▪ Liczba pasażerów komunikacji miejskiej ³⁰ [mln os.]	585,6	585,6	615	GUS "Transport - wyniki działalności"
	▪ Długość dróg dla rowerów (ścieżek rowerowych) [km]	624,7	1100	1600	BDL, GUS
BEZPIECZEŃSTWO	▪ Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych [os.]	336	190	100	BDL GUS
	▪ Liczba wypadków drogowych [szt.]	4683	3600	2000	BDL GUS
	▪ Liczba osób rannych w wypadkach drogowych [os.]	5717	3800	2200	BDL GUS
	▪ Liczba kradzieży w środkach transportu [szt.]	1701	1300	700	KWP Katowice
	▪ Liczba zdarzeń w transporcie kolejowym [szt.]	52	40	20	KG PSP (www.kgppsp.gov.pl)
	▪ Liczba wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów [szt.]	1249	950	400	SEWIK

Źródło: Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, str. 61-62.



1.2.5. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Śląskiego

Celami głównymi opracowania Planu Transportowego Województwa Śląskiego jest dążenie do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwój, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz określenie kierunków rozwoju transportu publicznego na obszarze województwa śląskiego do roku 2020, przy uwzględnieniu oczekiwań społecznych i zapewnieniu zrównoważonego rozwoju.

Rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim powinien być zgodny z dokumentami strategicznymi oraz służyć realizacji celów niniejszego dokumentu, to jest dążyć do poprawy jakości systemu transportowego i jego rozwoju, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju przy założeniu uwzględnienia oczekiwań społecznych.

Realizacja dążeń w kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa zakłada wprowadzenie pożądanych standardów usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 14 Planu Transportowego), które dotyczą:

- Ochrony środowiska naturalnego poprzez przestrzeganie standardów technicznych dla paliw i pojazdów,
- Poprawy dostępu do transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności, niedowidzących i niedosłyszących,
- Warunków podróży,
- Systemu pobierania opłat za bilety,
- Dostępności podróży do infrastruktury przystankowej,
- Integracji przestrzennej i funkcjonalnej.

W celu dalszego rozwoju i podnoszenia jakości obsługi obszaru województwa śląskiego zbiorowym transportem publicznym, w ramach planów wykraczających poza rok 2020, zalecane jest podjęcie następujących działań:

1. Zwiększenie udziału kolejowego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie ilości połączeń na kierunkach pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Konurbacja Górnośląska, a także na których zdefiniowano potencjał w zakresie przemieszczania się osób,
2. Realizacji węzłów integracyjnych łączących różne środki transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego,
3. Polepszenia sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera wg propozycji opisanej w dokumencie,
4. Współpraca z innymi organizatorami transportu zbiorowego w powiatach, gminach, związkach międzygminnych oraz na stykach z sąsiednimi województwami a także przewoźnikami komercyjnymi,
5. Współpraca ta powinna zostać ukierunkowana na rzecz koordynacji usług użyteczności publicznej i ewentualnie komercyjnej. Do najważniejszych elementów w zakresie koordynacji usług należy dążenie do koordynacji rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z drogowym transportem miejskim i regionalnym, pozyskania przewoźników świadczących

usługi dowozowe do sieci kolejowej, poprawy funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w szczególności w zakresie aktualności i dostępności informacji dotyczących rozkładów jazdy, opóźnień,

6. Utworzenia centralnej jednostki informacyjnej zbierającej i udostępniającej informacje o przewozach odbywających się na terenie województwa poprzez stronę internetową i informację telefoniczną. Platforma powinna być zintegrowana z platformami informacyjnymi większych organizatorów/operatorów przewozów pasażerskich w województwie,
7. Działania na rzecz poprawy efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu,
8. Działania na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia poprzez podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu kolejowego (jako transportu o znacznie mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko niż transport drogowy) w przewozie osób w korytarzach, charakteryzujących się znacznym popytem transportowym, zakup nowego taboru kolejowego w tym dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wymagań technicznych i środowiskowych, stosowanie w kontraktowaniu usług w zakresie drogowego transportu autobusowego wymagań zmniejszających negatywne oddziaływanie tego środka transportu na środowisko,
9. Działania na rzecz integracji taryfowej komunikacji kolejowej z komunikacją miejską w dużych aglomeracjach. Jednym z podstawowych elementów w zakresie integracji taryfowej jest wprowadzenie jednolitej taryfy na przewozy kolejowe w obszarze województwa śląskiego w zakresie przewozów realizowanych przez wszystkich przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach odpowiednich umów z województwem śląskim.

1.2.6. Analiza benchmarkingowa polityki transportowej województwa śląskiego

Celem przeprowadzanego badania jest dokonanie analizy porównawczej podejść władz regionalnych do prowadzenia polityki transportowej w następujących regionach partnerskich województwa śląskiego:

- region Walonii (Belgia),
- region Nord-Pas de Calais (Francja),
- kraj związkowy Północna Nadrenia-Westfalia (Niemcy).

Celami szczegółowymi badania są:

- Identyfikacja kompetencji władz regionalnych (regionów partnerskich województwa śląskiego, jak i samego województwa śląskiego) w zakresie prowadzenia polityki transportowej, wynikających z obowiązujących przepisów prawa, umów, porozumień, założeń dokumentów strategicznych itp.,
- Wskazanie rozwiązań systemowych prowadzących do lepszego dystrybuowania środków publicznych na efektywne kształtowanie systemu transportowego wraz ze wskazaniem priorytetowych obszarów, w tym z uwzględnieniem zagadnień związanych z wykluczeniem społecznym,



- Jakościowa i ilościowa ocena niedoborów i barier rozwoju systemu transportowego w regionie na podstawie doświadczeń badanych regionów wraz z rekomendacjami zmian prawno–fiskalno–organizacyjnych w tym zakresie,
- Ocena procesu planowania przestrzennego w odniesieniu do projektowania systemu transportowego,
- Analiza rynku usług transportowych w badanym regionie, w odniesieniu do transportu pasażerskiego i jego wpływu na gospodarkę regionu,
- Analiza wymagań kwalifikacyjnych i zawodowych oraz związany z tym opis regionalnego rynku pracy dotyczący usług transportowych (deficyty zatrudnienia), możliwość kreowania nowych zawodów,
- Identyfikacja prognoz rozwojowych w zakresie transportu publicznego oraz planowanych kierunków zmian.

Każdy z obszarów podzielony jest na pojedyncze problemy badawcze.

Struktura dokumentu jest następująca: w rozdziale pierwszym zaprezentowano informacje wstępne, zaś w rozdziale drugim – podstawowe informacje o metodzie badania. Kolejne siedem rozdziałów odpowiada kolejnym obszarom badawczym, a ich poszczególne części – pytaniom badawczym. Wyjątkiem jest rozdział dziewiąty zawierający rekomendacje, uporządkowane w autorską strukturę, dotyczącą przedmiotu rekomendacji.

1.2.7. Program ochrony środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024

Głównym celem tworzenia Programu jest dążenie do poprawy stanu środowiska w województwie oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko źródeł zanieczyszczeń, ochrona i rozwój walorów środowiska oraz racjonalne gospodarowanie jego zasobami. Dodatkowym celem przygotowania Programu jest realizacja założeń dokumentów strategicznych kraju, ze szczególnym uwzględnieniem Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko”. Jego istotą jest skoordynowanie, zaplanowanych w Programie działań z administracją rządową, samorządową (Urząd Marszałkowski, Starostwa Powiatowe, Urzędy Miast i Gmin) oraz przedsiębiorcami i społeczeństwem. Celem opracowanego dokumentu jest nawiązanie współpracy zarówno w zakresie tworzenia, jak i sukcesywnego wdrażania Programu.

W dokumencie przedstawiono cele i kierunki ochrony środowiska do 2019 r. Cele związane z bezpośrednio (B) oraz pośrednio (P) z transportem:

- **(Powietrze atmosferyczne)** Cel długoterminowy do roku 2024 r. : „Znacząca poprawa jakości powietrza na obszarze województwa śląskiego związana z realizacją kierunków działań naprawczych”.
 - PA1. Skuteczne wdrażanie planów i programów służących ochronie powietrza w skali lokalnej i wojewódzkiej poprzez osiągnięcie zakładanych efektów ekologicznych. **(P)**



- PA2. Wdrożenie mechanizmów ograniczających negatywny wpływ transportu na jakość powietrza poprzez efektywną politykę transportową do poziomu nie powodującego negatywnego oddziaływania na jakość powietrza. **(B)**
- **(Zasoby wodne)** Cel długoterminowy do roku 2024r. : „System zrównoważonego gospodarowania wodami powierzchniowymi i podziemnymi, umożliwiający zaspokojenie uzasadnionych potrzeb wodnych regionu przy osiągnięciu i utrzymaniu co najmniej dobrego stanu wód”.
 - ZW1. Osiągnięcie i utrzymanie co najmniej dobrego stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, zgodnie z obowiązującymi Planami gospodarowania wodami dla dorzeczy Wisły i Odry. **(P)**
 - ZW2. Rozwój i dostosowanie instalacji i urządzeń służących zrównoważonej i racjonalnej gospodarce wodno-ściekowej dla potrzeb ludności i przemysłu. **(B)**
 - ZW3. Ograniczenie ryzyka wystąpienia strat wynikających ze zjawisk ekstremalnych związanych z wodą. **(B)**
- **(Gleby)** Cel długoterminowy do roku 2024r. : „Racjonalna gospodarka zasobami glebowymi”
 - GL2. Zapobieganie zanieczyszczaniu gleb, w szczególności substancjami powodującymi ryzyko zanieczyszczenia wtórnego. **(P)**
 - GL7. Przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom naturalnego ukształtowania powierzchni ziemi. **(P)**
- **(Hałas)** Cel długoterminowy do roku 2024r. : „Poprawa i utrzymanie dobrego stanu akustycznego środowiska”.
 - H1. Zmniejszenie liczby mieszkańców województwa narażonych na ponadnormatywny hałas. **(P)**
 - H2. Rozwój sieci monitoringu poziomu emisji hałasu do środowiska oraz narażenia mieszkańców na ponadnormatywny hałas. **(P)**

1.2.8. Program ochrony powietrza dla stref województwa śląskiego, w których stwierdzone zostały ponadnormatywne poziomy substancji w powietrzu

Program ochrony powietrza (POP) dla stref województwa śląskiego, w których stwierdzone zostały ponadnormatywne poziomy substancji w powietrzu, jest dokumentem przygotowanym w celu określenia działań, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wartości dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu. Wskazanie właściwych działań wymaga zidentyfikowania przyczyn ponadnormatywnych stężeń oraz rozważenia możliwych sposobów ich likwidacji. Program ochrony powietrza jest elementem polityki ekologicznej regionu, stąd zaproponowane w nim działania muszą być zintegrowane z istniejącymi planami, programami, strategiami, innymi słowy wpisywać się w realizację celów makroskalowych oraz celów regionalnych i lokalnych. Konieczne jest przy tym uwzględnienie uwarunkowań gospodarczych, ekonomicznych i społecznych.

Ze względu na ogromny zasięg występowania przekroczeń oraz bardzo duży wymagany poziom redukcji emisji, działania należy zaprojektować w sposób systemowy ujmując jak najszerszej wszystkie aspekty. Określono najważniejsze cele Programu:

- Cel główny: Dotrzymanie standardów jakości powietrza w zakresie pyłu PM10 oraz znacząca redukcja stężeń B(a)P nawet przy niekorzystnych warunkach klimatycznych najpóźniej od roku 2020 roku,
- Cele taktyczne, do których w dziedzinie transportu zaliczają się cele w zakresie emisji liniowej:
 - Wsparcie istniejących działań i inwestycji w zakresie transportu, które przyczyniają się w istotny sposób do poprawy jakości powietrza na obszarach przekroczeń,
 - Ograniczanie emisji ze źródeł komunikacyjnych w tym emisji wtórnej oraz emisji z pojazdów ciężarowych, autobusowych oraz niespełniających norm EURO na obszarach przekroczeń.

W przypadku aglomeracji górnośląskiej i rybnicko-jastrzębskiej głównym działaniem systemowym mającym na celu optymalizację rozwoju transportu jest opracowanie planu rozwoju transportu wspólne dla całej aglomeracji. Plan taki powinien zawierać spójne rozwiązania dotyczące transportu tranzytowego na terenie aglomeracji, dojazdów do pracy oraz komunikacji wewnątrz miast.

Dokument przedstawia także listę działań możliwych do implementacji:

- Optymalizację i wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny o gęstej zabudowie, budowę obwodnic miast,
- Zmniejszenie udziału transportu drogowego w przewozach towarów dla przemysłu ciężkiego,
- Ograniczanie ruchu samochodów ciężarowych wykorzystując transport kolejowy wg hasła „tiry na tory”,
- Wymianę taboru autobusowego na spełniający europejskie normy czystości spalin (co najmniej Euro 4), w tym również zastosowanie autobusów zasilanych alternatywnym paliwem gazowym CNG w miejsce oleju napędowego,
- Wprowadzenie stacji ważących pojazdy w ruchu – eliminacja pojazdów przeciążonych, które niszczą nawierzchnie dróg,
- Rozwój komunikacji zbiorowej „przyjaznej dla użytkownika”, w tym: przedłużanie tras autobusowych i tramwajowych, budowę nowych tras, tworzenie atrakcyjnych systemów dojazdu do pracy środkami komunikacji publicznej, z parkingami na obrzeżach miast, prowadzenie polityki cenowej zachęcającej do korzystania ze środków komunikacji miejskiej,
- Prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej,
- Promowanie rozwiązań polegających na zmianie silników samochodowych benzynowych i wysokoprężnych na silniki elektryczne, hybrydowe, gazowe,
- Rozbudowa infrastruktury ścieżek rowerowych i chodników oraz wspomaganie promocyjne akcji korzystania z tego rodzaju sposobów przemieszczania się,
- Tworzenie stref ograniczonego ruchu,
- Prowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w centrach miast wymuszającej ograniczenia w korzystaniu z samochodów (np. pobieranie opłat za parkowanie w centrum miasta),



- Wprowadzanie inteligentnych systemów sterowania ruchem drogowym, w tym pierwszeństwo dla transportu publicznego w ruchu miejskim,
- Poprawę stanu technicznego dróg istniejących, eliminację dróg nieutwardzonych – w celu redukcji wtórnego unosu pyłu z drogi,
- Prowadzenie działań ograniczających emisję wtórną pyłu, szczególnie w miastach, poprzez regularne utrzymanie czystości nawierzchni (czyszczenie metodą moką przy odpowiednich warunkach pogodowych), przy czym działania polegające na utrzymaniu czystości nawierzchni dróg należy realizować z częstotliwością zależną od panujących warunków pogodowych, minimum raz na miesiąc na głównych ulicach w centach miast (część w okresach bezopadowych),
- Tworzenie pasów zieleni wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych,
- Wzmocnienie kontroli stacji diagnostycznych w celu niedopuszczania do ruchu pojazdów nie
- Spełniających norm emisji spalin.

1.2.9. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 stanowi dokument określający strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych w Polsce w latach 2014-2020. Dokument jest jednym z 16 programów operacyjnych zarządzanych i wdrażanych na poziomie regionalnym. W ramach RPO WSL 2014-2020 określono dwanaście merytorycznych osi priorytetowych finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Wśród nich znajdują się działania dotyczące zagadnień transportowych:

- Oś priorytetowa IV: Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna:
 - Działanie 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie - promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
- Oś priorytetowa VI: Transport:
 - Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie - zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.
 - Działanie 6.2 Transport kolejowy - rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.



Celem szczegółowym działania 4.5 jest zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. W ramach tego punktu przewiduje się działania takie jak:

- Budowa, przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, budowa systemów miejskich wypożyczalni rowerów wraz z zakupem rowerów),
- Wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS),
- Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego,
- Budowa i przebudowa liniowej infrastruktury tramwajowej,
- Zakup taboru tramwajowego na potrzeby transportu publicznego.

Celem szczegółowym działania 6.1 jest polepszenie dostępności głównych szlaków drogowych województwa, a w przypadku działania 6.2 polepszenie warunków wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich. W ramach osi priorytetowej Transport przewiduje się działania takie jak:

- Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich - projekty polegające na budowie nowych odcinków dróg, w mniejszym zaś stopniu przebudowie dróg istniejących, prowadzącej do wzrostu ich nośności. W szczególności wsparcie uzyskują inwestycje poprawiające dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T. Wsparcie skoncentrowane zostanie na drogach wojewódzkich, które łączą sieci lokalne z drogami krajowymi, ekspresowymi i autostradami. W ramach programu nie przewiduje się wsparcia dróg powiatowych i gminnych.
- Zakup taboru kolejowego,
- Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych – dotyczy linii o znaczeniu regionalnym i stanowić będą uzupełnienie interwencji krajowej, koncentrującej się na liniach o znaczeniu ponadregionalnym.

1.3. Poziom subregionalny

1.3.1. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020

Strategia stanowi narzędzie przeznaczone do wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, a jej postanowienia dotyczą zakresu interwencji ZIT oraz projektów komplementarnych. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne będą wdrażane na obszarze Metropolii Górnośląskiej i jej otoczenia funkcjonalnego tj. na obszarze Subregionu Centralnego na zasadach określonych w ramach Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Zintegrowane podejście terytorialne jest wdrażane na obszarach funkcjonalnych czterech subregionów: Centralnego (ZIT) oraz Północnego, Południowego i Zachodniego (Regionalne Inwestycje Terytorialne). Celem ich wyznaczenia była organizacja procesów rozwojowych w oparciu o istniejące powiązania funkcjonalne, gospodarcze i społeczno-historyczne. Misją realizowaną przez ZIT jest osiągnięcie spójności wewnętrznej Subregionu Centralnego i niwelowanie problemów stojących na przeszkodzie pełnemu aktywowaniu potencjałów inteligentnego oraz metropolitalnego rozwoju Subregionu Centralnego.

W ramach celu strategicznego SC2. Zdrowe środowisko życia w SC dzięki zmniejszonej antropopresji, priorytetu P2.1 Ochrona powietrza i efektywność energetyczna wskazano działanie D2.1.1. Równoważenie mobilności, którego celem jest zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla pasażerów. Równoważenie mobilności ma na celu zmniejszenie oddziaływania na środowisko przez stworzenie oferty oraz systemu zachęt sprzyjających korzystaniu przez mieszkańców Subregionu Centralnego ze zróżnicowanych form przemieszczania się. Zakłada się zwiększenie zainteresowania komunikacją zbiorową poprzez stworzenie na terenie Subregionu sprawnie funkcjonującej sieci transportu publicznego oraz poprawy dostępności i jakości usług świadczonych w ramach KZK GOP, a także oferty innych operatorów transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego. Ponadto zakłada się integracje z transportem publicznym, którego organizatorem nie są samorządy lokalne, zwłaszcza w zakresie transportu kolejowego organizowanego przez Koleje Śląskie oraz PKP Przewozy Regionalne. Realizacja działania związana jest również z tworzeniem ścieżek rowerowych, systemów parkingów i węzłów typu Park & Ride, Bike & Ride. Integracja pomiędzy poszczególnymi elementami systemu będzie realizowana z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych nadających priorytet transportowi publicznemu oraz pozwalających pasażerom korzystać z bieżących informacji o ruchu środków transportu.

Do szczegółowych działań z zakresu transportu wskazanych w niniejszym dokumencie należą:

- Budowa Drogowej Trasy Średnicowej na odcinku Katowice-Mysłowice-Dąbrowa Górnicza, zapewniającej skokową poprawę warunków ruchu na kierunku północno-wschodnim Subregionu Centralnego,
- Budowa i przebudowa dróg powiatowych stanowiących połączenie do sieci TEN-T, umożliwiająca poprawę połączeń zewnętrznych Subregionu Centralnego,
- Wsparcie budowy i modernizacji kluczowej infrastruktury drogowej Subregionu Centralnego (sieć TEN-T i pozostałe drogi krajowej oraz drogi wojewódzkie),
- Lepsze warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni miejskiej, osiągnięte poprzez wdrażanie w układzie drogowo-ulicznym Subregionu Centralnego rozwiązań priorytetyzujących ruch środków transportu zbiorowego,
- Większa liczba podróży transportem zbiorowym, który zakłada m.in. wprowadzenie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania transportu zbiorowego i indywidualnego,
- Modernizacja infrastruktury drogowo-ulicznej, na której prowadzone są trasy linii autobusowych i tramwajowych transportu miejskiego, ukierunkowanej,
- Modernizacja funkcjonującego obecnie układu sieci tramwajowej w miastach MG, ukierunkowana na poprawę parametrów ruchowych oraz powiązań wewnątrzmiastkich i pomiędzy sąsiednimi miastami,
- Budowa linii tramwajowych, w tym linii szybkiego tramwaju do obsługi największych potoków pasażerskich w dużych miastach MG - w relacjach, w których nie identyfikuje się działań zmierzających do sprawnej obsługi popytu,
- Modernizacja i budowa tras linii trolejbusowych w Tychach w celu dalszej poprawy spójności obszaru miasta,
- Wsparcie planowanych prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej oraz budowy odcinka łączącego MG z MPL Katowice w Pyrzowicach, mających zasadnicze znaczenie dla kolejowego ruchu regionalnego na obszarze Subregionu Centralnego,

- Kreowanie organizacji transportu miejskiego, dostosowanej do wymogów funkcjonowania i rozwoju zintegrowanego systemu przewozów,
- Prowadzenie prac nad integracją transportu miejskiego MG w układzie międzygałęziowym (kolejowe przewozy regionalne, SKR, kolejowy transport metropolitalny) oraz obszarowym (Jaworzno, Tychy),
- Kształtowanie oferty przewozowej transportu miejskiego w zależności od ilościowych i jakościowych cech występującego popytu,
- Stworzenie wzorca usług transportu miejskiego wysokiej jakości, którego atrybuty to m.in. atrakcyjny rozkład jazdy, komfort podróży, łatwy dostęp, niezawodność i integracja z innymi środkami transportu i zobowiązanie operatorów transportu miejskiego,
- Monitorowanie jakości świadczonych usług z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych ITS,
- Doskonalenie sfery funkcjonowania transportu miejskiego w Subregionie Centralnym mające na celu zwiększenie przychodów organizatorów transportu miejskiego z tytułu świadczenia usług przewozowych,
- Modernizacja infrastruktury transportu miejskiego w celu jej dostosowania do wymogów bezpieczeństwa transportu,
- Wdrażanie innowacyjnych technologii pozwalających na zwiększenie bezpieczeństwa i ochrony transportu,
- Transport miejski z możliwością wyboru sposobu podróży, za pomocą m.in. wykreowania w systemie transportu miejskiego Subregionu Centralnego waloru elastycznego trybu jego funkcjonowania i rozwoju,
- Większa liczba podróży transportem zbiorowym, osiągnięta za pomocą zwiększenia zagęszczenia tras i częstotliwości kursów prowadzących do wzrostu popularności transportu miejskiego,
- Zakup nowoczesnego taboru autobusowego na potrzeby publicznego transportu miejskiego,
- Zakup nowoczesnych pociągów tramwajowych na potrzeby publicznego transportu miejskiego w miastach MG obsługiwanych przez transport tramwajowy,
- Zakup nowoczesnych trolejbusów na potrzeby transportu miejskiego w Tychach,
- Zakup nowoczesnego taboru na potrzeby zintegrowanych z transportem miejskim Subregionu Centralnego kolejowych systemów przewozowych: SKR, kolejowych przewozów regionalnych i kolejowych przewozów metropolitalnych,
- Podjęcie działań związanych z realizacją perspektywicznego celu polityki transportowej Wspólnoty - zmniejszenia do 2030 r. o połowę liczby pojazdów o napędzie konwencjonalnym w centrach miast,
- Dostosowany do oczekiwań użytkowników standard zamawianych usług przewozowych, poprzez m.in. zwiększanie wymagań jakościowych w odniesieniu do usług przewozowych w procesie wyboru operatorów publicznego transportu miejskiego,
- Bezpieczny transport miejski, za pomocą m.in. wspierania i koordynacji działań operatorów transportu miejskiego zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pasażerów,
- Rozwój sieci elastycznych połączeń realizowanych taborem o zmieniającej się pojemności wynikającej z dynamiki zmian obsługiwanych przez sieć potoków pasażerów,



- Budowa parkingów „park&ride” na potrzeby systemu powiązanego parkowania i korzystania z publicznego transportu miejskiego, potencjalnymi miejscami lokalizacji tego rodzaju obiektów punktowych infrastruktury transportu miejskiego mogą być,
- Budowa węzłów przesiadkowych w miastach MG, którymi powinny być punkty sieci publicznego transportu zbiorowego obsługiwane przez dużą liczbę zbiegających się linii komunikacyjnych jednej lub wielu gałęzi transportu,
- Prowadzenie prac nad integracją transportu miejskiego MG w układzie międzygałęziowym (kolejowe przewozy regionalne, SKR, kolejowy transport metropolitalny) oraz obszarowym (Jaworzno, Tychy),
- Rozwój monitoringu zawierającego funkcje zapisu zdarzeń wszystkich rodzajów punktów odprawy pasażerów na sieci transportu miejskiego oraz realizujących przewozy środków transportowych,
- Promowanie udoskonalonych metod kontroli bezpieczeństwa, przy pełnym poszanowaniu podstawowych praw jednostki i minimalizacji niedogodności, co będzie mieć miejsce m.in. w głównych węzłach przesiadkowych na obszarze MG,
- Wykreowanie głównych węzłów przesiadkowych na platformy połączeń multimodalnych dla pasażerów, oferujących wysoki poziom sprawności i niezawodności funkcjonowania,
- Wspieranie funkcjonowania węzłów przesiadkowych przez rozwój systemów ITS w zakresie informacji internetowej oraz elektronicznego zakupu biletów, rezerwacji i opłat,
- Budowa dróg rowerowych o funkcjach transportowych realizujących obsługę podróży obowiązkowych i funkcjach rekreacyjnych oraz turystycznych,
- Budowa i utrzymanie parkingów dla rowerów w punktach docelowych ruchu rowerowego (w tym m.in. przystanki, węzły przesiadkowe, dworce transportu miejskiego na terenach wokół LOLR, w miastach MG i jej BOF,
- Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika pomiędzy S-1, w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie,
- Modernizacja i przebudowa węzłów na najbardziej obciążonej drodze regionu – DK94/86 w przebiegu Katowice-Sosnowiec-Będzin-Czeladź (DK 86) oraz Czeladź-Będzin-Sosnowiec do Dąbrowy Górniczej (DK 94) na terenie miasta Sosnowiec,
- Stworzenie nowej strefy terenów inwestycyjnych i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum poprzez rozbudowę Drogi Głównej Zachodniej,
- Dostosowany do oczekiwań użytkowników standard zamawianych usług przewozowych,
- Rozwój innowacyjności transportu miejskiego opartej na regionalnym i lokalnym transferze wiedzy,
- Promocja ekologicznych technik i technologii transportu miejskiego,
- Wdrażanie w układzie drogowo-ulicznym Subregionu Centralnego rozwiązań priorytetyzujących ruch środków transportu zbiorowego,
- Dokonanie hierarchizacji linii komunikacyjnych na obszarze Subregionu.

1.3.2. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Plan przedstawia kierunkowe, zintegrowane działania prowadzące do wzrostu zrównoważenia transportu oraz mobilności na obszarze objętym planowaniem tj. Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Przedstawia on wizję zrównoważonej mobilności w Subregionie Centralnym, która opiera się na założeniu wzrostu mobilności poprzez wzrost efektywności niskoemisyjnych systemów transportu (zbiorowy ze szczególnym uwzględnieniem szynowego oraz pojazdów drogowych z innowacyjnymi, ekologicznymi napędami). Do celów strategicznych mających służyć realizacji powyższej wizji należą:

- Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego,
- Integracja transportu,
- Ograniczenie kongestii.

Działania mające na celu zrównoważenie mobilności podzielono na 4 rodzaje instrumentów takie jak:

- Instrumenty techniczne:
 - Budowa centrów przesiadkowych (w tym obiektów wyposażonych w parkingi park&ride),
 - Modernizacja i zakup nowoczesnego taboru,
 - Modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego,
 - Wdrożenie i rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej,
 - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury szynowej,
 - Budowa dróg rowerowych, parkingów typu bike&ride i wypożyczalni rowerowych,
 - Wdrożenie systemów ITS w zakresie obszarowego zarządzania ruchem.
- Instrumenty organizacyjne:
 - Uspokojenie ruchu samochodowego w centrach miast,
 - Integracja publicznego transportu zbiorowego,
 - Separacja ruchu rowerowego w ciągach dróg publicznych,
 - Zrównoważone planowanie przestrzeni miejskiej.
- Instrumenty finansowe:
 - Opłaty za wjazd do wyodrębnionych obszarów,
 - Opłaty parkingowe,
 - Ulgi w opłatach za parkowanie pojazdów przewożących większą liczbę osób (carpooling),
 - Dopłaty do biletów transportu zbiorowego oferowane przez pracodawcę.
- Instrumenty edukacyjne i promocyjne:
 - Promocja atrakcyjności transportu zbiorowego,
 - Krzewienie edukacji komunikacyjnej w zakresie zrównoważonej mobilności,
 - Kampanie aktywności obywatelskiej (w tym debaty oxfordzkie, interaktywne konsultacje społeczne, warsztaty, dyskusje).



1.3.3. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Subregionie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego obejmuje obszar 29 gmin, na których Związek jest organizatorem transportu zbiorowego dla następujących obszarów komunikacyjnych:

- Przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym,
- Przewozy powiatowe i wojewódzkie organizowane przez samorządy gminne,
- Przewozy wojewódzkie organizowane przez przewoźników komercyjnych,
- Komunikacja miejska organizowana przez KZK GOP,
- Komunikacja miejska organizowana przez przewoźników komercyjnych.

Do najważniejszych działań wskazanych w ramach dokumentu należy:

- Zarządzanie ofertą przewozową w oparciu o występujący popyt wśród mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej i dążenie wspólnie z innymi podmiotami do koordynacji oferty przewozowej,
- Zwiększenie częstotliwości kursowania na najbardziej obciążonych ciągach komunikacyjnych, skrócenie czasu jazdy, poprawa komfortu podróżowania,
- Inwestycje w infrastrukturę tramwajową polegające na modernizacji torowisk tramwajowych, modernizacji taboru oraz zakupu nowych tramwajów,
- Włączenie pasażerskiego transportu kolejowego do zintegrowanego systemu taryfowego,
- Zakup nowych, niskopodłogowych tramwajów oraz modernizacja 75 tramwajów typu 105N
- Budowę nowych linii w Sosnowcu wzdłuż ulic: Białostockiej, Paderewskiego, Rydza Śmigłego i 11 Listopada, a także w Katowicach wzdłuż ulicy Grundmanna,
- Konieczność podnoszenia jakości usług m.in. w aspektach niezawodności transportu, wygody i bezpieczeństwa podróżowania, dostępności do pojazdów, także dla osób niepełnosprawnych, oraz zapewnienia właściwej informacji pasażerskiej,
- Konieczność obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, zarówno poprzez obniżenie poziomu hałasu jak i emisji zanieczyszczeń,
- Uruchomienie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej,
- Wprowadzanie nowych produktów komunikacyjnych uwzględniających zmiany potrzeb rynkowych,
- Rozwijanie nowych połączeń tramwajowych i autobusowych w zależności od występującego popytu oraz reorganizowanie tych najmniej efektywnych,
- Zwiększanie wymogów jakościowych określonych w umowach przewozowych na rzecz preferowania przewozów realizowanych nowoczesnym taborem o niskiej energochłonności,
- Zapewnienie równego dostępu do rynku usług przewozowych operatorom niezależnie od formy własności,
- Wdrożenie systemu monitoringu jakości świadczonych usług (np. lokalizacja GPS, monitoring pojazdów i dworców, dynamiczna informacja pasażerska,



- Wspieranie i koordynacja działań operatorów zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pasażerów,
- Wdrożenie i wykorzystanie zalet biletu elektronicznego, funkcjonującego w ramach ŚKUP, polegających na możliwości różnicowania ceny z uwzględnieniem jej funkcji dochodowej, wpływu na kształtowanie popytu i możliwości rozliczeń z innymi podmiotami,
- Sukcesywny rozwój sieci Punktów Obsługi Pasażera oraz automatów biletowych na kolejne gminy członkowskie,
- Prowadzenie prac nad integracją transportu zbiorowego Aglomeracji Górnośląskiej w układzie gałęziowym oraz obszarowym (obszar wschodnich i południowych obrzeży Aglomeracji – Jaworzno, Tychy),
- Promowanie systemu przesiadkowego w podróżach realizowanych po terenie Aglomeracji,
- Współuczestniczenie w pracach oraz inicjowanie działań związanych z tworzeniem i rozwojem centrów przesiadkowych na terenie Aglomeracji Górnośląskiej, z możliwością współpracy z różnymi podmiotami w ramach partnerstwa publiczno– prywatnego,
- Inicjowanie rozwiązań w zakresie lokalizacji i tworzenia parkingów na potrzeby systemów powiązanego parkowania i korzystania z transportu zbiorowego (tzw. Park and Ride),
- Współpraca z uczelniami wyższymi w celu wykorzystania potencjału intelektualnego i doświadczeń pracowników naukowych, w ramach różnych projektów badawczych, mających wpływ na rozwój systemów transportowych.

Celem **Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego MZKP w Tarnowskich Górach** jest zaplanowanie realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach do roku 2023 w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju transportu. W skład Związku wchodzi dziewięć gmin: Krupski Młyn, Miasteczko Śląskie, Mierzęcice, Ożarowice, Świerklaniec, Tarnowskie Góry, Tworóg, Wielowieś oraz Zbrostawice. Rozwój publicznego transportu zbiorowego na obszarze MZKP powinien zmierzać w następujących kierunkach:

- Integracja transportu zbiorowego – w układzie wewnętrznym i zewnętrznym, w tym zwłaszcza oparcie przewozów na rozwiązaniach multimodalnych oraz przewozach łamanych, pozwalająca na wzrost dostępności oraz efektywności transportu,
- Innowacyjność – polegająca na wdrażaniu rozwiązań technicznych, podnoszących efektywność oraz jakość usług,
- Szerokie wykorzystanie niezależnych podmiotów rynkowych w realizacji usług systemu publicznego transportu zbiorowego, w tym zapewnienie i ochrona konkurencji na rynku transportowym.

Wśród szczegółowych działań w zakresie transportu można wskazać następujące zapisy:

- Integracja transportu zbiorowego powinna dotyczyć wszystkich wymiarów integracji: przewozów (powiązania różnych procesów przewozowych), biletowo-taryfowego, oraz informacji (o ruchu pojazdów oraz funkcjonowaniu integrujących się systemów transportowych),
- Rozwój centrum przesiadkowego w Tarnowskich Górach,
- Podjęcie współpracy z przewoźnikami kolejowymi na rzecz wzrostu liczby połączeń kolejowych obsługiwanych przez stację Tarnowskie Góry,



- Rozwój lokalnych węzłów przesiadkowych na obszarze MZKP, usytuowanych w szczególności na obszarze gmin: Mierzęcice, Tworóg, Świerklaniec, Wielowieś oraz Zbrosławice,
- Reorganizacja siatki połączeń – obecnie bezpośrednio ma kluczowe znaczenie dla pasażerów,
- Ujednoczenie systemów informacji pasażerskiej stosowanych przez KZK GOP i MZKP,
- Systemy elektronicznej informacji przystankowej online w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach MZKP (powiązane z monitoringiem ruchu pojazdów) oraz systemy informacji pasażerskiej instalowane wewnątrz pojazdów („zapowiadanie” przystanków, informacje o połączeniach skomunikowanych w węzłach przesiadkowych),
- Wprowadzanie ekologicznych i efektywnych napędów (z naciskiem na efektywność) bezpośrednio w autobusach PKM Świerklaniec oraz innych operatorów,
- Outsourcingowi czynności podejmowanych przez MZKP w zakresie zarządzania węzłami przesiadkowymi, realizacji czynności obsługowych pasażerów, innych czynności.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego – Gminy Tychy obejmuje swoim zasięgiem południowy obszar konurbacji górnośląskiej. Celem podstawowym planu jest sprawne funkcjonowanie systemu przewozów zbiorowych gwarantujące mobilność mieszkańców w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju realizowane poprzez:

- Tworzenie racjonalnego ekonomicznie systemu transportowego,
- Uwzględnienie oczekiwań społecznych dotyczących zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego,
- Wykorzystywanie różnych środków transportu,
- Promowanie przyjaznych dla środowiska i wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środków transportu.

Spełnienie celu podstawowego będzie realizowane przez następujące cele pomocnicze:

- Świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej,
- Integracja publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich,
- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii napędnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów trolejbusowych,
- Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych,
- Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. Ograniczanie zjawiska kongestii,
- Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej,
- Poprawa bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.

Do najważniejszych działań wskazanych w planie można zaliczyć:

- Podjęcie współpracy taryfowej z KZK GOP, MZK Oświęcim, Jastrzębie-Zdrój i ZTZ Rybnik,
- Rozszerzenie współpracy taryfowej z Kolejami Śląskimi,
- Podjęcie rozmów na temat dalszego rozszerzenia zakresu obecnego Porozumienia Międzygminnego,
- Działania w zakresie rozbudowy infrastruktury służącej integracji różnych form transportu publicznego w postaci węzłów przesiadkowych,
- Rozwój sieci trolejbusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- W zakresie przewozów autobusowych nacisk zostanie położony na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu,
- Analizując jakość świadczonych usług przewozowych szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na:
 - Punktualności kursowania pojazdów,
 - Częstotliwości kursowania,
 - Wygody podróżowania w godzinach szczytu, w tym przeciwdziałaniu zatłoczeniu w pojazdach.
- Dostosowanie cen biletów do poziomu zamożności społeczeństwa gwarantującego powszechną dostępność do publicznego transportu zbiorowego,
- Przewiduje się wyposażenie wszystkich pojazdów jeżdżących na zlecenie MZK Tychy w urządzenia peryferyjne takie jak: moduły do pobierania opłat, komputery pokładowe, radiomodemy, urządzenia GPS oraz drukarki fiskalne,
- Pasażerowie wyposażeni zostaną w nośniki ŚKUP służące do uiszczania opłat za przejazdy w systemie bezgotówkowym,
- Projekt ŚKUP umożliwi poprzez urządzenie GPS/GPRS dostarczanie wiedzy o aktualnym rozmieszczeniu taboru w terenie, co stanowi podstawę funkcjonowania dynamicznej informacji pasażerskiej,
- Zakup 15 nowych trolejbusów,
- Budowa parkingu przy stacji Tychy Lodowisko oraz przy stacji kolejowej Tychy (Dworzec PKP Tychy),
- Preferowanie pojazdów ekologicznych z napędem konwencjonalnym o jak najniższym poziomie emisji zanieczyszczeń, pojazdy o napędzie niekonwencjonalnym oraz pojazdy hybrydowe,
- Prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- Zapewnianie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców i zasad korzystania z nich,
- Rozbudowanie oferty kursów nocnych linii autobusowych,
- Zobowiązanie operatorów do sukcesywnej wymiany taboru na nowy,
- Sukcesywna synchronizacja rozkładów jazdy pomiędzy poszczególnymi liniami MZK Tychy, zwłaszcza tymi, które charakteryzują się rzadką częstotliwością kursowania,
- Tworzenie BUS-pasów w miejscach charakteryzujących się największą kongestią ruchu,



- Rozwijanie dostępu do internetu (Wi-Fi) w autobusach i trolejbusach,
- Rozwoju innych kanałów dystrybucji, takich jak montaż automatów biletowych (zarówno w pojazdach, jak i na przystankach¹⁹⁵), rozwój systemu sprzedaży biletów przez telefon komórkowy/SMS, wdrożenie sprzedaży biletów przez internet,
- Wprowadzanie innego rodzaju biletów wieloprzejazdowych (np. 3-dniowych, weekendowych).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Jaworzna określa kształt i reguły funkcjonowania systemu transportowego zapewniającego możliwie najwyższe standardy jakościowe i umożliwiające jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Powyższe założenie jest realizowane poprzez następujące cele pomocnicze:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych,
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów,
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego,
- Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

W planie wskazanego następujące działania:

- Po ukończeniu budowy obwodnicy północnej II wprowadzenie tras autobusowych łączących centrum ze Szczakową, odciążające niewralgiczne miejsca w obszarze śródmiejskim,
- Budowa trasy tramwajowej wzdłuż głównej osi komunikacyjnej miasta,
- Wprowadzenie w ramach oferty publicznego transportu organizowanego przez miasto linii mikrobusowych, które łączyłyby zalety szybkiego i komfortowego podróżowania między dzielnicami,
- Dbanie o stan techniczny taboru i jego sukcesywna wymiana na tabor o parametrach jak najbardziej przyjaznych środowisku naturalnemu, w tym również autobusy z napędem elektrycznym
- Ograniczenie dostępności przystanku Centrum (w przyszłości być może również dla przystanku Osiedle Stałe) dla niektórych przewoźników zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym lub stworzenie „przelotowego” dworca komunikacji miejskiej,
- Koordynacja rozkładów jazdy, szczególnie w rejonie przystanków Urząd Skarbowy – Szczakowska oraz na pętli przy ul. Krakowskiej (kierunek Bory, Byczyna),
- Rozważenie uruchomienia na głównej osi od Łubowca przez Os. Stałe, Os. Leopold, Centrum do pętli przy ul. Krakowskiej linii o dużej częstotliwości i zdolności przewozowej, skomunikowanej z liniami poprzecznymi prowadzącymi do poszczególnych dzielnic,
- Budowa Park&Ride przy południowej końcówce linii tramwajowej przy ul. Krakowskiej,
- Przy ustalaniu lokalizacji parkingów dla rowerów należy brać pod uwagę nie tyle przystanki komunikacji miejskiej, co okolice miejsc, które są celami podróży,

- Zwiększanie atrakcyjności komunikacji miejskiej (odpowiednia oferta przewozowa, komfort podróży, koszt podróży),
- Podjęcie działań na rzecz wprowadzenia inteligentnych systemów sterowania ruchem drogowym w obszarze całego miasta, tzw. ITS,
- Podwyżka cen biletów lub likwidacja kursów w razie niedoborów finansowych,
- Rozwój i rozbudowa systemu dynamicznej informacji pasażerskiej o rzeczywistym czasie przyjazdu autobusu poprzez montaż elektronicznych tablic na kolejnych przystankach.

Strategia rozwoju zbiorowego transportu miejskiego w Gliwicach. Identyfikacja i ocena opcji strategicznych zakłada działania mające na celu wzrost jakości życia mieszkańców i rozwój Gliwic jako miasta konkurencyjnego i kreatywnego poprzez sprawną obsługę transportową realizowaną za pomocą nowoczesnych technologii i efektywnej organizacji przewozów. Jako priorytety działania wyznaczono:

- Wzrost jakości oraz integracji usług transportu zbiorowego,
- Rozwój systemu transportowego oparty na nowoczesnych technologiach,
- Wzrost efektywności systemu transportowego miasta,
- Wzrost elastyczności transportu zbiorowego oraz dywersyfikacja systemu transportowego miasta przejawiająca się rozwojem zróżnicowanych form i środków przemieszczania.

Działania mające na celu realizację powyższych priorytetów to:

- Zwiększenie częstotliwości oraz punktualności kursowania pojazdów miejskiego transportu zbiorowego, skrócenie czasów podróży,
- Wdrożenie systemów GPS monitorujących pojazdy komunikacji miejskiej (nadzór pracy kierowców), tam gdzie to możliwe sterowanie na skrzyżowaniach uwzględniające ruch pojazdów miejskiego transportu zbiorowego,
- Wdrożenie systemu informacji czasu rzeczywistego umożliwiającego w domu poprzez internet lub na przystanku uzyskanie informacji o przewidywanym czasie przyjazdu autobusu,
- Dostosowanie oferty do oczekiwań zwłaszcza w godzinach szczytu, tworzenie układu linii z punktami przesiadkowymi, gdzie również możliwe byłoby parkowanie samochodów osobowych,
- Poszerzenie strefy wyłączonej z ruchu pojazdów samochodowych o kolejne ulice z sąsiedztwa rynku,
- Wprowadzenie w centrum miasta stref płatnego parkowania,
- Dążenie do silniejszej integracji transportu – zwłaszcza w zakresie informacji oraz koordynacji połączeń różnych środków transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego i zbiorowego,
- Zapewnienie odpowiednich warunków i bezpieczeństwa podczas przesiadek i oczekiwania na pojazdy transportu zbiorowego, itp.,
- Zmiany w zakresie napędów pojazdów transportu zbiorowego na napędy efektywne i ekologiczne, zapewniające przede wszystkim niski hałas i niską emisję szkodliwych spalin,
- Promowanie zmian zachowań komunikacyjnych w kierunku wzrostu udziału transportu zbiorowego w obsłudze potrzeb przewozowych oraz poprawy wykorzystania transportu indywidualnego,

- Optymalizację sieci połączeń prowadzącą do wzrostu efektywności wykorzystania pracy eksploatacyjnej,
- Otwarcie rynku na większą liczbę przewoźników i zwiększenie konkurencji pomiędzy potencjalnymi oferentami usług przewozowych,
- Wprowadzanie systemu zarządzania ruchem w mieście (lub w skali metropolii) w tym uprzywilejowania środków transportu zbiorowego,
- Ułatwienia dla przemieszczeń z wykorzystaniem rowerów,
- Budowa dworca autobusowego na obszarze Focus Mall (multimodalny węzeł transportowy pełniący funkcje integratora międzysystemowego),
- Organizacja systemu Park and Ride – z wykorzystaniem kapitału obcego, należącego do centrów handlowych,
- Poprawa dostępności infrastruktury przystankowej dla osób o ograniczonej mobilności,
- Wyposażenie autobusów i przystanków w systemy elektroniczne poprawiające dostępność transportu zbiorowego (m.in. Głosowe zapowiadanie przystanków, wyświetlacze z informacjami, dynamiczna informacja pasażerska),
- Stworzenie systemu komunikacji nocnej,
- Kontynuowanie modernizacji taboru PKM Gliwice przy założeniu preferowania pojazdów spełniających najwyższe normy ekologiczne,
- Modernizacja infrastruktury przystankowej,
- Tworzenie parkingów rowerowych.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Zawiercie

zakłada, że głównym celem rozwoju jest tworzenie efektywnego systemu przewozów zbiorowych poprzez realizację celów pomocniczych takich jak:

- Poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego względem komunikacji indywidualnej,
- Integracja transportu zbiorowego,
- Ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy,
- Wzrost dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych,
- Organizowanie i finansowanie transportu publicznego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej,
- Dążenie do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Budowa obwodnicy Zawiercia w ciągu DK 78.

W zakresie kierunków rozwoju transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Zawiercie wskazano:

- Podjęcie współpracy taryfowej z KZK GOP ukierunkowanej na wypracowanie wspólnej taryfy (w oparciu o Śląską Kartę Usług Publicznych) lub wzajemne honorowanie biletów,
- Podjęcie analogicznej współpracy z MZKP Tarnowskie Góry oraz Gminą Myszków,
- Nawiązanie współpracy taryfowej z Kolejami Śląskimi w celu poprawy atrakcyjności oferty kolejowo-autobusowej,
- Rozszerzenie obszaru organizacji transportu przez Miasto Zawiercie o kolejne zainteresowane gminy (na podstawie porozumień międzygminnych).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2013-2022 stawia za cel rozwój zrównoważonego transportu, który ma na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zatłoczenia komunikacyjnego, poprawę jakości powietrza w miastach oraz standardu usług i bezpieczeństwa transportu publicznego, a także zadowolenia obywateli z jego funkcjonowania. Powyższe założenia będzie realizowana w oparciu o dziesięć celów podstawowych:

- Nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i rowerowego w polityce miejskiej,
- Ograniczenie swobody korzystania z samochodu w niektórych strefach miasta zwłaszcza w centrum i tworzenie stref wyłącznego ruchu pieszo-rowerowego,
- Wprowadzenie nowej polityki parkingowej obejmującej działania takie jak: płatne parkowanie, zróżnicowana opłata w zależności od strefy miasta, ograniczenie liczby parkingów w przeciążonych obszarach,
- Zwiększenie nacisku na bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i jej modernizację
- Ułatwienie funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach rosnącego zatłoczenia ulic poprzez uspokajanie ruchu związanego z wprowadzaniem limitów prędkości dla transportu indywidualnego oraz inteligentne systemy transportowe,
- Stosowanie instrumentów fiskalnych,
- Integrację różnych środków transportu,
- Zapewnienie nowoczesnej infrastruktury przystankowej stanowiącej element wystroju krajobrazu miasta,
- Rozbudowanie systemu informacji internetowej i tradycyjnej oraz wprowadzenie elektronicznej płatność za usługi transportu zbiorowego,
- Promowanie transportu publicznego.

Do najważniejszych zadań wskazanych do realizacji w planie można zaliczyć:

- Budowa lub przebudowa infrastruktury przystankowej poprawiającej komfort oczekiwania na przyjazd autobusu oraz poruszania się w obrębie przystanku,
- Synchronizacja linii komunikacyjnych, kursujących wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- Zwiększenie osiągalności rejonów miasta poprzez redukcję czasu przejazdu autobusem,
- Budowa intermodalnych, zintegrowanych terminali autobusowych,
- Wprowadzenie pełnej informacji pasażerskiej o sieci komunikacji zbiorowej, przebiegach tras, rozkładach jazdy, czy możliwościach przesiadkowych na wszystkich przystankach wyposażonych w wiaty oraz w Internecie,
- Zakup nowoczesnego taboru z niską podłogą, niską emisją spalin, wyposażonego w automaty biletowe oraz w informację wizualno-dźwiękową,
- Zwiększenie obszaru wykonywania przewozów poza teren Kędzierzyna-Koźla, włączając w to możliwość obsługi gmin Bierawa, Reńska Wieś, Cisek i Leńnica,
- Utworzenie wspólnie z zarządcami terenów w obrębie ZAK S.A. oraz JPM Holding S.A. systemu „ride&bike” obejmującego budowę wewnętrznych zadaszonych parkingów rowerowych i powiązanie biletów okresowych komunikacji miejskiej z możliwością nieodpłatnego korzystania z rowerów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gliwickiego (Plan transportowy) określa, że generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gliwickim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia. Cel ten będzie realizowany poprzez:

- Skomunikowanie komunikacji kołowej z kolejową,
- Stopniowe unowocześnianie taboru,
- Rozbudowa obecnej siatki połączeń, w celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej komunikacji publicznej, co w efekcie przyczyni się do pozyskania nowych użytkowników,
- Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu,
- Dostosowanie taboru do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.

W ramach dokumentu wskazano również konieczność zwiększenia atrakcyjności przewozowej oferty publicznego transportu zbiorowego poprzez modyfikację kształtu sieci komunikacyjnej, koordynowanie rozkładów jazdy w sposób ułatwiający przesiadki oraz dostosowanie taryfy opłat do potrzeb mieszkańców. Również ważnym zadaniem jest konieczność podnoszenia standardów pojazdów komunikacji publicznej oraz wprowadzenie kart elektronicznych, na których będą kodowane bilety. Układ transportu publicznego oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego wskazuje podmioty organizujące i realizujące transport zbiorowym na obszarze powiatu tj.: MZK Tychy, MZK Jastrzębie Zdrój oraz przewoźników prywatnych. Sytuacja ta powoduje złożoność relacji przez co za główny kierunek rozwoju uznano integrację transportu zbiorowego. W grupie działań na rzecz integracji transportu wskazano:

- Zintegrowanie rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- Zintegrowanie sieci komunikacyjnej,
- Wprowadzenie wspólnego biletu elektronicznego dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej (autobusowej) na terenie powiatu,
- Utworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- Obniżenie kosztów komunikacji i utrzymanie niski cen biletów.

Ponadto w dokumencie wskazano szereg innych działań mających na celu poprawę systemu transportowego na terenie powiatu takich jak:

- Poprawa infrastruktury przystankowej,
- Rozbudowa sieci przewozów w gminach najliczniej zamieszkałych tj.: Suszec, Pawłowice, Miedźna,
- Zapewnienie dojazdu do szkół w Pszczynie oraz skomunikowanie z dojazdem do szkół w woli i Gliwicach,



- Zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Pszczynie, ważniejsze wydziały starostwa powiatowego, placówki handlowe,
- Realizacja części kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych,
- Wypracowanie jednolitego systemu informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników,
- Minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu,
- Stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników,
- Łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu,
- Utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego w Pszczynie, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej, na regionalną,
- Zastosowanie priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem,
- Poprawa bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach,
- Wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie,
- Elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w internecie i telefonach komórkowych).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Zawierciańskiego

wskazuje, iż podstawową funkcją przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Zawiercie, w którym znajduje się znaczna część instytucji generujących ruch pasażerów. W związku z ciężeniem mieszkańców gminy Łazy w kierunku Dąbrowy Górniczej i gminy Poręba w kierunku Siewierza, przewozy będą wykonywane również do sąsiednich powiatów co wymaga zawarcia stosownych porozumień. Zgodnie z niniejszym dokumentem sieć komunikacyjna ma za zadanie zagwarantować:

- Dostęp do usług transportu publicznego wszystkim osobom (w tym przede wszystkim niepełnosprawnym),
- Poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców, a także wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu,
- Redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców oraz wizerunek powiatu,
- Uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.



Podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Zawierciańskim to:

- Zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej,
- Zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych,
- Minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu,
- Stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników,
- Poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego,
- Tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego,
- Poprawa integralności systemu transportu,
- Poprawa standardu komunikacji zbiorowej,
- Łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu,
- Budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych,
- Wspieranie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego w Zawierciu, w celu stworzenia miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską,
- Wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem,
- Poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach,
- Wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie,
- W celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w internecie i telefonach komórkowych).

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu na lata 2013-2023 obejmuje obszar, który tworzą gminy: Olkusz, Klucze, Bolesław, Bukowno. Celem głównym planu jest zapewnienie racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i transport indywidualny.

Ponadto należy zapewnić mobilność komunikacyjną mieszkańcom z równoczesnym ograniczeniem jej negatywnych następstw w postaci kongestii, wypadków komunikacyjnych i szkód środowiskowych. Wskazano również na potrzebę preferowania komunikacji miejskiej w centrum Olkusza oraz konieczność zwiększenia efektywności ekonomicznej komunikacji miejskiej.

Jako oczekiwane rezultaty wskazano:

- Wzrost udziału podróży odbywanych komunikacją miejską,
- Dostosowanie komunikacji miejskiej do obecnych i przyszłych potrzeb mieszkańców,
- Poprawę jakości i efektywności usług w publicznym transporcie zbiorowym ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- Zwiększenie roli transportu publicznego.



Wśród działań wymienionych w planie można wskazać:

- Poprawę dostępności czasowej środków komunikacji publicznej poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, oraz lepszą dostępność przestrzenną poprzez umożliwienie uruchomienia innych przewozów pasażerskich,
- Dostosowanie co najmniej 60% autobusów obsługujących linie komunikacji miejskiej będzie do obsługi osób niepełnosprawnych,
- Przeprowadzanie akcji informacyjnych w największych zakładach pracy, w prasie oraz w formie plakatowej, internetowej lub innej przyjętej formie, na temat zasad i korzyści wynikających z korzystania z komunikacji miejskiej,
- Rozpoznanie możliwości wdrożenia „linii giętkich” tzn. wytypowanie obszaru, sposób finansowania, możliwość uzyskania dofinansowania,
- Korekta rozkładów jazdy,
- Zmniejszenie ilości nominałów biletów, zakup automatów biletowych, wdrożenie nowoczesnych systemów informatycznych służących do pobierania opłaty za przejazd,
- Podjęcie działań w celu ustanowienia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Olkuszu przy ul. Składowej i w Bukownie w okolicach dworca PKP,
- Zmianę organizacji ruchu na ulicy Składowej poprzez likwidację przystanku przy dworcu PKP w Olkuszu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Miasto Oświęcim spośród gmin analizowanych w ramach niniejszego opracowania obejmuje gminę Chełmek oraz Libiąż. Głównym celem jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju poprzez:

- Świadczenie usług publicznych w przewozach zbiorowych w taki sposób, aby tworzyły one realną alternatywę dla motoryzacji indywidualnej,
- Integracja publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich,
- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzanie rozwiązań i technologii trakcyjnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe (np. silniki spełniające normy emisji co najmniej Euro 6, silniki elektryczne, systemy hybrydowe),
- Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych,
- Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii,
- Organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z zasadami konkurencji regulowanej.

W dokumencie wskazano szereg szczegółowych działań takich jak:

- Modernizacja pojazdów i infrastruktury kolejowej,
- Łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów miasta



- Poprawę dostępu osób niepełnosprawnych do systemów transportu zbiorowego (pojazdy niskopodłogowe ze specjalnymi miejscami dla inwalidów, obniżone krawężniki, pochylnie, etc.),
- Poprawa informacji o rozkładach jazdy,
- Koordynacja i wspólne bilety różnych przewoźników regionalnych,
- Tworzenie węzłów przesiadkowych,
- Zapewnienie co najmniej siedmiometrowej szerokości jezdni wszystkich dróg i ulic, na których kursują pojazdy drogowego transportu zbiorowego,
- Modernizacja drogi krajowej nr 44 do parametrów klasy GP,
- Budowa południowej obwodnicy miasta jako drogi o parametrach klasy GP i o ograniczonej dostępności,
- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 933 z podniesieniem jej parametrów do klasy G oraz modernizację do klasy G także pozostałych dróg, obsługujących ruch zewnętrzny z częściowym ograniczeniem dostępu,
- Modernizacja i rozwój sieci ulic miejskich (poszerzanie dróg, ich wyposażenie w nawierzchnię bitumiczną, budowa poboczy, zatok przystankowych i chodników, właściwe odwodnienie, modernizacja skrzyżowań, poprawa oznakowania,
- Utworzenie systemu parkingów i zatok parkingowych, w tym wielofunkcyjnych parkingów na obrzeżach miasta, powiązanych z przystankami transportu zbiorowego,
- Budowa tras rowerowych i miejsc pozostawiania rowerów oraz chodników dla pieszych, w celu maksymalizacji udziału ruchu niezmotoryzowanego w przemieszczeniach osób,
- Rewitalizacja linii kolejowych nr: 140/169/179/885/138 w celu stworzenia pasażerskiego połączenia kolejowego Tychy – Oświęcim,
- Remont dworca kolejowego w Oświęcimiu, pozostający w gestii spółki Polskie Koleje Państwowe S.A.,
- Tworzenie nowych oraz likwidacja bądź modyfikacja istniejących linii komunikacyjnych w tym – połączeń wariantowych,
- Sukcesywne zwiększenie częstotliwości kursowania linii,
- Utworzenie nowej struktury – jednostki budżetowej Miasta Oświęcimia , której powierzone zostanie wykonywanie zadań własnych Miasta Oświęcim– w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego,
- Publikowanie na przystankach i w pojazdach, rozkładów jazdy oraz innych elementów systemu informacji pasażerskiej (schematów komunikacyjnych, taryf, regulaminów etc.) w sposób ułatwiający korzystanie z komunikacji,
- Utworzenie na stronie internetowej operatora wersji dla osób słabowidzących,
- System biletów czasowych i okresowych zostanie rozwinięty o bilety weekendowe, tygodniowe, kwartalne i półroczne (semestralne – dla uczniów i studentów),
- Podjęta zostanie współpraca taryfowa z przewoźnikami kolejowymi, celem utworzenia zintegrowanych biletów,
- Wdrożenie elektronicznej karty miejskiej, czyli nośnika biletu okresowego, umożliwiającego jego doładowanie m.in. przez internet ,

- Bieżące informacje o opóźnieniach/utrudnieniach na monitorach LCD na przystankach i w pojazdach.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Międzygminnego Związku Komunikacyjnego z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju spośród gmin analizowanych w ramach niniejszego opracowania obejmuje gminę Czerwionka –Leszczyny, Pawłowice oraz Suszec. Głównym celem planu jest zaplanowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej tak aby rozwój tych przewozów przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. W dokumencie wskazano następujące działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu:

- Wprowadzenie częstości modułowej poprzedzone kategoryzacją linii komunikacyjnych, czyli podziałem linii na linie podstawowe, uzupełniające oraz marginalne,
- Synchronizacja i rytmizacja rozkładów jazdy linii komunikacyjnych kursujących wspólnie na głównych ciągach komunikacyjnych oraz synchronizacja i rytmizacja rozkładów jazdy linii komunikacyjnych w głównych miejscach przesiadek pasażerów,
- Stworzenie zintegrowanych przystanków, zapewniających dogodnie przesiadki typu „drzwi w drzwi” oraz zintegrowanych multimodalnych węzłów przesiadkowych,
- Unowocześnianie taboru,
- Wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych oraz hybrydowych,
- Dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- Systemu informacji dźwiękowej pozwalającego osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować na przystanku kierunek jazdy autobusu, zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, systemu informacji wizualnej dla osób niedowidzących,
- Stworzenie sieci zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji miejskiej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji regionalnej autobusowej i kolejowej,
- Stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych na obszarze MZK,
- Wdrożenie innowacyjnych rozwiązań w transporcie zbiorowym - system e-biletu, system zarządzania taborem autobusów system cyfrowego mobilnego nadzoru (monitoringu autobusów) oraz system tablic informacyjnych (dynamicznej informacji pasażerskiej).

1.3.4. Strategie działania organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Subregionie

Strategia działania KZK GOP na lata 2008-2020 określa podstawowe cele i kierunki działania KZK GOP w perspektywie lat 2008-2020. Celem KZK GOP jest efektywne świadczenie usług komunikacyjnych dla mieszkańców Aglomeracji przy wykorzystaniu przede wszystkim mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką samorządów terytorialnych tworzących Związek. Do kluczowych obszarów działań Związku, które umożliwiają realizację celu należą:

- Przewozy:



- Zarządzanie ofertą przewozową w oparciu o występujący popyt wśród mieszkańców Aglomeracji Górnośląskiej,
- Wprowadzanie nowych produktów komunikacyjnych uwzględniających zmiany potrzeb rynkowych,
- Dążenie wspólnie z innymi podmiotami do koordynacji oferty przewozowej realizowanej przez poszczególne traktory w obszarze Związku, w tym również) kolei regionalnej,
- Rozwijanie nowych połączeń tramwajowych i autobusowych w zależności od występującego popytu oraz likwidowanie tych najmniej efektywnych,
- Zwiększanie wymogów jakościowych na rzecz preferowania przewozów realizowanych nowoczesnym taborem o niskiej energochłonności,
- Zapewnienie równego dostępu do rynku usług przewozowych,
- Wdrożenie systemu monitoringu jakości świadczonych usług,
- Współpraca z gminami i podległymi im jednostkami oraz koordynacja działań w zakresie kształtowania zachowań komunikacyjnych,
- Wspieranie i koordynacja działań przewoźników zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pasażerów,
- Sprzedaż usług (Polityka Taryfowa):
 - Wdrożenie i później wykorzystanie zalet biletu elektronicznego, funkcjonującego w ramach ŚKUP,
 - Sukcesywny rozwój sieci Punktów Obsługi Pasażera oraz automatów biletowych,
 - Intensyfikacja kontroli biletowej,
 - Rozwijanie szeroko zakrojonych badań marketingowych,
- Finanse:
 - Aktywne występowanie o środki unijne na realizację projektów mających wpływ na rozwój miejskiego transportu zbiorowego,
 - Zachowanie równowagi w finansowaniu transportu zbiorowego przez korzystających z usług przewozowych oraz ze środków publicznych,
- Integracja:
 - Prowadzenie prac nad integracją transportu zbiorowego Aglomeracji Górnośląskiej w układzie gałęziowym oraz obszarowym,
 - Promowanie systemu przesiadkowego w podróżach realizowanych po terenie Aglomeracji,
 - Współuczestniczenie w pracach oraz inicjowanie działań związanych z tworzeniem i rozwojem centrów przesiadkowych na terenie Aglomeracji Górnośląskiej,
 - inicjowanie wdrażania rozwiązań w zakresie lokalizacji i tworzenia parkingów na potrzeby systemów powiązanych z parkowaniem i korzystania z transportu zbiorowego,
- Systemy teleinformatyczne:
 - Wdrażanie nowoczesnych technologii w zarządzaniu miejskim transportem zbiorowym,
 - Współpraca z uczelniami wyższymi w celu wykorzystania potencjału intelektualnego i doświadczeń pracowników naukowych,
 - Opracowanie projektu techniczno-funkcjonalnego ŚKUP,



- Kształtowanie relacji z otoczeniem:
 - Doskonalenie systemów informacji pasażerskiej i przystankowej,
 - Poprawa jakości obsługi poprzez podnoszenie kwalifikacji pracowników pracujących w POP,
 - Promocja działalności KZK GOP oraz transportu zbiorowego, jako alternatywy żywiłowego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

1.3.5. Opracowania Górnośląskiego Związku Metropolitalnego z zakresu polityki rowerowej

Dokument ***Opracowanie wspólnych standardów i wytycznych dla kształtowania metropolitalnej polityki rowerowej w miastach GZM*** zawiera zbiór wytycznych projektowych dla infrastruktury rowerowej oraz informacje dotyczące planowanych oraz istniejących korytarzy ruchu rowerowego na obszarze Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Celem opracowania było wypracowanie wspólnych standardów i wytycznych dla kształtowania metropolitalnej polityki rowerowej w miastach. Dokument wskazuje wspólną, kompleksową procedurę planowania oraz projektowania inwestycji z zakresu ruchu rowerowego na obszarze Górnośląskiego Związku Metropolitalnego.

Dokument ***Koncepcja Metropolitalnego Systemu Wypożyczalni Rowerów Publicznych (MSWRP) dla Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM)*** zawiera analizę dokumentów strategicznych oraz wizji lokalnych pod kątem utworzenia GZM BIKE. Celem jest poprawienie ogólnej mobilności mieszkańców poprzez uzupełnienie komunikacji zbiorowej rowerami publicznymi, a także rozwój mobilności lokalnej oraz wzrost ruch rowerów prywatnych. W dokumencie zawarto diagnozę stanu istniejącego i działania, które powinny towarzyszyć tworzeniu systemu wypożyczalni. W koncepcji zawarto informacje dotyczące m.in. liczby rowerów, lokalizacji stacji oraz polityki cenowej. Dokument zawiera również wymogi techniczno-sprzętowe w odniesieniu do poszczególnych elementów systemu.

Metropolitalne studium systemu tras rowerowych dla GZM zostały wskazane korytarze ruchu rowerowego mające za zadanie połączenie ze sobą metropolitalnymi trasami rowerowymi wszystkich dużych źródeł i celów podróży zwanych miejscami węzłowymi. Zakres Studium obejmuje:

- Utworzenie szkieletu planowanej sieci głównych tras rowerowych łączących duże źródła i cele podróży, czyli tzw. miejsca węzłowe (tj. siedziby gmin zrzeszonych w GZM, centra dzielnic i osiedli, dworce i przystanki komunikacji publicznej, uczelnie wyższe itp.),
- Przegląd infrastruktury rowerowej poszczególnych miast GZM i gmin sąsiednich oraz omówienie powiązań z międzynarodowymi trasami rowerowymi,
- Opiniowanie autorskiej propozycji systemu przez: urzędy miast członkowskich GZM i/lub ich jednostki, urzędy gmin sąsiadujących z Metropolią „Silesia,
- Ustalenie szczegółowego przebiegu poszczególnych tras w oparciu o rozpatrzenie uwag z opiniowania,
- Opracowane standardy techniczne infrastruktury rowerowej wraz z identyfikacją tzw. wąskich gardeł i ich wstępną inwentaryzacją w terenie, ustaleniem rodzajów prac

- budowlanych i związanych z organizacją ruchu drogowego na poszczególnych odcinkach tych tras, z uwzględnieniem koncepcji lokalizacji parkingów rowerowych (opracowanej dla GZM),
- wypracowanie ostatecznej wersji systemu w skali metropolitalnej dla Metropolii „Silesia” oraz
 - w skali lokalnej dla każdego z miast.

Metropolitalny System Tras Rowerowych GZM obejmuje 40 korytarzy ruchu rowerowego:

- 24 trasy główne - łączą miasta GZM ze sobą i sąsiednimi gminami (o charakterze regionalnym/metropolitalnym),
- 13 tras drugorzędnych - łączą miasta GZM ze sobą i sąsiednimi gminami (o charakterze międzymiejskim),
- 3 łączniki.

Jako kluczowe działania na rzecz budowy Metropolitalnego Systemu Tras Rowerowych wskazano konieczność budowy, przebudowy oraz modernizacji:

- Dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, które nie spełniają odpowiednich standardów,
- Skrzyżowań, przez które mają przebiegać drogi lub pasy ruchu dla rowerów (w szczególności skrzyżowań z sygnalizacją świetlną),
- Chodników na ciągi pieszo-rowerowe lub drogi dla rowerów, obok których konieczne będzie odtworzenie tych chodników,
- Nawierzchni dróg,
- Progów spowalniających poprzez wymianę na rozwiązania dostosowane do ruchu rowerowego lub wykonanie innego rodzaju szykan (niż obecnie stosowanych),
- Brakujących przejazdów dla rowerzystów lub poprawy ich geometrii,
- Zjazdów krzyżujących się z drogami dla rowerów.
- Nowych odcinków dróg dla rowerów oraz stosownych obiektów inżynierskich, w tym z możliwością wykorzystania:
 - torowisk po zlikwidowanych liniach i bocznicach kolejowych,
 - wałów przeciwpowodziowych,
 - nieużywanych dróg wewnętrznych (w tym należących do gmin),
 - rekultywowanych nieużytków przemysłowych,
 - wydzielenie pasów ruchu dla rowerów na istniejących jezdniach o dużej szerokości.

1.4. Poziom lokalny (analizowane w ramach bazy danych)

Na potrzeby niniejszego opracowania przeanalizowano dokumenty lokalne gmin oraz powiatów objętych analizą pod kątem rozstrzygnięć w zakresie transportu. Przeglądowi zostały poddane dokumenty takie jak:

- strategię rozwoju jednostek samorządu terytorialnego w strefach 0 i 1,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w strefach 0 i 1,
- plany zrównoważonej mobilności gmin w strefach 0 i 1,

- plany gospodarki niskoemisyjnej gmin w strefach 0 i 1,
- inne dokumenty o zasięgu lokalnym poruszające kwestie związane z transportem.

Zapisy z poszczególnych dokumentów dotyczące transportu zostały skategoryzowane biorąc pod uwagę rodzaj transportu oraz kategorie działań jaką obejmują. Ze względu na liczbę zidentyfikowanych zapisów w poniższej tabeli przedstawiono zestawienie ogólne pokazujące jakie działania są planowane w danej gminie. Natomiast szczegółowe zapisy zostały zamieszczone w Załączniku 1.

Tabela 3 Kategorie działań w zakresie transportu zawarte w dokumentach na szczeblu lokalnym.

Gmina	Kategorie działań
Będzin	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła drogowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; inne rozwiązania komunikacyjne; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych; rozwój strefy płatnego parkowania; rozwój szlaków turystycznych; rozwój transportu rzeczno; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zakup taboru; zwiększenie dostępności; budowa węzła przesiadkowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa dworca; modernizacja lub budowa infrastruktury trolejbusowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zmiana organizacji ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności;
Bierawa	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa przystanków komunikacji miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja mostu; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie hałasu; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój szlaków turystycznych; rozwój transportu rzeczno;
Bieruń	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa parków logistycznych; budowa ronda lub skrzyżowania; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlnych; podniesienie jakości systemu transportowego; poprawa oznakowania; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zwiększenie dostępności; działania na rzecz transportu kolejowego; modernizacja lub budowa infrastruktury

Gmina	Kategorie działań
	kolejowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; rozbudowa sieci tramwajowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zakup taboru; rozwój transportu rzeczno; rozwój transportu multimodalnego;
Bobrowniki	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; budowa infrastruktury rowerowej; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; integracja transportu publicznego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; działania na rzecz zrównoważonej mobilności;
Bojszowy	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie hałasu; priorytety w systemie sterowania ruchem; przebudowa drogi; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej;
Bolesław	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlnej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; rozwój sieci linii transportu publicznego; zakup taboru;
Boronów	budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa ronda lub skrzyżowania; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej;
Bukowno	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa mostu; budowa parkingów w tym P+R; budowa przystanków komunikacji miejskiej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; podniesienie jakości systemu transportowego; poprawa oznakowania; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój szlaków turystycznych; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz zrównoważonego transportu; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój transportu multimodalnego;
Bytom	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja podsystemów transportowych; integracja

Gmina	Kategorie działań
	<p>przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja mostu; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; promowanie systemu przesiadkowego; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój szlaków turystycznych; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności; budowa przystanków komunikacji miejskiej; integracja transportu publicznego; rozbudowa sieci kolejowej; rozwój transportu multimodalnego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; organizacja pasów przeznaczonych dla transportu zbiorowego; rozbudowa sieci tramwajowej; rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; zakup taboru; modernizacja portu lotniczego; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; rozwój systemów roweru miejskiego;</p>
Chełm Śląski	<p>budowa drogi; budowa mostu; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; integracja podsystemów transportowych; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja mostu; ograniczenie hałasu; przebudowa drogi; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój infrastruktury transportowej;</p>
Chełmek	<p>budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa ronda lub skrzyżowania; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub przebudowa węzła drogowego; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie hałasu; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej;</p>
Chorzów	<p>budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa mostu; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja podsystemów transportowych; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie hałasu; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zwiększenie dostępności; budowa przystanków komunikacji miejskiej; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; likwidacja torowisk; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja taboru; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu miejskiego; rozbudowa sieci tramwajowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; budowa infrastruktury rowerowej; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; działania</p>

Gmina	Kategorie działań
	planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; rozwój systemów roweru miejskiego; rozwój szlaków turystycznych;
Chrzanów	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; polityka parkingowa; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności; budowa dworca; działania na rzecz transportu kolejowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa przystanków komunikacji miejskiej; integracja podsystemów transportowych; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; koordynacja rozkładów jazdy; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru;
Ciasna	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; działania na rzecz transportu kolejowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; zakup taboru; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa węzła przesiadkowego; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja taboru; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój systemu komunikacji miejskiej;
Czeladź	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; organizacja pasów przeznaczonych dla transportu zbiorowego; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; rozbudowa sieci tramwajowej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji

Gmina	Kategorie działań
	pasażerskiej; zakup taboru; poprawa oznakowania; rozwój systemów roweru miejskiego;
Czerwionka-Leszczyny	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa ronda lub skrzyżowania; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja podsystemów transportowych; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; promocja ekologicznych środków transportu; rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; podniesienie jakości systemu transportowego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zwiększenie dostępności;
Dąbrowa Górnicza	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja podsystemów transportowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja mostu; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlnej; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności; budowa dworca; działania na rzecz transportu kolejowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja taboru; zakup taboru; budowa przystanków komunikacji miejskiej; integracja transportu publicznego; organizacja pasów przeznaczonych dla transportu zbiorowego; priorytety w systemie sterowania ruchem; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; rozwój transportu multimodalnego; poprawa oznakowania; rozwój systemów roweru miejskiego;
Gierałtowie	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa ronda lub skrzyżowania; modernizacja infrastruktury drogowej; poprawa oznakowania; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego;
Gliwice	budowa drogi; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa parków logistycznych; budowa węzła przesiadkowego; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa;

Gmina	Kategorie działań
	działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja podsystemów transportowych; integracja transportu publicznego; koordynacja rozkładów jazdy; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu miejskiego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój strefy płatnego parkowania; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; rozbudowa sieci kolejowej; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa przystanków komunikacji miejskiej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja lub budowa infrastruktury trolejbusowej; modernizacja taboru; organizacja pasów przeznaczonych dla transportu zbiorowego; podniesienie jakości systemu transportowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu dystrybucji i kontroli biletów; zakup taboru; budowa lub modernizacja terminali rzecznych; budowa lub modernizacja transportowych szlaków wodnych; budowa lub rozbudowa portu lotniczego; rozwój transportu multimodalnego; modernizacja portu lotniczego; budowa infrastruktury rowerowej;
Goczałkowice-Zdrój	budowa drogi; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa węzła przesiadkowego;
Herby	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; promowanie systemu przesiadkowego; koordynacja rozkładów jazdy; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój szlaków turystycznych;
Imielin	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa drogi;
Irządze	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; budowa infrastruktury rowerowej; zwiększenie dostępności;
Jaworzno	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa parków logistycznych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja podsystemów transportowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja lub przebudowa węzła

Gmina	Kategorie działań
	<p>drogowego; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój transportu multimodalnego; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa dworca; budowa przystanków komunikacji miejskiej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; koordynacja rozkładów jazdy; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja taboru; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; rozbudowa sieci tramwajowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zwiększenie dostępności; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój szlaków turystycznych;</p>
Kalety	<p>budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu;</p>
Katowice	<p>budowa drogi; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja portu lotniczego; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; przebudowa drogi; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zwiększenie dostępności; budowa przystanków komunikacji miejskiej; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; budowa infrastruktury rowerowej; budowa parkingów w tym P+R; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; rozbudowa sieci tramwajowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parków logistycznych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; działania na rzecz usprawnienia ruchu;</p>
Kędzierzyn-Koźle	<p>budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa lub modernizacja terminali rzecznych; budowa lub modernizacja transportowych szlaków wodnych; budowa mostu; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja przestrzenna transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja mostu; modernizacja taboru; modernizacja węzła drogowego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój systemów roweru miejskiego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój szlaków turystycznych; rozwój transportu multimodalnego; rozwój transportu rzeczno; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności;</p>

Gmina	Kategorie działań
Kluźce	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa przystanków komunikacji miejskiej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej;
Knurów	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlanych; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; promowanie systemu przesiadkowego; przebudowa drogi; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa węzła przesiadkowego; integracja przestrzenna transportu publicznego; rozwój sieci linii transportu publicznego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; budowa infrastruktury rowerowej;
Kobiór	modernizacja infrastruktury drogowej; budowa infrastruktury rowerowej;
Kochanowice	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej;
Koszęcin	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa drogi; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; budowa infrastruktury rowerowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu;
Koziegłowy	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; inne rozwiązania komunikacyjne; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; organizacja pasów przeznaczonych dla transportu zbiorowego; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemów roweru miejskiego; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zwiększenie dostępności
Kroczyce	modernizacja infrastruktury drogowej; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój szlaków turystycznych;
Krupski Młyn	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej;
Kuźnia Raciborska	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu

Gmina	Kategorie działań
	rowerowego; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja taboru; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; poprawa obsługi komunikacyjnej; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój strefy płatnego parkowania; rozwój szlaków turystycznych; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym;
Lędziny	budowa drogi; modernizacja infrastruktury drogowej; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja ekologicznych środków transportu; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; zakup taboru;
Libiąż	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; działania na rzecz transportu kolejowego; budowa przystanków komunikacji miejskiej; inne rozwiązania komunikacyjne; koordynacja rozkładów jazdy; promocja komunikacji zbiorowej; promowanie systemu przesiadkowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; budowa lub modernizacja transportowych szlaków wodnych; rozwój szlaków turystycznych; zwiększenie dostępności; ;
Lubliniec	budowa drogi; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlnej; promocja ekologicznych środków transportu; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych;
Łaziska Górne	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja przestrzenna transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; koordynacja rozkładów jazdy; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa infrastruktury rowerowej;

Gmina	Kategorie działań
Łazy	budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja mostu; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; przebudowa drogi; zwiększenie dostępności; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; promocja komunikacji zbiorowej; promocja ekologicznych środków transportu; rozwój sieci linii transportu publicznego; budowa infrastruktury rowerowej;
Miasteczko Śląskie	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; przebudowa drogi; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; budowa parkingów rowerowych w tym B+R;
Miedźna	działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; polityka parkingowa; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności; budowa infrastruktury rowerowej;
Mierzęcice	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa ronda lub skrzyżowania; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa przystanków komunikacji miejskiej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; budowa lub rozbudowa portu lotniczego; rozwój szlaków turystycznych;
Mikołów	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zwiększenie dostępności; integracja przestrzenna transportu publicznego; rozwój sieci linii transportu publicznego; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; koordynacja rozkładów jazdy; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój transportu multimodalnego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; rozwój szlaków turystycznych;
Mysłowice	budowa drogi; budowa węzła drogowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; modernizacja infrastruktury tramwajowej; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zwiększenie dostępności; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; integracja podsystemów transportowych; integracja transportu publicznego; budowa infrastruktury rowerowej;

Gmina	Kategorie działań
	budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych;
Myszków	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa węzła drogowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych; rozwój transportu multimodalnego; zakup taboru; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności;
Ogrodzieniec	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła drogowego; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; poprawa oznakowania; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój szlaków turystycznych; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; zmiana organizacji ruchu; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; rozwój sieci linii transportu publicznego; promocja ekologicznych środków transportu;
Ornontowice	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; poprawa obsługi komunikacyjnej; poprawa oznakowania; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych; zmiana organizacji ruchu; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja taryfowo-biletowa; koordynacja rozkładów jazdy; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego;
Orzesze	budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; poprawa obsługi komunikacyjnej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój strefy płatnego parkowania; rozwój systemu komunikacji

Gmina	Kategorie działań
	miejskiej; zwiększenie dostępności; budowa przystanków komunikacji miejskiej; koordynacja rozkładów jazdy; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; promocja komunikacji zbiorowej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parkingów w tym P+R; budowa parkingów rowerowych w tym B+R;
Oświęcim	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa węzła drogowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja podsystemów transportowych; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; poprawa oznakowania; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zwiększenie dostępności; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; inne rozwiązania komunikacyjne; koordynacja rozkładów jazdy; promocja komunikacji zbiorowej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej;
Oświęcim miasto	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; poprawa oznakowania; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemów roweru miejskiego; rozwój systemu dystrybucji i kontroli biletów; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym;
Ożarówce	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; budowa przystanków komunikacji miejskiej; rozwój sieci linii transportu publicznego; poprawa oznakowania;
Pawłowice	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła drogowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; poprawa obsługi komunikacyjnej; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zmiana organizacji ruchu; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz ograniczenia negatywnych

Gmina	Kategorie działań
	oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz transportu kolejowego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; integracja przestrzenna transportu publicznego; rozwój szlaków turystycznych;
Pawonków	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa mostu; budowa parkingów w tym P+R; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; polityka parkingowa; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; działania na rzecz transportu kolejowego; poprawa obsługi komunikacyjnej; promocja ekologicznych środków transportu; budowa węzła przesiadkowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój szlaków turystycznych;
Piekary Śląskie	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa parków logistycznych; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; integracja podsystemów transportowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój strefy płatnego parkowania; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; zwiększenie dostępności; likwidacja torowisk; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; działania na rzecz zrównoważonego transportu; inne rozwiązania komunikacyjne; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja taboru; promocja komunikacji zbiorowej; racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu miejskiego; rozwój systemu dystrybucji i kontroli biletów; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; zmiana organizacji ruchu;
Pilchowice	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; ograniczenie hałasu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; promocja komunikacji zbiorowej; poprawa oznakowania; rozwój szlaków turystycznych; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji;
Pilica	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; podniesienie jakości systemu transportowego;
Poręba	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; podniesienie jakości systemu transportowego; rozwój sieci linii transportu

Gmina	Kategorie działań
	publicznego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; poprawa obsługi komunikacyjnej;
powiat będziński	zwiększenie dostępności;
powiat bieruńsko-lędziński	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa drogi;
powiat chrzanowski	budowa drogi; przebudowa drogi; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; koordynacja rozkładów jazdy; rozwój transportu rzeczno;
powiat gliwicki	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; integracja podsystemów transportowych; integracja transportu publicznego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja taboru; rozwój sieci linii transportu publicznego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności;
powiat lubliniecki	zwiększenie dostępności;
powiat mikołowski	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub przebudowa węzła drogowego; modernizacja ronda lub skrzyżowania; przebudowa drogi; zwiększenie dostępności; budowa węzła drogowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym;
powiat olkuski	budowa drogi; przebudowa drogi;
powiat oświęcimski	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; modernizacja infrastruktury drogowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa mostu; budowa węzła drogowego; rozwój transportu rzeczno;
powiat pszczyński	budowa infrastruktury rowerowej; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; promowanie systemu przesiadkowego; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój transportu rzeczno; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym;
powiat rybnicki	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; modernizacja infrastruktury drogowej; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; działania na rzecz transportu kolejowego; integracja taryfowo-biletowa; koordynacja rozkładów jazdy; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; zakup taboru;
powiat tarnogórski	budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; rozwój transportu rzeczno; ;
powiat zawierciański	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności;
Psary	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz usprawnienia ruchu; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; zwiększenie dostępności

Gmina	Kategorie działań
Pszczyna	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; zakup taboru; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); budowa infrastruktury rowerowej;
Pyskowice	budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja infrastruktury drogowej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; budowa lub modernizacja transportowych szlaków wodnych; ;
Radzionków	działania na rzecz usprawnienia ruchu; podniesienie jakości systemu transportowego; promowanie systemu przesiadkowego; zakup taboru; budowa infrastruktury rowerowej;
Ruda Śląska	budowa drogi; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zakup taboru; budowa infrastruktury rowerowej;
Rudziniec	budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; budowa lub modernizacja transportowych szlaków wodnych; integracja transportu publicznego; rozwój transportu multimodalnego; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych;
Rybnik	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub rozbudowa portu lotniczego; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa parków logistycznych; budowa ronda lub skrzyżowania; budowa węzła drogowego; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; inne rozwiązania komunikacyjne; integracja podsystemów transportowych; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; modernizacja taboru; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; promowanie systemu przesiadkowego; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój infrastruktury transportowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój strefy płatnego parkowania; rozwój systemów roweru miejskiego; rozwój szlaków turystycznych; rozwój transportu multimodalnego; wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zmiana organizacji ruchu; zwiększenie dostępności;
Siemianowice Śląskie	budowa drogi; budowa węzła drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój systemu komunikacji miejskiej; modernizacja infrastruktury tramwajowej; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zakup taboru; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych;
Siewierz	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); zakup taboru; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; promocja komunikacji zbiorowej; promowanie

Gmina	Kategorie działań
	systemu przesiadkowego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; budowa infrastruktury rowerowej;
Sławków	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; budowa infrastruktury rowerowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zakup taboru; budowa parków logistycznych; zwiększenie dostępności;
Sosnowiec	budowa drogi; budowa węzła drogowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; promocja ekologicznych środków transportu; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zakup taboru; budowa parków logistycznych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji
Sośnicowice	budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); integracja transportu publicznego; podniesienie jakości systemu transportowego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój szlaków turystycznych;
Suszec	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; zakup taboru; budowa węzła przesiadkowego; budowa infrastruktury rowerowej;
Szczekociny	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; poprawa oznakowania; budowa przystanków komunikacji miejskiej;
Świerklaniec	budowa infrastruktury rowerowej; modernizacja infrastruktury drogowej; zakup taboru;
Świętochłowice	budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; optymalizacja funkcjonowania sygnalizacji świetlnych; polityka parkingowa; poprawa oznakowania; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); wprowadzanie stref ruchu uspokojonego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja przestrzenna układu drogowego; integracja transportu publicznego; koordynacja rozkładów jazdy; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja węzła przesiadkowego; promocja komunikacji zbiorowej; racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu miejskiego; rozwój transportu multimodalnego; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parków logistycznych; budowa węzła drogowego; integracja taryfowo-biletowa; podniesienie jakości systemu transportowego; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu dystrybucji i kontroli biletów; budowa infrastruktury rowerowej;
Tarnowskie Góry	budowa drogi; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz usprawnienia ruchu; inne rozwiązania komunikacyjne; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów

Gmina	Kategorie działań
	Transportowych); zmiana organizacji ruchu; zakup taboru; budowa węzła przesiadkowego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja taboru; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; budowa infrastruktury rowerowej;
Toszek	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; promocja komunikacji zbiorowej; działania na rzecz transportu kolejowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa przystanków komunikacji miejskiej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zakup taboru; zwiększenie dostępności; budowa infrastruktury rowerowej;
Trzebinia	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa mostu; budowa parkingów rowerowych w tym B+R; budowa parkingów w tym P+R; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania mające na celu uporządkowanie przestrzeni miejskiej; działania na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczanie miejsc parkingowych; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; polityka parkingowa; priorytety w systemie sterowania ruchem; promocja ekologicznych środków transportu; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój stref ruchu pieszego i poprawa dostępności pieszej; zwiększenie dostępności; działania na rzecz transportu kolejowego; budowa przystanków komunikacji miejskiej; inne rozwiązania komunikacyjne; koordynacja rozkładów jazdy; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; budowa parków logistycznych; rozwój transportu multimodalnego;
Tworóg	budowa drogi; modernizacja infrastruktury drogowej; zwiększenie dostępności;
Tychy	budowa drogi; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; integracja transportu publicznego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury trolejbusowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; budowa węzła przesiadkowego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; działania na rzecz usprawnienia ruchu; integracja przestrzenna transportu publicznego; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój sieci linii transportu publicznego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zakup taboru; zwiększenie dostępności; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja ekologicznych środków transportu; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); budowa infrastruktury rowerowej; budowa parkingów rowerowych w tym B+R;
Ujazd	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa ronda lub skrzyżowania; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz transportu kolejowego; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; modernizacja mostu; modernizacja ronda lub skrzyżowania; modernizacja taboru; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; przebudowa drogi; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój systemu dystrybucji i kontroli biletów;

Gmina	Kategorie działań
	wprowadzenie lub rozwój systemu informacji pasażerskiej; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; zakup taboru; zwiększenie dostępności;
Wielowieś	budowa drogi; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa węzła przesiadkowego; promocja komunikacji zbiorowej; działania na rzecz usprawnienia ruchu; rozwój systemu komunikacji miejskiej;
Włodowice	modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; zakup taboru; rozwój systemu komunikacji miejskiej; budowa infrastruktury rowerowej; rozwój szlaków turystycznych;
Wojkowice	budowa drogi; budowa węzła drogowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; modernizacja infrastruktury drogowej; zakup taboru; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa węzła przesiadkowego;
Woźniki	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa węzła drogowego; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; budowa parkingów rowerowych w tym B+R;
Wyry	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja infrastruktury punktowej transportu publicznego; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; polityka parkingowa; promocja ekologicznych środków transportu; budowa węzła przesiadkowego; dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych; integracja przestrzenna transportu publicznego; integracja transportu publicznego; integracja taryfowo-biletowa; koordynacja rozkładów jazdy; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; podniesienie jakości systemu transportowego; promocja komunikacji zbiorowej; rozwój ITS (Inteligentnych Systemów Transportowych); rozwój sieci linii transportu publicznego; zakup taboru; zarządzanie i organizacja przewozów transportem publicznym; zwiększenie dostępności;
Zabrze	budowa drogi; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych; budowa parkingów w tym P+R; działania na rzecz usprawnienia ruchu; działania na rzecz zrównoważonego transportu; działania na rzecz zrównoważonej mobilności; integracja przestrzenna układu drogowego; modernizacja infrastruktury drogowej; ograniczenie lub uspokojenie ruchu; ograniczenie emisji szkodliwych substancji; ograniczenie hałasu; ograniczenie ruchu samochodów dostawczych; podniesienie jakości systemu transportowego; polityka parkingowa; poprawa obsługi komunikacyjnej; poprawa oznakowania; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój szlaków turystycznych; zwiększenie dostępności; działania planistyczne i projektowe na rzecz rozwoju sieci drogowej; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; budowa przystanków komunikacji miejskiej; budowa węzła przesiadkowego; modernizacja infrastruktury tramwajowej; modernizacja taboru; budowa lub rozbudowa portu lotniczego; inne rozwiązania komunikacyjne; budowa parków logistycznych; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego;
Zawiercie	budowa drogi; budowa węzła drogowego; działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; polityka parkingowa; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; zakup taboru; integracja transportu publicznego; rozwój transportu multimodalnego; budowa infrastruktury rowerowej; budowa lub modernizacja infrastruktury dla pieszych;

Gmina	Kategorie działań
Zbrostawice	budowa drogi; budowa mostu; działania na rzecz usprawnienia ruchu; modernizacja infrastruktury drogowej; rozwój szlaków turystycznych; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej; rozwój systemu komunikacji miejskiej; rozwój transportu multimodalnego; budowa infrastruktury rowerowej;
Żarnowiec	działania na rzecz rozwoju ruchu rowerowego; modernizacja infrastruktury drogowej; modernizacja ronda lub skrzyżowania; przebudowa lub rozbudowa układu drogowego; zachowanie istniejącego stanu infrastruktury w obszarze konserwatorskim; modernizacja lub budowa infrastruktury kolejowej;

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów strategicznych gmin objętych analizą

2. Czynniki demograficzne

Województwo śląskie według danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na dzień 31.12.2016 r.) zamieszkuje nieco ponad 4,5 mln mieszkańców, z czego ok. 55% w strefie 0. Tylko w pięciu największych miastach województwa, do których należą kolejno: Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze i Bytom mieszka 22,6% ludności zamieszkałej na terenie województwa i aż 43,6% mieszkańców strefy 0. Strefa 0 obejmuje głównie gminy miejskie i na ich terenie zamieszkuje 2,22 mln mieszkańców. Dane o liczbie mieszkańców gmin strefy 0 i 1 przedstawia tabela 4.

Tabela 4 Liczba mieszkańców w gminach strefy 0 i 1 w latach 2000-2016.

Gmina	2000 r.	2005 r.	2010 r.	2016 r.
województwo śląskie	4 758 944	4 685 775	4 634 935	4 559 164
strefa 0				
Będzin	59 719	58 820	59 133	57 555
Bieruń	20 138	19 640	19 851	19 645
Bobrowniki	11 340	11 278	11 643	11 933
Bojszowy	6 231	6 603	7 059	7 674
Bytom	195 807	187 943	177 266	169 617
Chełm Śląski	5 524	5 556	6 016	6 213
Chorzów	118 708	114 686	111 843	109 398
Czeladź	35 336	34 227	33 803	32 078
Dąbrowa Górnicza	132 858	130 128	126 079	121 802
Gierałtów	10 737	10 697	11 054	11 894
Gliwice	205 092	199 451	187 830	182 156
Imielin	7 657	7 873	8 307	8 896
Jaworzno	97 119	96 217	94 831	92 473
Katowice	330 625	317 220	311 421	298 111
Knurów	40 907	39 844	39 625	38 652
Kobiór	4 497	4 598	4 872	4 912
Lędziny	15 876	16 130	16 483	16 726
Łaziska Górne	22 158	21 949	22 252	22 427
Mierzęcice	7 435	7 279	7 542	7 668
Mikołów	38 191	38 289	39 513	40 114
Mysłowice	75 949	75 183	75 501	74 592
Ożarów	5 285	5 368	5 532	5 731
Piekary Śląskie	61 347	59 675	58 022	55 954
Pilchowice	10 184	10 254	10 965	11 698
Psary	11 054	11 185	11 547	11 966
Pyskowice	19 684	19 164	18 802	18 412
Radzionków	17 533	17 269	17 181	16 875
Ruda Śląska	152 280	146 582	143 566	139 125
Rudziniec	11 041	10 668	10 576	10 617
Siemianowice Śląskie	74 782	72 685	70 296	67 905
Siewierz	12 193	12 289	12 223	12 366

Gmina	2000 r.	2005 r.	2010 r.	2016 r.
Sławków	-	6 861	7 089	7 084
Sosnowiec	234 486	226 034	216 961	205 873
Sośnicowice	8 168	8 240	8 517	8 778
Świerklaniec	10 693	10 917	11 413	11 952
Świętochłowice	56 852	55 327	53 304	50 644
Tarnowskie Góry	62 764	61 255	60 843	61 229
Tychy	133 463	131 153	129 507	128 351
Wojkowice	9 672	9 452	9 249	9 070
Wry	6 005	6 286	7 096	7 972
Zabrze	197 111	191 247	181 399	175 459
Zbrosławice	15 934	15 634	15 613	15 886
Razem strefa 0	2 552 435	2 491 156	2 431 625	2 367 483
strefa 1				
województwo śląskie				
Boronów	3 255	3 297	3 344	3 370
Ciasna	8 155	7 955	7 832	7 534
Czerwionka-Leszczyny	41 157	40 963	41 884	42 105
Goczałkowice-Zdrój	6 066	6 245	6 554	6 693
Herby	6 979	6 960	6 984	6 885
Irządze	2 996	2 930	2 811	2 701
Kalety	8 828	8 676	8 687	8 616
Kochanowice	6 652	6 697	6 738	6 898
Koszęcin	11 388	11 466	11 744	11 873
Koziegłowy	14 606	14 459	14 360	14 392
Kroczyce	6 032	6 244	6 314	6 301
Krupski Młyn	3 552	3 542	3 378	3 217
Kuźnia Raciborska	12 592	12 223	12 086	11 889
Lubliniec	24 664	24 242	24 394	23 975
Łazy	16 190	16 006	16 203	16 025
Miasteczko Śląskie	7 436	7 415	7 524	7 416
Miedźna	15 460	15 434	16 032	16 205
Myszków	33 415	32 873	32 858	32 157
Ogrodzieniec	9 591	9 550	9 461	9 215
Ornontowice	5 451	5 540	5 721	5 954
Orzesze	18 658	18 789	19 514	20 572
Pawłowice	17 632	17 671	17 911	18 116
Pawonków	6 546	6 474	6 557	6 658
Pilica	9 490	9 158	9 014	8 725
Poręba	8 896	8 805	8 865	8 664
Pszczyna	48 963	49 831	50 846	52 207
Rybnik	143 218	141 580	141 036	139 252
Suszec	10 264	10 691	11 497	12 082
Szczekociny	8 804	8 400	8 212	7 904

Gmina	2000 r.	2005 r.	2010 r.	2016 r.
Toszek	11 058	10 313	9 535	9 428
Tworóg	8 290	8 152	8 038	8 157
Wielowieś	6 357	5 993	5 920	5 881
Włodowice	5 137	5 295	5 279	5 237
Woźniki	9 578	9 601	9 644	9 644
Zawiercie	54 559	53 073	52 223	50 274
Żarnowiec	5 093	4 981	4 844	4 704
województwo małopolskie				
Bolesław	7 746	7 845	7 912	7 750
Bukowno	10 833	10 723	10 531	10 320
Chełmek	12 916	12 854	13 068	13 051
Chrzanów	51 060	49 877	49 090	47 535
Klucze	14 906	14 926	15 278	15 131
Libiąż	22 962	22 956	22 857	22 560
Oświęcim (miasto)	42 347	41 134	40 471	38 972
Oświęcim (gmina)	15 839	16 642	17 471	18 208
Trzebinia	34 400	34 035	34 499	34 180
województwo opolskie				
Bierawa	8 176	8 060	7 751	7 898
Kędzierzyn-Koźle	67 756	65 791	64 306	62 088
Ujazd	6 425	6 312	6 278	6 363
Razem strefa 1	912 374	902 679	903 356	894 982

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych.

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat można zaobserwować niewielki spadek liczby mieszkańców województwa śląskiego, wynoszący 4,20% w stosunku do danych z 2000 r. Nieco większy spadek o wartości 7,25 w analogicznym okresie nastąpił w gminach strefy 0. Istotną kwestią w ostatnich latach staje się starzenie się społeczeństwa, które nie ominęło także województwa śląskiego. Na obszarze województwa liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła w stosunku do 2000 r. o ponad 44%, przy jednoczesnym spadku osób w wieku przedprodukcyjnym o prawie 30%, a w wieku produkcyjnym o ponad 6%. Dla obszaru strefy 0 zmiany te są na podobnym poziomie. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w stosunku do danych z 2000 r. zmalała o ponad 30%, w wieku produkcyjnym o prawie 11%, natomiast wzrost nastąpił w grupie osób w wieku poprodukcyjnym i wyniósł ponad 44%. Dokładne dane dla strefy 0 i 1 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 5 Zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku w strefie 0 i 1 w latach 2000-2016.

Ludność		Rok	Strefa 0	Strefa 1
ogółem	[osoba]	2000 r.	2 552 435	912 374
	zmiana w stosunku do 2000 r.	2005 r.	-2,40%	-1,06%
		2010 r.	-4,73%	-0,99%
		2016 r.	-7,25%	-1,91%
w wieku przedprodukcyjnym	[osoba]	2000 r.	550 093	221 019
	zmiana w stosunku do 2000 r.	2005 r.	-19,73%	-18,49%
		2010 r.	-28,05%	-26,70%
		2016 r.	-30,69%	-29,95%
w wieku produkcyjnym	[osoba]	2000 r.	1 640 546	562 110
	zmiana w stosunku do 2000 r.	2005 r.	0,55%	3,50%
		2010 r.	-2,72%	4,42%
		2016 r.	-10,92%	-0,71%
w wieku poprodukcyjnym	[osoba]	2000 r.	361 796	129 245
	zmiana w stosunku do 2000 r.	2005 r.	10,56%	8,89%
		2010 r.	21,58%	19,48%
		2016 r.	45,07%	40,84%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych.

Dane demograficzne determinują potencjał ruchotwórczy. Dokładne ich określenie na potrzeby studium wymagało skorzystania z różnych źródeł informacji. Wykorzystano nie tylko dane z Głównego Urzędu Statystycznego, ale również z Ministerstwa Cyfryzacji. Informacje z tych źródeł różnią się od siebie w niewielkim stopniu, tak więc na potrzeby studium przyjęto dane demograficzne będące ich połączeniem. Porównanie liczby mieszkańców (w przedziałach wiekowych w poszczególnych gminach) według danych z GUS oraz przyjętych na potrzeby studium (ST SC WSL) przedstawiono w tabelach poniżej. W ogólnym ujęciu w strefie 0 różnica w liczbie mieszkańców pomiędzy GUS a przyjęto w studium wynosi 0,41%, a w strefie 1 - 0,17%.

Tabela 6 Porównanie danych demograficznych przyjętych na potrzeby studium z danymi dostępnymi w Głównym Urzędzie Statystycznym – strefa 0.

Ludność		Strefa 0	Będzin	Bieruń	Bobrowniki	Bojszowy	Bytom
Ogółem	GUS	2 367 483	57 555	19 645	11 933	7 674	169 617
	ST SC WSL	2 377 250	57 900	19 597	11 881	7 616	170 761
	różnica	0,41%	0,60%	-0,24%	-0,44%	-0,76%	0,67%
0-14	GUS	322 568	7 790	3 140	1 637	1 335	22 529
	ST SC WSL	321 663	7 826	3 102	1 623	1 336	22 661
	różnica	-0,28%	0,47%	-1,20%	-0,86%	0,05%	0,58%
15-64	GUS	1 619 531	38 878	14 033	7 988	5 354	115 771
	ST SC WSL	1 645 636	39 601	14 137	8 022	5 346	117 566
	różnica	1,61%	1,86%	0,74%	0,43%	-0,14%	1,55%
65+	GUS	425 384	10 887	2 472	2 308	985	31 317
	ST SC WSL	409 951	10 473	2 358	2 236	934	30 534
	różnica	-3,63%	-3,80%	-4,61%	-3,12%	-5,18%	-2,50%

Ludność		Chełm Śląski	Chorzów	Czeladź	Dąbrowa Górnicza	Gierałtówice	Gliwice
Ogółem	GUS	6 213	109 398	32 078	121 802	11 894	182 156
	ST SC WSL	6 130	109 757	32 395	122 712	11 758	183 392
	różnica	-1,34%	0,33%	0,99%	0,75%	-1,14%	0,68%
0-14	GUS	955	15 603	3 998	15 931	2 022	24 649
	ST SC WSL	944	15 624	4 047	15 982	1 965	24 560
	różnica	-1,15%	0,13%	1,22%	0,32%	-2,82%	-0,36%
15-64	GUS	4 277	73 142	21 723	84 335	7 969	123 892
	ST SC WSL	4 239	74 016	22 203	86 321	7 967	126 429
	różnica	-0,89%	1,19%	2,21%	2,35%	-0,03%	2,05%
65+	GUS	981	20 653	6 357	21 536	1 903	33 615
	ST SC WSL	947	20 117	6 145	20 409	1 826	32 403
	różnica	-3,47%	-2,60%	-3,33%	-5,23%	-4,05%	-3,61%

Ludność		Imielin	Jaworzno	Katowice	Knurów	Kobiór	Łędziny
Ogółem	GUS	8 896	92 473	298 111	38 652	4 912	16 726
	ST SC WSL	8 846	92 847	299 910	38 741	4 918	16 784
	różnica	-0,56%	0,40%	0,60%	0,23%	0,12%	0,35%
0-14	GUS	1 474	12 467	36 870	5 977	782	2 695
	ST SC WSL	1 453	12 414	36 344	5 995	779	2 711
	różnica	-1,45%	-0,42%	-1,43%	0,30%	-0,34%	0,58%
15-64	GUS	6 112	64 429	200 451	26 500	3 400	11 838
	ST SC WSL	6 108	65 278	204 454	26 848	3 451	11 961
	różnica	-0,06%	1,32%	2,00%	1,31%	1,49%	1,04%
65+	GUS	1 310	15 577	60 790	6 175	730	2 193
	ST SC WSL	1 285	15 155	59 112	5 898	688	2 112
	różnica	-1,91%	-2,71%	-2,76%	-4,49%	-5,75%	-3,69%

Ludność		Łaziska Górne	Mierzęcice	Mikołów	Mysłowice	Ożarówice	Piekary Śląskie
Ogółem	GUS	22 427	7 668	40 114	74 592	5 731	55 954
	ST SC WSL	22 413	7 603	39 923	74 851	5 704	56 374
	różnica	-0,06%	-0,85%	-0,48%	0,35%	-0,47%	0,75%
0-14	GUS	3 473	1 098	6 192	11 053	833	7 661
	ST SC WSL	3 422	1 061	6 148	11 060	828	7 694
	różnica	-1,48%	-3,34%	-0,72%	0,06%	-0,60%	0,44%
15-64	GUS	15 649	5 236	27 300	51 882	3 920	38 432
	ST SC WSL	15 806	5 260	27 461	52 535	3 926	39 133
	różnica	1,01%	0,45%	0,59%	1,26%	0,15%	1,82%
65+	GUS	3 305	1 334	6 622	11 657	978	9 861
	ST SC WSL	3 185	1 282	6 314	11 256	950	9 547
	różnica	-3,63%	-3,90%	-4,65%	-3,44%	-2,86%	-3,18%

Ludność		Pilchowice	Psary	Pyskowice	Radzionków	Ruda Śląska	Rudziniec
Ogółem	GUS	11 698	11 966	18 412	16 875	139 125	10 617
	ST SC WSL	11 554	11 877	18 452	17 002	139 844	10 652
	różnica	-1,23%	-0,74%	0,22%	0,75%	0,52%	0,33%
0-14	GUS	1 913	1 686	2 403	2 258	20 553	1 461
	ST SC WSL	1 842	1 639	2 399	2 321	20 596	1 454
	różnica	-3,73%	-2,81%	-0,17%	2,79%	0,21%	-0,46%
15-64	GUS	8 052	7 985	12 919	11 678	95 756	7 417
	ST SC WSL	8 045	8 057	13 045	11 877	97 119	7 486
	różnica	-0,08%	0,91%	0,98%	1,70%	1,42%	0,93%
65+	GUS	1 733	2 295	3 090	2 939	22 816	1 739
	ST SC WSL	1 667	2 181	3 008	2 804	22 129	1 712
	różnica	-3,81%	-4,97%	-2,65%	-4,59%	-3,01%	-1,55%

Ludność		Siemianowice Śląskie	Siewierz	Sławków	Sosnowiec	Sośnicowice	Świerklaniec
Ogółem	GUS	67 905	12 366	7 084	205 873	8 778	11 952
	ST SC WSL	68 231	12 287	7 105	207 381	8 674	11 846
	różnica	0,48%	-0,64%	0,30%	0,73%	-1,18%	-0,89%
0-14	GUS	9 268	1 765	1 021	24 703	1 251	1 812
	ST SC WSL	9 229	1 722	1 016	24 806	1 232	1 767
	różnica	-0,42%	-2,46%	-0,52%	0,42%	-1,55%	-2,47%
15-64	GUS	46 109	8 425	4 843	140 643	6 150	8 268
	ST SC WSL	46 998	8 499	4 920	143 903	6 133	8 275
	różnica	1,93%	0,88%	1,60%	2,32%	-0,27%	0,08%
65+	GUS	12 528	2 176	1 220	40 527	1 377	1 872
	ST SC WSL	12 004	2 066	1 169	38 672	1 309	1 804
	różnica	-4,18%	-5,06%	-4,18%	-4,58%	-4,94%	-3,63%

Ludność		Świętochłowice	Tarnowskie Góry	Tychy	Wojkowice	Wryy	Zabrze	Zbrosławice
Ogółem	GUS	50 644	61 229	128 351	9 070	7 972	175 459	15 886
	ST SC WSL	50 970	61 041	128 444	9 055	7 837	176 327	15 858
	różnica	0,64%	-0,31%	0,07%	-0,17%	-1,69%	0,49%	-0,18%
0-14	GUS	7 146	8 682	18 813	1 119	1 485	22 870	2 195
	ST SC WSL	7 231	8 584	18 565	1 101	1 434	22 967	2 180
	różnica	1,19%	-1,13%	-1,32%	-1,64%	-3,43%	0,42%	-0,68%
15-64	GUS	34 545	41 402	88 657	6 284	5 476	121 331	11 080
	ST SC WSL	35 160	41 873	90 143	6 335	5 439	123 120	11 140
	różnica	1,78%	1,14%	1,68%	0,82%	-0,68%	1,47%	0,54%
65+	GUS	8 953	11 145	20 881	1 667	1 011	31 258	2 611
	ST SC WSL	8 579	10 584	19 736	1 619	964	30 240	2 538
	różnica	-4,18%	-5,03%	-5,48%	-2,88%	-4,65%	-3,26%	-2,80%

Tabela 7 Porównanie danych demograficznych przyjętych na potrzeby studium z danymi dostępnymi w Głównym Urzędzie Statystycznym – strefa 1.

Ludność		Strefa1	Boronów	Ciasna	Czerwionka-Leszczyny	Goczałkowice-Zdrój	Herby
Ogółem	GUS	894 982	3 370	7 534	42 105	6 693	6 885
	ST SC WSL	896 504	3 341	7 577	42 024	6 674	6 905
	różnica	0,17%	-0,86%	0,57%	-0,19%	-0,28%	0,29%
0-14	GUS	129 795	488	1 050	6 687	1 022	1 046
	ST SC WSL	129 479	483	1 043	6 576	1 050	1 065
	różnica	-0,24%	-1,09%	-0,67%	-1,66%	2,77%	1,78%
15-64	GUS	616 586	2 366	5 349	29 193	4 664	4 761
	ST SC WSL	623 114	2 367	5 399	29 382	4 649	4 792
	różnica	1,06%	0,06%	0,93%	0,65%	-0,33%	0,66%
65+	GUS	148 601	516	1 135	6 225	1 007	1 078
	ST SC WSL	143 911	491	1 135	6 066	975	1 048
	różnica	-3,16%	-4,84%	0,00%	-2,55%	-3,18%	-2,78%

Ludność		Irządze	Kalety	Kochanowice	Koszęcin	Koziegłowy	Kroczyce
Ogółem	GUS	2 701	8 616	6 898	11 873	14 392	6 301
	ST SC WSL	2 731	8 642	6 872	11 859	14 390	6 300
	różnica	1,11%	0,30%	-0,38%	-0,12%	-0,01%	-0,02%
0-14	GUS	343	1 040	1 077	1 884	2 081	934
	ST SC WSL	356	1 061	1 070	1 863	2 068	938
	różnica	3,69%	2,02%	-0,68%	-1,13%	-0,61%	0,46%
15-64	GUS	1 792	6 135	4 932	8 121	9 678	4 278
	ST SC WSL	1 815	6 184	4 934	8 192	9 750	4 302
	różnica	1,30%	0,80%	0,05%	0,88%	0,74%	0,55%
65+	GUS	566	1 441	889	1 868	2 633	1 089
	ST SC WSL	560	1 397	868	1 804	2 572	1 060
	różnica	-1,06%	-3,05%	-2,36%	-3,43%	-2,32%	-2,66%

Ludność		Krupski Młyn	Kuźnia	Lubliniec	Łazy	Miasteczko	Miedźna
Ogółem	GUS	3 217	11 889	23 975	16 025	7 416	16 205
	ST SC WSL	3 239	11 909	24 105	16 038	7 359	16 175
	różnica	0,68%	0,17%	0,54%	0,08%	-0,77%	-0,19%
0-14	GUS	398	1 491	3 387	2 153	1 038	2 715
	ST SC WSL	415	1 520	3 413	2 130	1 039	2 702
	różnica	4,19%	1,95%	0,76%	-1,05%	0,13%	-0,48%
15-64	GUS	2 225	8 507	16 641	11 002	5 063	12 171
	ST SC WSL	2 238	8 550	16 852	11 145	5 046	12 226
	różnica	0,60%	0,51%	1,27%	1,30%	-0,34%	0,45%
65+	GUS	594	1 891	3 947	2 870	1 315	1 319
	ST SC WSL	586	1 839	3 840	2 763	1 274	1 247
	różnica	-1,35%	-2,75%	-2,71%	-3,73%	-3,12%	-5,46%

Ludność		Myszków	Ogrodzieniec	Ornontowice	Orzesze	Pawłowice	Pawonków
Ogółem	GUS	32 157	9 215	5 954	20 572	18 116	6 658
	ST SC WSL	32 327	9 223	5 938	20 346	18 123	6 624
	różnica	0,53%	0,09%	-0,27%	-1,10%	0,04%	-0,51%
0-14	GUS	4 356	1 150	1 037	3 450	3 197	983
	ST SC WSL	4 353	1 150	1 008	3 347	3 220	982
	różnica	-0,08%	0,03%	-2,80%	-3,00%	0,71%	-0,07%
15-64	GUS	22 295	6 311	4 132	14 136	13 050	4 763
	ST SC WSL	22 609	6 335	4 168	14 139	13 106	4 760
	różnica	1,41%	0,38%	0,87%	0,02%	0,43%	-0,07%
65+	GUS	5 506	1 754	785	2 986	1 869	912
	ST SC WSL	5 365	1 738	762	2 860	1 797	882
	różnica	-2,56%	-0,91%	-2,93%	-4,22%	-3,85%	-3,29%

Ludność		Pilica	Poręba	Pszczyna	Rybnik	Suszec	Szczekociny
Ogółem	GUS	8 725	8 664	52 207	139 252	12 082	7 904
	ST SC WSL	8 725	8 675	51 928	139 595	12 034	7 963
	różnica	0,00%	0,13%	-0,53%	0,25%	-0,40%	0,75%
0-14	GUS	1 178	1 127	8 963	21 370	2 312	1 001
	ST SC WSL	1 149	1 132	8 823	21 165	2 318	1 041
	różnica	-2,43%	0,41%	-1,56%	-0,96%	0,25%	3,96%
15-64	GUS	5 917	5 850	35 752	95 977	8 483	5 376
	ST SC WSL	5 984	5 922	35 902	97 385	8 486	5 457
	różnica	1,13%	1,24%	0,42%	1,47%	0,04%	1,51%
65+	GUS	1 630	1 687	7 492	21 905	1 287	1 527
	ST SC WSL	1 592	1 621	7 203	21 045	1 230	1 465
	różnica	-2,33%	-3,91%	-3,86%	-3,93%	-4,43%	-4,06%

Ludność		Toszek	Tworóg	Wielowieś	Włodowice	Woźniki	Zawiercie	Żarnowiec
Ogółem	GUS	9 428	8 157	5 881	5 237	9 644	50 274	4 704
	ST SC WSL	9 429	8 146	5 919	5 244	9 668	50 642	4 729
	różnica	0,01%	-0,13%	0,65%	0,13%	0,25%	0,73%	0,53%
0-14	GUS	1 334	1 105	772	712	1 420	6 482	758
	ST SC WSL	1 329	1 095	793	712	1 444	6 513	767
	różnica	-0,40%	-0,87%	2,76%	0,00%	1,67%	0,47%	1,19%
15-64	GUS	6 617	5 732	4 205	3 627	6 699	33 906	3 114
	ST SC WSL	6 679	5 761	4 212	3 653	6 740	34 617	3 133
	różnica	0,94%	0,50%	0,16%	0,72%	0,62%	2,10%	0,61%
65+	GUS	1 477	1 320	904	898	1 525	9 886	832
	ST SC WSL	1 421	1 290	914	879	1 484	9 512	829
	różnica	-3,79%	-2,27%	1,11%	-2,12%	-2,69%	-3,78%	-0,36%

województwo małopolskie

Ludność		Bolesław	Bukowno	Chełmek	Chrzanów	Klucze	Libiąż
Ogółem	GUS	7 750	10 320	13 051	47 535	15 131	22 560
	ST SC WSL	7 802	10 341	13 106	47 853	15 174	22 649
	różnica	0,67%	0,20%	0,42%	0,67%	0,28%	0,39%
0-14	GUS	1 000	1 243	1 768	6 159	2 109	3 263
	ST SC WSL	1 027	1 233	1 806	6 201	2 140	3 276
	różnica	2,67%	-0,80%	2,17%	0,69%	1,47%	0,39%
15-64	GUS	5 236	7 068	9 024	32 334	10 306	15 773
	ST SC WSL	5 328	7 152	9 149	32 784	10 419	15 985
	różnica	1,76%	1,19%	1,38%	1,39%	1,10%	1,35%
65+	GUS	1 514	2 009	2 259	9 042	2 716	3 524
	ST SC WSL	1 447	1 956	2 151	8 868	2 615	3 388
	różnica	-4,43%	-2,64%	-4,78%	-1,92%	-3,72%	-3,86%

województwo małopolskie

województwo opolskie

Ludność		Oświęcim (gmina)	Oświęcim (miasto)	Trzebinia	Bierawa	Kędzierzyn-Koźle	Ujazd
Ogółem	GUS	18 208	38 972	34 180	7 898	62 088	6 363
	ST SC WSL	39 215	18 126	34 204	7 866	62 399	6 351
	różnica	115,37%	-53,49%	0,07%	-0,41%	0,50%	-0,19%
0-14	GUS	2 843	5 240	4 809	1 030	7 806	984
	ST SC WSL	5 209	2 820	4 769	1 034	7 856	977
	różnica	83,22%	-46,18%	-0,82%	0,39%	0,64%	-0,75%
15-64	GUS	12 601	25 630	23 471	5 521	42 308	4 494
	ST SC WSL	26 126	12 642	23 678	5 507	42 959	4 512
	różnica	107,33%	-50,68%	0,88%	-0,25%	1,54%	0,41%
65+	GUS	2 764	8 102	5 900	1 347	11 974	885
	ST SC WSL	7 880	2 664	5 757	1 325	11 584	862
	różnica	185,09%	-67,12%	-2,42%	-1,63%	-3,26%	-2,60%

W chwili obecnej oficjalna prognoza liczby ludności GUS uaktualniona o dane z ostatnich kilku lat, jest udostępniona w podziale na gminy do roku 2030. Poprzednia prognoza wykonana została w podziale na powiaty do roku 2050. Na potrzeby Opracowania wykorzystano prognozę ludności w gminach do 2030r. Dla okresu 2031 - 2050 wykorzystano prognozowane współczynniki zmian liczby ludności w powiatach, tworząc nową prognozę dla gmin. Jest to szacunkowa prognoza, jednak w uwagi na brak dokładnej prognozy dla gmin i tego okresu takie podejście będzie lepsze niż pozostawienie prognozy niezmienionej. Warto zauważyć, że im dalszy horyzont prognozy jej wyniki są mniej wiarygodne. W kolejnych etapach, będzie monitorowane pojawienie się nowych prognoz GUS i o ile będą wносиły nowe wartości to zostaną wykorzystane na etapie prognoz modelowych. Ostatnie 5 lat prognozy dla roku 2055 r. zostało obliczone z ekstrapolacji.

Według prognozy demograficznej wykonanej przez Główny Urząd Statystyczny do roku 2050 ogólna liczba mieszkańców województwa śląskiego będzie systematycznie spadać, by zmniejszyć się o prawie jedną piątą w końcowym roku prognozy. Na potrzeby Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (ST SC WSL) sporządzono prognozę demograficzną dla gmin zarówno strefy 0 jak i 1. Dane prognostyczne dla gmin strefy 1 zawarto w tabelach 8-13. Na rysunkach 1 i 2 przedstawiono zmianę liczby mieszkańców ogółem w 2030 r. i 2055 r. w gminach strefy 0. Tak jak w przypadku całego województwa spodziewany jest spadek liczby mieszkańców ogółem, który w 2030 r. osiągnie wartość 8,18%, a w 2055 r. już 25,26%. W ekonomicznych grupach wieku nastąpi kontynuacja trendu starzenia się społeczeństwa. W 2055 r. aż 38,15% mieszkańców strefy 0 będzie w wieku poprodukcyjnym. Największa zmiana liczby mieszkańców spodziewana jest przede wszystkim w największych miastach regionu. W Bytomiu liczba mieszkańców ogółem zmniejszy się o ok. 40% w 2055 r., w Sosnowcu o ok. 38%, w Świętochłowicach o ok. 36%. Wzrost liczby mieszkańców wystąpi przede wszystkim w gminach wiejskich. Największe zmiany prognozuje się w gminach: Wyry, gdzie spodziewany jest wzrost liczby mieszkańców o ponad 50% w 2055 r., Bojszowy – wzrost o ok. 26%, Chełm Śląski – wzrost o ok. 21%. Zauważalne jest przenoszenie się ludności z dużych miast na ich obrzeża.

Tabela 8 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	2 367 483	100,00%	381 266	100,00%	1 461 344	100,00%	524 873	100,00%	
Prognoza GUS	2020 r.	2 319 645	97,98%	384 315	100,80%	1 359 357	93,02%	575 973	109,74%
	2025 r.	2 250 837	95,07%	374 595	98,25%	1 265 462	86,60%	610 780	116,37%
	2030 r.	2 173 863	91,82%	341 231	89,50%	1 213 350	83,03%	619 282	117,99%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	2 075 434	87,66%	311 870	81,80%	1 166 788	79,84%	596 777	113,70%
	2040 r.	1 981 032	83,68%	290 382	76,16%	1 113 731	76,21%	576 918	109,92%
	2045 r.	1 900 498	80,28%	278 060	72,93%	1 024 450	70,10%	597 988	113,93%
	2050 r.	1 827 766	77,20%	269 648	70,72%	923 130	63,17%	634 988	120,98%
Ekstrapolacja	2055 r.	1 769 400	74,74%	261 660	68,63%	832 647	56,98%	675 093	128,62%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 9 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grupach wieku w ludności ogółem – strefa 0.

Ludność		W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
2016 r.		16,10%	61,73%	22,17%
Prognoza GUS	2020 r.	16,57%	58,60%	24,83%
	2025 r.	16,64%	56,22%	27,14%
	2030 r.	15,70%	55,82%	28,49%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	15,03%	56,22%	28,75%
	2040 r.	14,66%	56,22%	29,12%
	2045 r.	14,63%	53,90%	31,46%
	2050 r.	14,75%	50,51%	34,74%
Ekstrapolacja	2055 r.	14,79%	47,06%	38,15%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 10 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0 – gminy miejskie.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	2 220 223	100,00%	354 781	100,00%	1 369 817	100,00%	495 625	100,00%	
Prognoza GUS	2020 r.	2 169 179	97,70%	356 603	100,51%	1 268 661	92,62%	543 915	109,74%
	2025 r.	2 096 878	94,44%	345 976	97,52%	1 175 326	85,80%	575 576	116,13%
	2030 r.	2 017 036	90,85%	313 367	88,33%	1 122 292	81,93%	581 377	117,30%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	1 918 811	86,42%	285 380	80,44%	1 075 473	78,51%	557 958	112,58%
	2040 r.	1 824 789	82,19%	264 722	74,62%	1 023 004	74,68%	537 063	108,36%
	2045 r.	1 744 090	78,55%	252 532	71,18%	937 277	68,42%	554 281	111,83%
	2050 r.	1 671 182	75,27%	243 924	68,75%	840 503	61,36%	586 755	118,39%
Ekstrapolacja	2055 r.	1 611 872	72,60%	235 733	66,44%	754 297	55,07%	621 842	125,47%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 11 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grupach wieku w ludności ogółem – strefa 0 – gminy miejskie.

ludność		w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
2016 r.		15,98%	61,70%	22,32%
Prognoza GUS	2020 r.	16,44%	58,49%	25,07%
	2025 r.	16,50%	56,05%	27,45%
	2030 r.	15,54%	55,64%	28,82%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	14,87%	56,05%	29,08%
	2040 r.	14,51%	56,06%	29,43%
	2045 r.	14,48%	53,74%	31,78%
	2050 r.	14,60%	50,29%	35,11%
Ekstrapolacja	2055 r.	14,62%	46,80%	38,58%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 12 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0 - gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	147 260	100,00%	26 485	100,00%	91 527	100,00%	29 248	100,00%	
Prognoza GUS	2020 r.	150 466	102,18%	27 712	104,63%	90 696	99,09%	32 058	109,61%
	2025 r.	153 959	104,55%	28 619	108,06%	90 136	98,48%	35 204	120,36%
	2030 r.	156 827	106,50%	27 864	105,21%	91 058	99,49%	37 905	129,60%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	156 624	106,36%	26 490	100,02%	91 315	99,77%	38 819	132,73%
	2040 r.	156 243	106,10%	25 660	96,89%	90 727	99,13%	39 856	136,27%
	2045 r.	156 408	106,21%	25 528	96,39%	87 173	95,24%	43 708	149,44%
	2050 r.	156 584	106,33%	25 724	97,13%	82 627	90,28%	48 232	164,91%
Ekstrapolacja	2055 r.	157 528	106,97%	25 928	97,90%	78 350	85,60%	53 251	182,07%

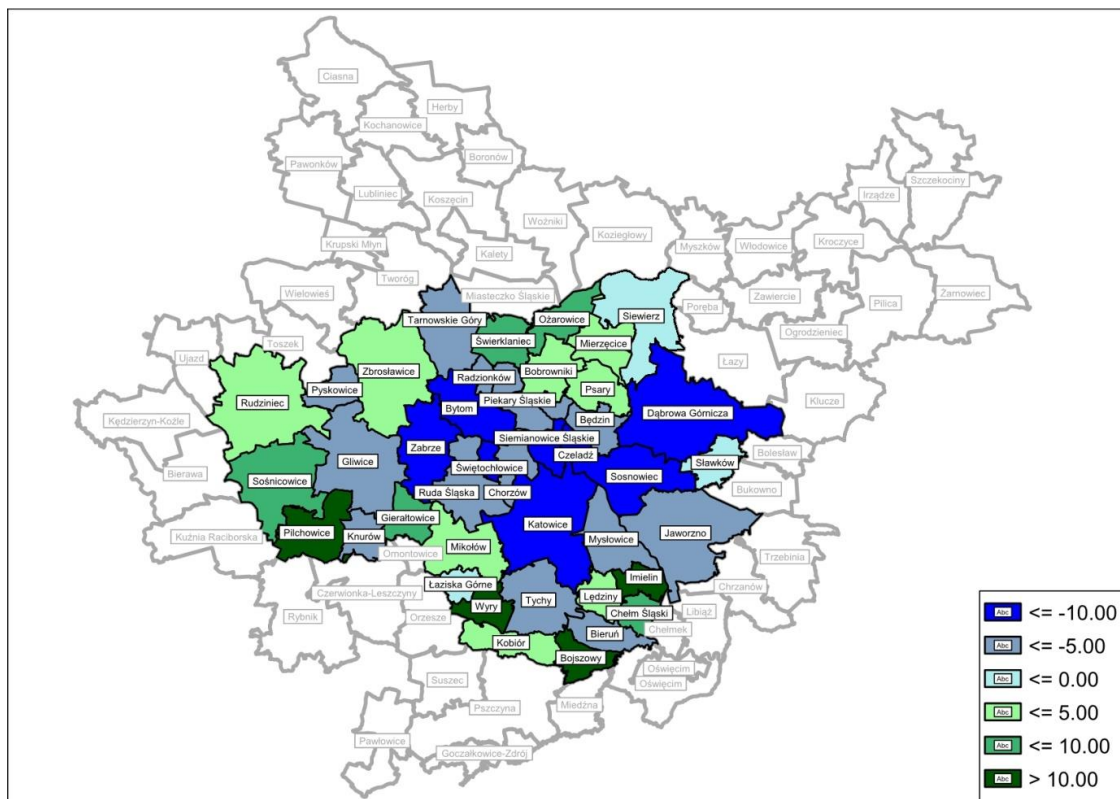
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 13 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem – strefa 0 – gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.

Ludność		W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
2016 r.		17,99%	62,15%	19,86%
Prognoza GUS	2020 r.	18,42%	60,28%	21,31%
	2025 r.	18,59%	58,55%	22,87%
	2030 r.	17,77%	58,06%	24,17%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	16,91%	58,30%	24,79%
	2040 r.	16,42%	58,07%	25,51%
	2045 r.	16,32%	55,73%	27,94%
	2050 r.	16,43%	52,77%	30,80%
Ekstrapolacja	2055 r.	16,46%	49,74%	33,80%

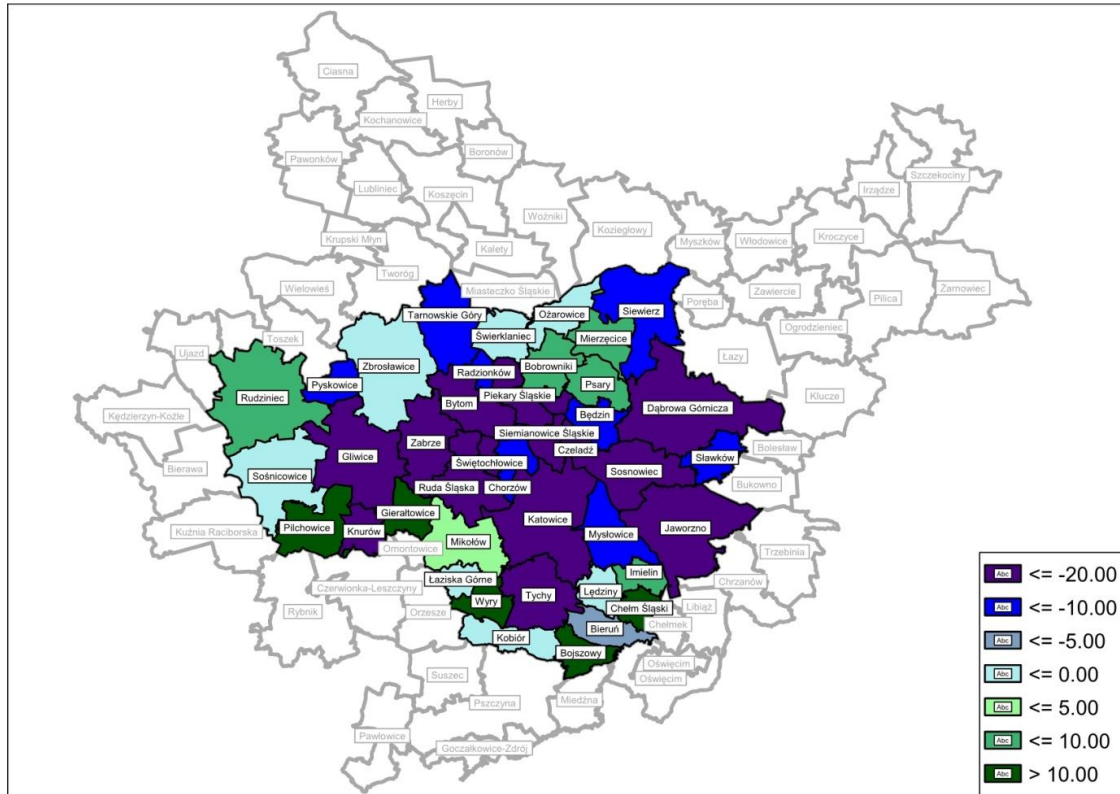
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Rysunek 1 Prognozowana zmiana liczby mieszkańców w 2030 r. w stosunku do 2016 r. [%] – strefa 0.



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 2 Prognozowana zmiana liczby mieszkańców w 2055 r. w stosunku do 2016 r. [%] – strefa 0.



Źródło: Opracowanie własne.

W gminach strefy 1 prognozowana liczba mieszkańców także maleje, jednak w minimalnie mniejszym stopniu. W roku 2030 nastąpi spowolnienie tempa starzenia się społeczeństwa i ustabilizowanie się udziału poszczególnych grup ekonomicznych na zbliżonym poziomie na przestrzeni kolejnych lat. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym wahać się będzie w granicach ok. 16%-18%, w wieku produkcyjnym w granicach 55%, natomiast udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym ustabilizuje się na poziomie 27%-28%. Poniższe tabele zawierają szczegółowe dane o prognozowanej liczbie mieszkańców w strefie 1, także w podziale na gminy miejskie i miejsko-wiejskie.

Tabela 14 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	894 982	100%	154 826	100%	558 130	100%	182 026	100%	
Prognoza GUS	2020 r.	886 762	99%	156 322	101%	528 592	95%	201 848	111%
	2025 r.	872 222	97%	154 248	100%	496 792	89%	221 182	122%
	2030 r.	853 727	95%	142 675	92%	479 353	86%	231 699	127%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	785 939	88%	139 165	90%	432 931	78%	213 843	117%
	2040 r.	739 203	83%	134 611	87%	402 884	72%	201 709	111%
	2045 r.	705 491	79%	125 552	81%	384 210	69%	195 729	108%
	2050 r.	672 788	75%	114 675	74%	367 797	66%	190 316	105%
Ekstrapolacja	2055 r.	642 166	72%	104 795	68%	352 238	63%	185 133	102%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 15 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1 – gminy miejskie.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	402 306	100%	67 162	100%	248 259	100%	86 885	100%	
Prognoza GUS	2020 r.	395 937	98%	67 598	101%	232 566	94%	95 773	110%
	2025 r.	385 873	96%	65 787	98%	217 147	87%	102 939	118%
	2030 r.	374 036	93%	59 882	89%	208 097	84%	106 057	122%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	341 572	85%	57 858	86%	186 109	75%	97 605	112%
	2040 r.	319 380	79%	55 405	82%	172 063	69%	91 912	106%
	2045 r.	303 185	75%	50 972	76%	163 237	66%	88 976	102%
	2050 r.	287 174	71%	45 895	68%	155 138	62%	86 141	99%
Ekstrapolacja	2055 r.	272 267	68%	41 338	62%	147 495	59%	83 434	96%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 16 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1 - gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.

Ludność	Ogółem		W wieku przedprodukcyjnym		W wieku produkcyjnym		W wieku poprodukcyjnym		
	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	[osoba]	% do 2016 r.	
2016 r.	492 676	100%	87 664	100%	309 871	100%	95 141	100%	
Prognoza GUS	2020 r.	490 825	100%	88 724	101%	296 026	96%	106 075	111%
	2025 r.	486 349	99%	88 461	101%	279 645	90%	118 243	124%
	2030 r.	479 691	97%	82 793	94%	271 256	88%	125 642	132%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	444 367	90%	81 306	93%	246 823	80%	116 238	122%
	2040 r.	419 824	85%	79 206	90%	230 821	74%	109 797	115%
	2045 r.	402 307	82%	74 580	85%	220 973	71%	106 753	112%
	2050 r.	385 614	78%	68 780	78%	212 658	69%	104 175	109%
Ekstrapolacja	2055 r.	369 900	75%	63 458	72%	204 742	66%	101 700	107%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Przeprowadzono analizę zmian demograficznych w gminach strefy 0 w podziale na zasięg obsługi różnych środków komunikacji publicznej (tabela 17 – tabela 19). W gminach obsługiwanych przez linie Kolei Śląskich i Przewozów Regionalnych nastąpi spadek liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym, czyli grupy, która najczęściej korzysta z takich przewozów o 17,70% w 2030 r. i aż o 44,41% w roku 2055 w stosunku do roku 2016.

W gminach, przez które przebiegają linie tramwajowe prognozuje się spadek liczby ludności ogółem w 2055 r. w stosunku do roku 2016 o ponad 30%, a osób w wieku produkcyjnym o prawie 47%. Wzrost o ponad 18% nastąpi w grupie osób w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 17 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie kolejowe.

Ludność		Ogółem	W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
2016 r.		2 033 532	324 472	1 254 721	454 339
Prognoza GUS	2020 r.	-2,23%	0,69%	-7,27%	9,60%
	2025 r.	-5,38%	-2,11%	-13,92%	15,84%
	2030 r.	-8,87%	-11,10%	-17,70%	17,10%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	-13,28%	-18,99%	-21,11%	12,40%
	2040 r.	-17,49%	-24,81%	-24,91%	8,21%
	2045 r.	-21,09%	-28,22%	-31,13%	11,73%
	2050 r.	-24,33%	-30,59%	-38,15%	18,29%
Ekstrapolacja	2055 r.	-26,97%	-32,84%	-44,41%	25,39%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 18 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie tramwajowe KZK GOP.

Ludność		Ogółem	W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
2016 r.		1 684 315	263 717	1 035 578	385 020
Prognoza GUS	2020 r.	-2,65%	0,08%	-7,60%	8,79%
	2025 r.	-6,30%	-3,32%	-14,68%	14,20%
	2030 r.	-10,24%	-12,56%	-18,95%	14,79%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	-15,10%	-20,64%	-22,82%	9,45%
	2040 r.	-19,70%	-26,78%	-27,02%	4,83%
	2045 r.	-23,66%	-30,65%	-33,47%	7,52%
	2050 r.	-27,23%	-33,51%	-40,55%	12,89%
Ekstrapolacja	2055 r.	-30,20%	-36,23%	-46,83%	18,67%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 19 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie autobusowe.

Ludność		Ogółem	W wieku przedprodukcyjnym	W wieku produkcyjnym	W wieku poprodukcyjnym
2016 r.		2 356 866	379 481	1 454 584	522 801
Prognoza GUS	2020 r.	-2,04%	0,78%	-7,00%	9,75%
	2025 r.	-4,96%	-1,81%	-13,45%	16,36%
	2030 r.	-8,23%	-10,60%	-17,02%	17,93%
Prognoza trendów na podstawie GUS	2035 r.	-12,41%	-18,31%	-20,22%	13,60%
	2040 r.	-16,41%	-23,96%	-23,86%	9,79%
	2045 r.	-19,83%	-27,20%	-29,99%	13,77%
	2050 r.	-22,92%	-29,42%	-36,93%	20,79%
Ekstrapolacja	2055 r.	-25,40%	-31,53%	-43,13%	28,40%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 20 Prognoza salda migracji dla strefy 0.

Rok	saldo migracji wewnętrznej			saldo migracji zagranicznej		
	wszystkie gminy	miasta	gminy wiejskie i miejsko-wiejskie	wszystkie gminy	miasta	gminy wiejskie i miejsko-wiejskie
2017 r.	-3361	-4584	+1223	-1789	-1639	-150
2018 r.	-3313	-4518	+1205	-1767	-1619	-148
2019 r.	-3284	-4470	+1186	-1738	-1592	-146
2020 r.	-3265	-4440	+1175	-1712	-1566	-146
2021 r.	-3177	-4343	+1166	-1689	-1546	-143
2022 r.	-3146	-4284	+1138	-1658	-1515	-143
2023 r.	-3063	-4186	+1123	-1633	-1491	-142
2024 r.	-3044	-4151	+1107	-1605	-1465	-140
2025 r.	-3006	-4097	+1091	-1586	-1448	-138
2026 r.	-3012	-4082	+1070	-1560	-1423	-137
2027 r.	-2961	-4017	+1056	-1539	-1403	-136
2028 r.	-2892	-3938	+1046	-1512	-1381	-131
2029 r.	-2828	-3860	+1032	-1484	-1354	-130
2030 r.	-2766	-3792	+1026	-1459	-1329	-130
2017 r.-2030 r.	-43118	-58762	+15644	-22731	-20771	-1960

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

łącznie napływ wewnętrzny w strefie 0 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 260 350 osób co stanowi około 12% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie odpływ wewnętrzny w strefie 0 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 303 468 osób co stanowi około 14% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie imigracja zagraniczna w strefie 0 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 13 767 osób co stanowi około 0,6% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie emigracja zagraniczna w strefie 0 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 36 498 osób co stanowi około 1,7% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie napływ wewnętrzny w strefie 1 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 101 337 osób co stanowi około 11% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie odpływ wewnętrzny w strefie 1 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 107 649 osób co stanowi około 12% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie imigracja zagraniczna w strefie 1 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 5 939 osób co stanowi około 0,7% ludności prognozowanej na rok 2030.

łącznie emigracja zagraniczna w strefie 1 w okresie 2017 - 2030 wyniesie 12 548 osób co stanowi około 1,4% ludności prognozowanej na rok 2030.

Tabela 21 Prognoza salda migracji dla strefy 1.

Rok	saldo migracji wewnętrznej			saldo migracji zagranicznej		
	wszystkie gminy	miasta	gminy wiejskie i miejsko-wiejskie	wszystkie gminy	miasta	gminy wiejskie i miejsko-wiejskie
2017 r.	-519	-683	+164	-549	-242	-307
2018 r.	-500	-667	+167	-531	-234	-297
2019 r.	-482	-665	+183	-519	-228	-291
2020 r.	-488	-654	+166	-508	-220	-288
2021 r.	-475	-646	+171	-494	-213	-281
2022 r.	-482	-636	+154	-484	-208	-276
2023 r.	-470	-630	+160	-476	-203	-273
2024 r.	-446	-604	+158	-463	-194	-269
2025 r.	-438	-603	+165	-460	-193	-267
2026 r.	-437	-594	+157	-451	-187	-264
2027 r.	-399	-562	+163	-437	-177	-260
2028 r.	-395	-564	+169	-422	-170	-252
2029 r.	-393	-558	+165	-414	-165	-249
2030 r.	-388	-562	+174	-401	-158	-243
2017 r.-2030 r.	-6312	-8628	+2316	-6609	-2792	-3817

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Analizując dane demograficzne zarówno historyczne jak i prognostyczne można dojść do następujących wniosków istotnych dla opracowania:

1. Występujący spadek liczby ludności, zarówno ten odnotowany, jak i ten prognozowany, może oznaczać zmniejszenie się zapotrzebowania na podróże i przewozy pasażerskie. Co prawda popyt ten kształtuje się w oparciu zarówno o liczbę ludności, jak i mobilność osób, jednak badania zmian mobilności zarówno w Krakowie, Poznaniu i Warszawie wskazują raczej na spadek mobilności w ostatnich latach. Może to mieć związek z innymi zjawiskami demograficznymi, takimi jak starzenie się społeczeństwa czy suburbanizacja, ale również ze zjawiskami nie związanymi z demografią, jak chociażby gwałtowny rozwój usług internetowych. Konsekwencją spadku popytu na podróże i przewozy pasażerskie może być zmniejszona efektywność ekonomiczna planowanych rozwiązań transportowych.

2. Kolejnym zjawiskiem jest starzenie się społeczeństwa. Przyjmuje się, że osoby starsze są osobami mniej mobilnymi. Wynika to z mniejszych potrzeb podróżowania tej grupy, jak i predyspozycji zdrowotnych. Można więc przyjąć, że jest to dodatkowy czynnik zmniejszający popyt na podróże i przewozy pasażerskie. Są co prawda podejmowane próby aktywizacji osób starszych, jednak zwiększenie aktywności tej grupy nie spowoduje wzrostu ich mobilności ponad mobilność osób w wieku produkcyjnym czy przedprodukcyjnym. Zjawisko to szczególnie niekorzystnie może wpływać na funkcjonowanie transportu zbiorowego. Maleje liczebność osób w wieku przedprodukcyjnym czyli uczniów, którzy są ważną grupą klientów transportu zbiorowego. Rośnie co prawda liczba osób w wieku poprodukcyjnym, czyli osób które częściej

wybierają transport zbiorowy, ale jest to grupa mniej mobilna, w dodatku bardziej ukierunkowana w swoich zachowaniach komunikacyjnych na wygodę i bezpośredniość połączeń, co może powodować wzrost kosztów utrzymania transportu zbiorowego. Spadek liczby osób w wieku produkcyjnym może powodować, utratę przychodów z biletów i wzrost refundacji.

3. Zjawisko suburbanizacji, w przypadku obszaru objętego Opracowaniem, oznacza migrację (oraz zmiany w ruchu naturalnym) mieszkańców z terenów o większej gęstości zaludnienia do obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia. Można to zaobserwować analizując tabele z saldem migracji oraz rysunki prognozowanej liczby mieszkańców. Zjawisko to jest szczególnie niekorzystne dla masowego transportu zbiorowego, w tym w pierwszym rzędzie dla tramwaju. Ukierunkowany na masowe przewozy tramwaj potrzebuje w sąsiedztwie swych tras nagromadzenia potencjałów ruchotwórczych by być efektywny ekonomicznie. Proces suburbanizacji działa więc destrukcyjnie na system transportu tramwajowego. Z tym zjawiskiem związany jest natomiast wzrost zapotrzebowania na podróże samochodowe, najwygodniejsze w realizacji na terenach o mniejszej gęstości zaludnienia. Alternatywą może być rozwój transportu kolejowego z reorganizacją pozostałych systemów transportowych tak, aby razem tworzyły sprawny system multimodalny, czyli budowa węzłów przesiadkowych, dostosowanie tras komunikacji autobusowej, budowa parkingów P&R i B&R.

4. Warto zauważyć, że w ostatnich latach niekorzystne trendy poprawiły się. Aby jednak poprawa ta miała znaczenie dla powyższych wniosków, musiałaby utrzymywać się w dłuższym okresie czasu. Należy jednak ostrożnie podchodzić do wyników prognoz demograficznych (zwłaszcza tych odległych), gdyż wiele czynników jest w stanie je zmienić.

Dane prognostyczne w gminach strefy 0 i 1 zawiera Załącznik 2.

3. Czynniki społeczno - gospodarcze

Według danych GUS w województwie śląskim wg stanu na koniec 2015 r. w pracowało 1 672 tys. osób. Dane o miejscach pracy w podziale na gminy przedstawiono w tabeli poniżej. Zdecydowanie najwięcej miejsc pracy w województwie śląskim znajduje się na obszarze Katowic - ponad 161 510. Kolejnymi miastami, w których zatrudnienie znajduje najwięcej osób są: Gliwice (79 675 miejsc pracy), Tychy (47 767 miejsc pracy) i Sosnowiec (45 990 miejsc pracy).

Tabela 22 Pracujący według faktycznego miejsca pracy w gminach strefy 0.

Gmina	Pracujący	Gmina	Pracujący
Będzin	12 409	Ożarówice	2 951
Bieruń	9 724	Piekary Śląskie	11 065
Bobrowniki	1 030	Pilchowice	1 137
Bojszowy	1 052	Psary	809
Bytom	28 294	Pyskowice	3 899
Chełm Śląski	654	Radzionków	3 608
Chorzów	27 454	Ruda Śląska	33 238
Czeladź	6 298	Rudziniec	1 076
Dąbrowa Górnicza	39 709	Siemianowice Śląskie	13 019
Gierałtowice	1 365	Siewierz	3 537
Gliwice	79 675	Sławków	1 496
Imielin	914	Sosnowiec	45 990
Jaworzno	20 743	Sośnicowice	1 597
Katowice	161 510	Świerklaniec	1 757
Knurów	9 715	Świętochłowice	7 580
Kobiór	431	Tarnowskie Góry	15 653
Lędziny	5 876	Tychy	47 767
Łaziska Górne	5 582	Wojkowice	1 220
Mierzęcice	781	Wry	754
Mikołów	13 575	Zabrze	38 142
Mysłowice	19 446	Zbrostowice	2 434
Razem strefa 0			684 966

Według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób oraz gospodarstw indywidualnych w rolnictwie. - stan na koniec 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Tabela 23 Pracujący według faktycznego miejsca pracy w gminach strefy 1.

Gmina	Pracujący	Gmina	Pracujący
Bierawa	1 514	Miedzna	1 988
Bolesław	2 461	Myszków	5 894
Boronów	744	Ogrodzieniec	857
Bukowno	3 249	Ornontowice	3 869
Chełmek	1 907	Orzesze	3 169
Chrzanów	11 283	Oświęcim (gmina miejska)	11 654
Ciasna	1 586	Oświęcim (gmina wiejska)	1 841
Czerwionka-Leszczyny	4 513	Pawłowice	9 138
Goczałkowice-Zdrój	2 437	Pawonków	459
Herby	1 314	Pilica	1 765
Irządze	162	Poręba	767
Kalety	610	Pszczyna	11 924
Kędzierzyn-Koźle	16 011	Rybnik	39 514
Klucze	2 242	Suszec	4 094
Kochanowice	545	Szczekociny	1 171
Koszęcin	1 143	Toszek	1 551
Koziegłowy	1 554	Trzebinia	6 565
Kroczyce	555	Tworóg	1 011
Krupski Młyn	1 223	Ujazd	911
Kuźnia Raciborska	1 715	Wielowieś	381
Libiąż	4 732	Włodowice	341
Lubliniec	7 648	Woźniki	951
Łazy	1 484	Zawiercie	11 814
Miasteczko Śląskie	1 930	Żarnowiec	257
Razem strefa 0			194 448

Według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności; bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób oraz gospodarstw indywidualnych w rolnictwie. - stan na koniec 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Na terenie województwa zarejestrowanych jest ponad 467 000 podmiotów gospodarczych, z czego ponad połowa w strefie 0. Poniższe tabele prezentują zestawienie podmiotów gospodarczych według sektora, osobowości prawnej oraz według sekcji PKD.

Tabela 24 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON.

Podmioty			Województwo śląskie	Strefa 0
Ogółem			465 779	254 128
sektor publiczny			1 6032	10 077
sektor prywatny			44 7042	242 384
z liczby ogółem	osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej	razem	131 248	80 262
		spółki handlowe	47 907	30 699
		spółki cywilne	35 878	21 272
		spółdzielnie	1 151	498
		fundacje, stowarzyszenia	11 859	5 880
	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą		334 531	173 866

Bez osób prowadzących gospodarstwa indywidualne w rolnictwie - stan na koniec 2015 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Tabela 25 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze według sekcji.

Sekcja		Województwo śląskie	Strefa 0	
		l. podm.	l. podm.	udział
ogółem		467 090	254 662	54,52%
Sekcja A	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	4 865	1 067	21,93%
Sekcja B	górnictwo i wydobywanie	577	333	57,71%
Sekcja C	przetwórstwo przemysłowe	44 355	19 965	45,01%
Sekcja D	wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	621	343	55,23%
Sekcja E	dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	1 868	1 020	54,60%
Sekcja F	budownictwo	51 970	25 456	48,98%
Sekcja G	handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	126 197	68 732	54,46%
Sekcja H	transport i gospodarka magazynowa	28 893	16 421	56,83%
Sekcja I	działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	14 374	7 375	51,31%
Sekcja J	informacja i komunikacja	13 734	8 651	62,99%
Sekcja K	działalność finansowa i ubezpieczeniowa	14 852	8 750	58,91%
Sekcja L	działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	26 432	19 212	72,68%
Sekcja M	działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	43 428	25 846	59,51%
Sekcja N	działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	12 925	7 449	57,63%
Sekcja O	administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	1 783	522	29,28%
Sekcja P	edukacja	16 723	8 971	53,64%
Sekcja Q	opieka zdrowotna i pomoc społeczna	25 004	14 420	57,67%
Sekcja R	działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	8 523	4 328	50,78%
Sekcje S i T	gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	29 164	15 397	52,79%
Sekcja U	organizacje i zespoły eksterytorialne	6	3	50,00%

Bez osób prowadzących gospodarstwa indywidualne w rolnictwie - stan 2016 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach w 2014 r. wykonał opracowanie „Prognoza zatrudnienia w województwie śląskim do 2020 roku”. Wykonano trzy warianty prognozy i jako ostateczny przyjęto wariant ekspercki. W poniższej tabeli zestawiono dane historyczne wg stanu na IV kwartał roku oraz wartości prognozowane. Prognoza dla województwa śląskiego jest jednak zbyt optymistyczna i faktyczna liczba pracujących już w 2013 r. była niższa niż zakładano. Ponadto według prognozy następować miał wzrost liczby pracujących do 2018 r. a następnie nieznaczny spadek, podczas gdy faktyczna liczba pracujących waha się zachowując ogólną tendencję spadkową.

Tabela 26 Liczba pracujących w Polsce i w województwie śląskim- porównanie danych historycznych i prognostycznych.

Lata	Liczba pracujących [tys. osób]			
	Polska		Województwo śląskie	
	Dane historyczne	Prognoza	Dane historyczne	Prognoza
2012 r.	15 636	-	1 913	-
2013 r.	15 713	15 401	1 908	1 957
2014 r.	16 018	15 360	1 845	1 957
2015 r.	16 280	15 447	1 745	1 976
2016 r.	16 328	15 473	1 893	1 982
2017 r.	16 281*	15 513	1 888*	1 983
2018 r.	-	15 584	-	1 990
2019 r.	-	15 561	-	1 984
2020 r.	-	15 586	-	1 987

*według stanu za I kwartał

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Prognoza zatrudnienia w województwie śląskim do 2020 roku” Wojewódzki Urząd Pracy w Katowicach, 2014 r. oraz danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Przeprowadzono prognozę liczby pracujących w gminach strefy 0 i 1 w oparciu o prognozowaną stopę bezrobocia oraz prognozę liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. Wyniki prognozy przedstawia tabela poniżej.

Tabela 27 Prognozowana liczba pracujących.

Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Strefa 0									
Będzin	32 229	31 056	29 906	29 521	28 996	27 906	25 551	22 910	20 543
Bieruń	12 407	11 674	10 640	10 085	9 935	9 798	9 406	8 813	8 257
Bobrowniki	6 833	6 755	6 702	6 694	6 805	6 788	6 496	6 174	5 867
Bojszowy	4 860	4 960	5 027	5 243	5 373	5 478	5 398	5 266	5 136
Bytom	96 855	92 482	85 438	79 913	71 911	65 339	60 718	57 189	53 865
Chełm Śląski	3 784	3 737	3 742	3 835	3 930	4 007	3 949	3 851	3 757
Chorzów	63 053	61 330	58 727	56 937	55 950	54 405	51 388	47 904	44 657
Czeladź	17 955	16 763	15 334	14 573	14 314	13 776	12 613	11 310	10 141
Dąbrowa Górnicza	69 559	65 186	60 412	58 217	55 999	52 958	46 957	40 596	35 097
Gierałtówice	7 109	7 200	7 331	7 571	7 556	7 531	7 281	6 939	6 614
Gliwice	105 866	100 465	93 655	89 986	86 877	82 892	75 976	67 781	60 471
Imielin	5 471	5 500	5 557	5 819	5 732	5 653	5 427	5 084	4 764

Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Jaworzno	56 143	53 229	48 869	46 235	44 191	42 045	38 590	34 174	30 264
Katowice	173 306	163 696	150 537	142 288	135 977	129 150	118 168	104 953	93 216
Knurów	22 992	21 873	20 250	19 305	18 689	17 978	16 670	15 101	13 679
Kobiór	2 975	2 931	2 880	2 895	2 869	2 825	2 703	2 517	2 343
Lędziny	10 565	10 367	9 818	9 517	9 375	9 245	8 875	8 316	7 791
Łaziska Górne	13 761	13 171	12 377	12 054	12 061	11 967	11 486	10 832	10 216
Mierzęcice	4 571	4 505	4 439	4 488	4 562	4 550	4 355	4 139	3 933
Mikołów	23 767	23 202	22 640	22 642	22 654	22 479	21 574	20 346	19 188
Mysłowice	45 054	43 067	39 786	38 294	37 375	36 266	33 963	30 960	28 223
Ożarówice	3 426	3 413	3 375	3 449	3 386	3 290	3 113	2 898	2 697
Piekary Śląskie	32 832	30 890	28 214	26 845	25 766	24 527	22 573	20 202	18 081
Pilchowice	7 191	7 271	7 354	7 467	7 452	7 427	7 180	6 843	6 522
Psary	6 843	6 784	6 791	6 825	6 938	6 920	6 623	6 294	5 982
Pyskowice	11 163	10 643	9 939	9 406	9 106	8 760	8 122	7 358	6 665
Radzionków	9 989	9 650	9 122	8 777	8 570	8 300	7 740	7 095	6 504
Ruda Śląska	83 223	78 911	72 586	69 056	66 737	64 176	59 475	53 974	48 981
Rudziniec	6 503	6 452	6 261	6 089	6 077	6 057	5 856	5 581	5 319
Siemianowice	39 437	37 283	34 227	32 568	30 707	28 638	25 630	22 406	19 588
Siewierz	7 141	6 953	6 690	6 537	6 485	6 307	5 853	5 345	4 881
Sławków	4 046	3 978	3 890	3 955	3 885	3 739	3 423	3 070	2 753
Sosnowiec	116 183	108 286	98 638	92 895	88 086	82 129	72 107	61 811	52 985
Sośnicowice	5 423	5 363	5 259	5 282	5 192	5 084	4 817	4 481	4 169
Świerklaniec	7 235	7 249	7 214	7 353	7 218	7 014	6 635	6 177	5 750
Świętochłowice	29 474	27 816	25 611	24 140	22 627	20 989	18 682	16 245	14 127
Tarnowskie Góry	35 163	33 897	32 223	31 681	30 937	29 961	27 939	25 612	23 479
Tychy	75 822	71 203	66 683	65 582	64 518	62 418	56 857	50 161	44 254
Wojkowice	5 281	5 062	4 600	4 305	4 228	4 069	3 726	3 341	2 996
Wiry	4 963	5 184	5 526	5 973	6 278	6 530	6 561	6 456	6 352
Zabrze	105 310	100 077	91 431	85 121	79 139	73 921	66 671	58 797	51 853
Zbrosławice	9 741	9 610	9 241	9 045	8 879	8 628	8 162	7 598	7 073
Razem strefa 0	1 385 502	1 319 125	1 228 946	1 178 461	1 133 343	1 081 921	995 287	896 903	809 036
strefa 1									
województwo śląskie									
Boronów	2 045	2 018	1 942	1 877	1 677	1 530	1 428	1 337	1 252
Ciasna	4 683	4 535	4 194	3 869	3 458	3 154	2 944	2 756	2 580
Czerwionka-	25 632	24 775	23 283	22 658	21 114	20 369	20 023	19 786	19 551
Goczałkowice-Zdrój	4 104	4 122	4 074	4 059	3 731	3 545	3 423	3 321	3 222
Herby	4 027	3 915	3 715	3 593	3 211	2 929	2 734	2 560	2 396
Irządze	1 547	1 517	1 442	1 345	1 209	1 097	1 024	964	907
Kalety	5 326	5 152	4 781	4 529	4 120	3 883	3 744	3 630	3 520
Kochanowice	4 322	4 258	4 046	3 930	3 513	3 204	2 991	2 800	2 621
Koszęcin	7 049	6 945	6 675	6 547	5 851	5 338	4 982	4 664	4 366
Koziegłowy	8 317	8 104	7 750	7 611	6 965	6 532	6 277	6 015	5 764
Kroczyce	3 639	3 605	3 497	3 482	3 128	2 840	2 651	2 495	2 348
Krupski Młyn	1 922	1 835	1 661	1 496	1 377	1 297	1 246	1 214	1 183
Kuźnia Raciborska	7 422	7 223	6 645	6 186	5 441	4 978	4 688	4 444	4 214

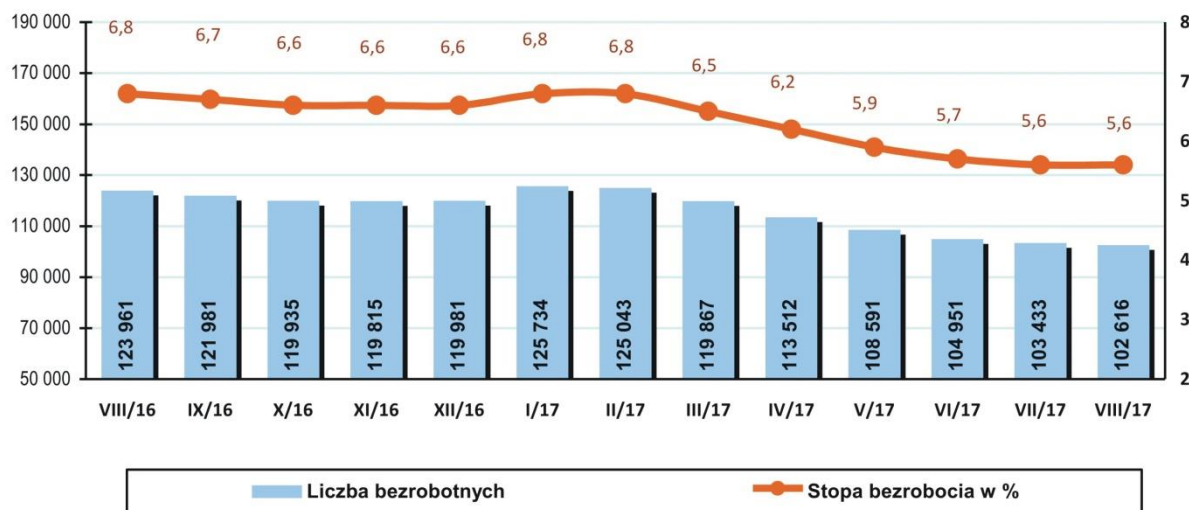
Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Lubliniec	14 297	13 654	12 757	12 131	10 889	10 185	9 722	9 327	8 949
Łazy	9 360	8 977	8 531	8 280	7 416	6 775	6 340	5 966	5 614
Miasteczko Śląskie	4 323	4 191	3 929	3 740	3 402	3 206	3 092	2 998	2 906
Miedźna	10 966	10 535	9 520	9 035	8 304	7 889	7 620	7 392	7 171
Myszków	18 651	17 847	16 616	16 034	14 457	13 497	12 965	12 350	11 764
Ogrodzieniec	5 342	5 143	4 804	4 645	4 161	3 801	3 557	3 347	3 150
Ornontowice	3 739	3 767	3 833	3 971	3 905	3 938	4 057	4 175	4 296
Orzesze	12 534	12 418	12 279	12 419	11 569	11 140	11 028	10 917	10 806
Pawłowice	11 548	11 149	10 260	10 021	9 211	8 751	8 452	8 200	7 955
Pawonków	4 202	4 107	3 952	3 744	3 346	3 052	2 849	2 667	2 496
Pilica	5 134	4 893	4 518	4 272	3 826	3 495	3 271	3 078	2 897
Poręba	4 935	4 726	4 443	4 302	3 846	3 528	3 306	3 111	2 928
Pszczyna	31 166	30 410	29 266	28 958	26 735	25 586	24 914	24 393	23 883
Rybnik	83 038	79 484	74 518	72 107	64 963	60 760	58 259	55 848	53 536
Suszec	7 620	7 690	7 535	7 548	6 937	6 591	6 366	6 176	5 991
Szczekociny	4 428	4 224	3 897	3 695	3 309	3 023	2 829	2 663	2 505
Toszek	5 774	5 529	5 053	4 747	4 373	4 162	4 061	3 977	3 896
Tworóg	5 009	4 881	4 648	4 423	4 073	3 835	3 684	3 590	3 499
Wielowieś	3 727	3 670	3 437	3 334	3 138	3 039	3 007	2 999	2 991
Włodowice	3 024	2 950	2 859	2 836	2 547	2 313	2 159	2 032	1 912
Woźniki	5 803	5 657	5 334	5 146	4 607	4 240	3 990	3 769	3 561
Zawiercie	28 066	26 636	24 722	23 528	21 033	19 292	18 083	17 016	16 013
Żarnowiec	2 668	2 592	2 515	2 503	2 248	2 041	1 906	1 793	1 688
województwo małopolskie									
Bolesław	4 454	4 320	4 218	4 226	3 833	3 527	3 319	3 162	3 013
Bukowno	5 992	5 676	5 182	4 888	4 253	3 814	3 495	3 199	2 928
Chełmek	7 847	7 603	7 255	6 997	6 385	5 934	5 672	5 452	5 240
Chrzanów	27 014	25 630	23 386	22 097	19 889	18 375	17 468	16 629	15 830
Klucze	8 663	8 510	8 288	8 168	7 407	6 817	6 414	6 111	5 822
Libiąż	13 495	12 889	11 982	11 460	10 315	9 529	9 059	8 624	8 210
Oświęcim (miasto)	21 648	20 574	19 123	18 019	16 017	14 496	13 489	12 599	11 768
Oświęcim (gmina)	11 196	11 263	11 133	11 190	10 450	9 928	9 696	9 524	9 355
Trzebinia	19 891	19 233	18 101	17 518	15 767	14 567	13 848	13 183	12 550
województwo opolskie									
Bierawa	4 817	4 708	4 361	4 170	3 543	3 161	2 886	2 689	2 505
Kędzierzyn-Koźle	35 795	34 267	31 616	29 542	25 443	22 628	20 727	19 097	17 595
Ujazd	3 998	3 920	3 713	3 582	3 134	2 851	2 665	2 509	2 362
Razem strefa 1	530 198	511 725	481 289	464 459	419 527	390 465	372 413	356 548	341 508

Źródło: Opracowanie własne.



Stopa bezrobocia oraz liczba bezrobotnych w województwie śląskim na przestrzeni roku rozpoczynając od sierpnia 2016 r. według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Katowicach została przedstawiona na rysunku poniżej. Bezrobocie w sierpniu bieżącego roku wyniosło w województwie 5,6%.

Rysunek 3 Liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia w województwie śląskim.



Stan na koniec miesiąca

Źródło: „Informacja o sytuacji na rynku pracy w województwie śląskim według stanu na 31 maja 2017 r.”, Zespół ds. Statystyki, Badań i Analiz, Katowice, 2017 r.

Tabela 28 Stopa bezrobocia w gminach strefy 0 i 1 w latach 2014-2016.

gmina	2014 r.	2015 r.	2016 r.
strefa 0			
Będzin	8,25%	7,89%	6,91%
Bieruń	2,73%	2,09%	1,95%
Bobrowniki	6,28%	5,77%	5,17%
Bojszowy	2,46%	2,19%	1,62%
Bytom	9,58%	8,58%	7,14%
Chełm Śląski	3,47%	2,74%	2,82%
Chorzów	6,11%	5,47%	4,62%
Czeladź	8,32%	7,53%	6,40%
Dąbrowa Górnicza	7,57%	6,61%	5,98%
Gierałtów	3,12%	2,71%	2,13%
Gliwice	5,76%	5,09%	4,05%
Imielin	3,53%	2,98%	2,29%
Jaworzno	4,54%	3,50%	3,04%
Katowice	5,24%	4,37%	3,29%
Knurów	4,68%	4,09%	3,19%
Kobiór	4,04%	3,36%	2,95%
Lędziny	3,79%	2,91%	2,62%
Łaziska Górne	4,84%	4,22%	2,83%
Mierzęcice	6,28%	5,19%	5,14%

gmina	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Mikołów	4,77%	3,90%	2,82%
Mysłowice	5,30%	4,57%	3,55%
Ożarówice	5,11%	5,25%	4,64%
Piekary Śląskie	6,63%	5,96%	4,64%
Pilchowice	3,93%	3,36%	3,09%
Psary	6,37%	6,51%	5,52%
Pyskowice	5,67%	5,38%	4,06%
Radzionków	5,65%	5,10%	4,38%
Ruda Śląska	4,07%	3,50%	2,70%
Rudziniec	5,08%	5,12%	4,79%
Siemianowice Śląskie	6,57%	5,80%	4,03%
Siewierz	6,64%	5,86%	4,95%
Sławków	7,13%	6,42%	5,59%
Sosnowiec	7,05%	6,27%	5,65%
Sośnicowice	4,03%	3,62%	3,12%
Świerklaniec	5,59%	4,92%	4,63%
Świętochłowice	5,67%	4,69%	3,93%
Tarnowskie Góry	6,34%	5,50%	4,93%
Tychy	3,70%	2,93%	2,71%
Wojkowice	6,91%	6,59%	6,05%
Wry	3,45%	3,00%	1,81%
Zabrze	6,50%	5,26%	3,89%
Zbrosławice	4,97%	4,72%	3,90%
strefa 1			
województwo śląskie			
Boronów	6,28%	5,98%	5,90%
Ciasna	5,39%	4,57%	3,94%
Czerwionka-Leszczyny	4,20%	3,70%	3,67%
Goczałkowice-Zdrój	2,92%	2,76%	2,13%
Herby	7,30%	6,82%	5,85%
Irządze	6,99%	7,34%	5,74%
Kalety	6,86%	6,38%	5,63%
Kochanowice	6,49%	5,27%	4,80%
Koszęcin	6,66%	5,40%	4,79%
Koziegłowy	7,57%	6,41%	5,34%
Kroczyce	9,18%	8,38%	6,81%
Krupski Młyn	5,11%	4,79%	4,30%
Kuźnia Raciborska	3,98%	4,14%	3,78%
Lubliniec	6,04%	5,09%	4,57%
Łazy	7,37%	6,33%	5,74%
Miasteczko Śląskie	7,28%	7,06%	5,81%
Miedźna	2,80%	2,28%	2,07%
Myszków	9,34%	7,86%	6,52%
Ogrodzieniec	8,10%	7,54%	6,05%
Ornontowice	2,47%	2,59%	2,43%
Orzesze	4,19%	3,70%	2,78%

gmina	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Pawłowice	2,79%	2,51%	2,33%
Pawonków	4,64%	3,53%	4,15%
Pilica	5,98%	5,17%	4,40%
Poręba	7,08%	7,18%	6,06%
Pszczyna	4,47%	3,98%	3,47%
Rybnik	4,73%	4,35%	3,74%
Suszec	3,07%	2,49%	2,28%
Szczekociny	9,04%	9,26%	7,89%
Toszek	5,03%	4,59%	3,78%
Tworóg	5,12%	4,91%	4,20%
Wielowieś	5,48%	4,97%	4,48%
Włodowice	9,79%	8,68%	7,63%
Woźniki	5,83%	5,67%	4,88%
Zawiercie	8,86%	8,11%	6,68%
Żarnowiec	4,99%	4,50%	3,23%
województwo małopolskie			
Bolesław	8,50%	7,96%	5,71%
Bukowno	7,82%	7,49%	5,30%
Chełmek	5,24%	3,90%	3,37%
Chrzanów	7,59%	6,65%	6,05%
Klucze	10,20%	9,34%	7,01%
Libiąż	5,95%	5,03%	4,41%
Oświęcim (gmina)	4,12%	3,53%	2,99%
Oświęcim (miasto)	7,16%	5,81%	4,93%
Trzebinia	7,74%	6,70%	5,94%
województwo opolskie			
Bierawa	5,50%	5,15%	4,44%
Kędzierzyn-Koźle	7,18%	6,94%	6,26%
Ujazd	3,63%	3,71%	3,28%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych.

Prognoza stopy bezrobocia do 2019 r. została przedstawiona w „Raporcie o inflacji” Narodowego Banku Polskiego z lipca 2017 r. i wynosi odpowiednio w 2017 r. – 4,9%; 2018 r. – 4,3%; 2019 r. – 4,1%. Źródłem danych o stopie bezrobocia w przypadku tego dokumentu są dane BAEL, gdzie dane pozyskiwane są z badań przeprowadzanych przez GUS, tak więc wartość ta różni się od stopy bezrobocia rejestrowanego, która obliczana jest w oparciu o dane pochodzące z rejestrów powiatowych urzędów pracy. Tym samym osoba zaliczana do grona bezrobotnych w BAEL nie musi figurować w rejestrach urzędu pracy.

Na potrzeby prognozy liczby bezrobotnych dla gmin strefy 0 i 1 do roku 2019 przyjęto spadek liczby bezrobotnych rok do roku analogiczny, jak w dokumencie Narodowego Banku Polskiego. Na lata kolejne, w gminach, w których prognozowana stopa bezrobocia w 2019 r. osiągnie poziom niższy od zakładanego przez NBP, założono utrzymanie się bezrobocia na poziomie z roku 2019. W pozostałych gminach przyjęto, że trend spadku stopy bezrobocia z 2019 r. utrzyma się w latach kolejnych i zatrzyma w momencie osiągnięcia granicznej wartości 4,1.

Tabela 29 Prognozowana liczba bezrobotnych.

Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
strefa 0									
Będzin	1 899	1 515	1 279	1 262	1 240	1 193	1 092	979	878
Bieruń	198	162	148	140	138	136	130	122	114
Bobrowniki	292	243	241	241	245	244	234	222	211
Bojszowy	62	52	53	55	57	58	57	56	54
Bytom	5 914	4 718	3 718	3 416	3 074	2 793	2 596	2 445	2 303
Chełm Śląski	86	72	72	73	75	77	76	74	72
Chorzów	2 418	2 000	1 916	1 857	1 825	1 775	1 676	1 563	1 457
Czeladź	983	784	656	623	612	589	539	484	434
Dąbrowa Górnicza	3 547	2 830	2 583	2 489	2 394	2 264	2 008	1 736	1 500
Gierałtowiec	122	102	104	108	107	107	103	99	94
Gliwice	3 572	2 932	2 734	2 627	2 536	2 419	2 218	1 978	1 765
Imielin	100	84	84	88	87	86	82	77	72
Jaworzno	1 406	1 155	1 060	1 003	959	912	837	741	656
Katowice	4 718	3 872	3 560	3 365	3 216	3 055	2 795	2 482	2 205
Knurów	605	497	460	438	424	408	378	343	311
Kobiór	72	60	59	59	59	58	55	51	48
Lędziny	225	187	177	171	169	167	160	150	140
Łaziska Górne	319	263	247	241	241	239	229	216	204
Mierzęcice	194	161	159	160	163	163	156	148	141
Mikołów	548	454	443	443	443	440	422	398	375
Mysłowice	1 322	1 088	1 005	967	944	916	858	782	713
Ożarówce	131	109	108	110	108	105	99	92	86
Piekary Śląskie	1 276	1 043	953	906	870	828	762	682	610
Pilchowice	179	150	152	154	154	154	149	142	135
Psary	314	262	262	263	267	267	255	243	231
Pyskowice	377	310	289	274	265	255	236	214	194
Radzionków	362	298	282	271	265	257	239	219	201
Ruda Śląska	1 845	1 515	1 393	1 325	1 281	1 232	1 142	1 036	940
Rudziniec	256	213	206	201	200	200	193	184	175
Siemianowice Śląskie	1 324	1 085	996	947	893	833	746	652	570
Siewierz	294	244	235	230	228	222	206	188	171
Sławków	190	158	155	158	155	149	136	122	110
Sosnowiec	5 588	4 561	4 155	3 913	3 710	3 459	3 037	2 603	2 232
Sońnicowice	138	114	112	113	111	108	103	95	89
Świerklaniec	275	229	228	232	228	222	210	195	182
Świętochłowice	963	790	728	686	643	596	531	462	401
Tarnowskie Góry	1 450	1 196	1 137	1 118	1 091	1 057	986	904	828
Tychy	1 703	1 398	1 309	1 287	1 266	1 225	1 116	985	869
Wojkowice	270	216	197	184	181	174	159	143	128
Wry	71	60	64	70	73	76	76	75	74
Zabrze	3 402	2 793	2 552	2 376	2 209	2 063	1 861	1 641	1 447
Zbroslawice	311	258	249	243	239	232	220	204	190
Razem strefa 0	49 321	40 233	36 520	34 887	33 445	31 813	29 163	26 227	23 610

Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
strefa 1									
województwo śląskie									
Boronów	101	84	81	78	70	64	59	56	52
Ciasna	153	126	116	107	96	88	82	76	72
Czerwionka-Leszczyny	773	638	600	584	544	525	516	510	504
Goczałkowice-Zdrój	70	59	58	58	53	51	49	47	46
Herby	198	163	155	150	134	122	114	107	100
Irządze	74	62	59	55	49	45	42	39	37
Kalety	249	205	190	180	164	154	149	144	140
Kochanowice	172	142	135	132	118	107	100	94	88
Koszęcin	278	231	222	218	195	178	166	155	145
Koziegłowy	371	307	294	288	264	248	238	228	218
Kroczyce	209	166	149	149	134	121	113	107	100
Krupski Młyn	68	55	50	45	42	39	38	37	36
Kuźnia Raciborska	231	191	175	163	144	131	124	117	111
Lubliniec	545	448	419	398	358	334	319	306	294
Łazy	451	372	354	343	307	281	263	247	233
Miasteczko Śląskie	211	174	163	155	141	133	128	124	121
Miedźna	185	152	137	130	120	114	110	107	104
Myszków	1 032	823	710	686	618	577	554	528	503
Ogrodzieniec	272	217	205	199	178	163	152	143	135
Ornontowice	73	61	62	64	63	64	66	68	70
Orzesze	283	235	233	235	219	211	209	207	205
Pawłowice	220	181	166	163	149	142	137	133	129
Pawonków	143	119	114	108	97	88	82	77	72
Pilica	188	155	143	135	121	110	103	97	92
Poręba	251	201	190	184	164	151	141	133	125
Pszczyna	886	734	706	699	645	617	601	588	576
Rybnik	2 567	2 116	1 984	1 920	1 729	1 618	1 551	1 487	1 425
Suszec	139	116	114	114	105	100	96	94	91
Szczekociny	300	240	189	158	141	129	121	114	107
Toszek	180	148	136	127	117	112	109	107	105
Tworóg	172	143	136	129	119	112	108	105	102
Wielowieś	137	114	106	103	97	94	93	93	93
Włodowice	196	156	123	121	109	99	92	87	82
Woźniki	234	194	183	177	158	146	137	129	122
Zawiercie	1 596	1 273	1 057	1 006	899	825	773	727	685
Żarnowiec	71	59	57	57	51	46	43	41	38
województwo małopolskie									
Bolesław	213	176	172	173	157	144	136	129	123
Bukowno	267	219	200	188	164	147	135	123	113
Chełmek	217	180	172	166	151	140	134	129	124
Chrzanów	1 389	1 108	1 000	945	850	786	747	711	677
Klucze	514	410	354	349	317	291	274	261	249
Libiąż	496	409	380	364	328	303	288	274	261

Gmina	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Oświęcim (gmina)	271	227	225	226	211	200	196	192	189
Oświęcim (miasto)	895	734	683	643	572	517	481	450	420
Trzebinia	996	794	774	749	674	623	592	564	537
województwo opolskie									
Bierawa	177	147	136	130	110	99	90	84	78
Kędzierzyn-Koźle	1 896	1 513	1 352	1 263	1 088	967	886	816	752
Ujazd	107	88	84	81	71	64	60	57	53
razem strefa 1	19 721	16 071	14 729	14 146	12 731	11 797	11 205	10 685	10 197

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 30 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w latach 2014-2016.

Powiat	Strefa	2014 r.	2015 r.	2016 r.
województwo śląskie		4 100,51 zł	4 221,45 zł	4 295,29 zł
powiaty grodzkie województwa śląskiego				
Bytom	strefa 0	3 542,70 zł	4 050,32 zł	4 024,91 zł
Chorzów	strefa 0	3 638,84 zł	3 754,13 zł	3 904,00 zł
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	4 445,38 zł	4 613,23 zł	4 802,04 zł
Gliwice	strefa 0	4 482,68 zł	4 726,43 zł	4 832,33 zł
Jaworzno	strefa 0	4 714,66 zł	5 333,82 zł	5 314,60 zł
Katowice	strefa 0	5 199,41 zł	5 262,02 zł	5 274,86 zł
Mysłowice	strefa 0	3 704,34 zł	3 787,80 zł	3 872,43 zł
Piekary Śląskie	strefa 0	3 594,01 zł	3 958,91 zł	4 235,29 zł
Ruda Śląska	strefa 0	3 438,13 zł	3 577,97 zł	3 719,66 zł
Rybnik	strefa 1	3 607,45 zł	3 762,40 zł	3 884,81 zł
Siemianowice Śląskie	strefa 0	3 625,95 zł	3 700,78 zł	3 844,70 zł
Sosnowiec	strefa 0	3 624,37 zł	3 706,45 zł	3 770,76 zł
Świętochłowice	strefa 0	3 145,07 zł	3 260,66 zł	3 353,91 zł
Tychy	strefa 0	3 819,32 zł	4 011,32 zł	4 141,97 zł
Zabrze	strefa 0	3 835,40 zł	3 955,12 zł	4 029,87 zł
powiaty ziemskie województwa śląskiego				
będziński	strefa 0	3 281,19 zł	3 451,24 zł	3 586,29 zł
bieruńsko-lędziński	strefa 0	3 621,81 zł	3 657,77 zł	3 791,25 zł
gliwicki	strefa 0 i 1	3 249,88 zł	3 420,49 zł	3 564,05 zł
lubliniecki	strefa 1	3 304,27 zł	3 411,51 zł	3 558,10 zł
mikołowski	strefa 0 i 1	3 431,97 zł	3 657,03 zł	3 753,81 zł
myszkowski	strefa 1	3 171,04 zł	3 331,77 zł	3 454,79 zł
pszczyński	strefa 0 i 1	3 254,73 zł	3 372,27 zł	3 465,69 zł
raciborski	strefa 1	3 579,20 zł	3 735,23 zł	3 864,61 zł
rybnicki	strefa 1	3 508,61 zł	3 624,92 zł	3 685,58 zł
tarnogórski	strefa 0 i 1	3 307,26 zł	3 569,46 zł	3 745,06 zł
zawierciański	strefa 1	3 507,52 zł	3 681,04 zł	3 840,22 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych.

Według przyjętego w kwietniu 2017 r. „Wieloletniego Planu Finansowego Państwa ma lata 2017-2020” przewiduje się, że w 2017 r. nominalne tempo wzrostu przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej wyniesie 4,8%. W kolejnych latach wyniesie ono odpowiednio 4,7% w 2018 r., 5,1% w 2019 r. i 5,3% w 2020 r. Realny wzrost wynagrodzeń w kolejnych latach prognozy będzie bliski oczekiwanym zmianom w długookresowym trendzie produktywności pracy. Wskaźnik wzrostu produktywności pracy wynosi odpowiednio: 2030 r. – 2,3; dla 2040 r. – 1,9; 2050 r. 1,8; 2060 r. – 1,5. Takie założenia przyjęto dla obszaru województwa śląskiego. Wskaźniki wzrostu przyjęte do prognozy przedstawia tabela 31, natomiast tabela 32 prognozowane miesięczne wynagrodzenie brutto w latach 2017-2055.

Tabela 31 Wskaźniki wzrostu wynagrodzeń w latach 2017-2055.

Lata	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r. - 2030 r.	2031r. - 2040 r.	2041r. - 2050 r.	2051 r. - 2055 r.
Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń	4,8	4,7	5,1	5,3	3,93	3,25	3,08	2,56

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Wieloletniego Planu Finansowego Państwa ma lata 2017-2020”.

Tabela 32 Prognozowane przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto.

Lata	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto	Lata	Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto
2017 r.	4 501,46 zł	2037 r.	9 594,41 zł
2018 r.	4 713,03 zł	2038 r.	9 906,07 zł
2019 r.	4 953,40 zł	2039 r.	10 227,86 zł
2020 r.	5 215,93 zł	2040 r.	10 560,10 zł
2021 r.	5 421,03 zł	2041 r.	10 885,08 zł
2022 r.	5 634,20 zł	2042 r.	11 220,06 zł
2023 r.	5 855,75 zł	2043 r.	11 565,34 zł
2024 r.	6 086,01 zł	2044 r.	11 921,26 zł
2025 r.	6 325,33 zł	2045 r.	12 288,12 zł
2026 r.	6 574,06 zł	2046 r.	12 666,28 zł
2027 r.	6 832,57 zł	2047 r.	13 056,08 zł
2028 r.	7 101,24 zł	2048 r.	13 457,87 zł
2029 r.	7 380,48 zł	2049 r.	13 872,02 zł
2030 r.	7 670,70 zł	2050 r.	14 298,92 zł
2031 r.	7 919,88 zł	2051 r.	14 665,62 zł
2032 r.	8 177,15 zł	2052 r.	15 041,72 zł
2033 r.	8 442,77 zł	2053 r.	15 427,47 zł
2034 r.	8 717,02 zł	2054 r.	15 823,11 zł
2035 r.	9 000,19 zł	2055 r.	16 228,90 zł
2036 r.	9 292,55 zł		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Wieloletniego Planu Finansowego Państwa ma lata 2017-2020” oraz danych z Banku Danych Lokalnych.



Optymistyczne prognozy gospodarcze, zarówno dla obszaru Opracowania, Województwa i Kraju, mogą oznaczać wzrost zapotrzebowania na podróże i przewozy. W okresach prosperity wzrasta z reguły mobilność mieszkańców, ale przede wszystkim wzrasta zapotrzebowanie na przewóz ładunków. Z tego punktu widzenia szczególnie istotny będzie rozwój alternatywnych dla transportu drogowego, środków transportu (kolej, żegluga rzeczna) oraz tworzenie bazy dla sprawniejszego planowania i realizacji łańcuchów logistycznych.

Dane prognostyczne w gminach strefy 0 i 1 zawiera Załącznik 2.

4. Motoryzacja

Wskaźnik motoryzacji w Polsce według danych o liczbie zarejestrowanych pojazdów, pozyskanych z Głównego Urzędu Statystycznego (dane pochodzą z centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych) wyniósł odpowiednio w 2015 r. i 2016 r. 539 i 564 pojazdy osobowe/1000 mieszkańców. Dane z raportu Komisji Europejskiej przytoczone w tabeli 33 podają dla Polski w roku 2015 wartość 546 pojazdów osobowych-1000 mieszkańców. Jest to wartość o ponad 13% wyższa od średniej dla krajów Unii Europejskiej, która w 2015 r. wyniosła 480. Na bazie danych historycznych można zauważyć, że w Polsce rok do roku zmalało tempo wzrostu współczynnika motoryzacji i utrzymuje się na poziomie powyżej 3% rocznie. Natomiast w krajach Europy Zachodniej nastąpiła stabilizacja tego wskaźnika. W Niemczech wciąż samochodów przybywa, jednak jest to wzrost poniżej 1%, natomiast w Luksemburgu wskaźnik ten utrzymuje się na tym samym poziomie ok. 661 pojazdów/1000 mieszkańców.

Tabela 33 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców] w krajach Unii Europejskiej o najwyższym wskaźniku motoryzacji.

Kraj	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.
Luksemburg	660	659 (-0,21%)	658 (-0,07%)	663(+0,64%)	661 (-0,27%)	662(+0,22%)	661 (-0,14%)
Malta	564	581 (+2,96%)	592(+2,03%)	593(+0,16%)	603(+1,65%)	621(+2,91%)	634(+2,12%)
Włochy	614	619 (+0,75%)	625(+0,93%)	621 (-0,58%)	608 (-2,11%)	610(+0,30%)	616(+0,95%)
Finlandia	519	535 (+3,17%)	551(+3,02%)	563(+2,16%)	574(+1,83%)	584(+1,78%)	594(+1,67%)
Cypr	562	551 (-2,00%)	545 (-1,04%)	549(+0,71%)	553(+0,73%)	565(+2,14%)	575(+1,77%)
Niemcy	510	527 (+3,35%)	534(+1,35%)	539(+0,93%)	543(+0,66%)	547(+0,72%)	548(+0,30%)
Austria	522	530 (+1,57%)	537(+1,23%)	542(+1,04%)	546(+0,59%)	547(+0,34%)	546 (-0,19%)
Polska	434	453 (+4,41%)	476(+5,13%)	492(+3,42%)	510(+3,57%)	526(+3,20%)	546(+3,70%)
Słowenia	517	518 (+0,11%)	519(+0,20%)	518 (-0,20%)	516 (-0,32%)	518(+0,34%)	523(+0,91%)
Estonia	409	416 (+1,56%)	433(+4,20%)	456(+5,30%)	478(+4,73%)	497(+3,97%)	514(+3,53%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: EU TRANSPORT in figures - STATISTICAL POCKETBOOK 2017

Na terenie stref 0 i 1 wskaźniki te w poszczególnych powiatach są zróżnicowane, a wartość dla województwa wynosi 546 pojazdów osobowych/1000 mieszkańców. Dane na przestrzeni lat przedstawia poniższa tabela.

Tabela 34 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców].

Powiat	Strefa	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Polska		432	447	470	486	504	520	539	564
województwo śląskie		420	440	464	478	494	508	525	546
powiaty grodzkie województwa śląskiego									
Bytom	strefa 0	340	367	383	395	408	418	431	446
Chorzów	strefa 0	321	340	360	374	389	399	412	428
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	426	451	475	492	510	524	538	557
Gliwice	strefa 0	448	487	515	535	562	585	604	632
Jaworzno	strefa 0	395	420	441	454	470	481	496	514
Katowice	strefa 0	482	491	516	540	571	599	632	668
Mysłowice	strefa 0	386	412	445	466	487	499	511	530
Piekary Śląskie	strefa 0	375	397	417	428	441	454	465	479
Ruda Śląska	strefa 0	364	384	402	418	433	444	457	474
Rybnik	strefa 1	423	445	467	474	488	501	519	539
Siemianowice Śląskie	strefa 0	365	385	408	420	435	446	462	476
Sosnowiec	strefa 0	413	435	453	468	483	495	509	526
Świętochłowice	strefa 0	319	339	359	372	390	410	425	446
Tychy	strefa 0	411	432	453	464	475	484	498	525
Zabrze	strefa 0	350	378	400	413	427	437	449	464
powiaty ziemskie województwa śląskiego									
będziński	strefa 0	437	456	477	494	510	522	537	557
bieruńsko-lędzki	strefa 0	436	451	475	490	503	516	531	551
gliwicki	strefa 0 i 1	425	445	471	491	510	528	540	559
lubliniecki	strefa 1	478	493	515	526	538	553	567	585
mikołowski	strefa 0 i 1	441	460	486	502	517	530	545	564
myszkowski	strefa 1	551	570	601	619	636	641	659	677
pszczyński	strefa 0 i 1	468	482	506	520	533	545	559	574
raciborski	strefa 1	380	399	425	436	448	458	470	488
rybnicki	strefa 1	461	479	507	525	537	548	561	576
tarnogórski	strefa 0 i 1	382	402	425	437	453	467	485	506
zawierciański	strefa 1	362	383	404	420	434	449	465	487
powiaty województwa opolskiego									
kędzierzyńsko-	strefa 1	415	439	464	480	494	507	522	541
strzelecki	strefa 1	405	435	460	475	492	502	518	536
chrzanowski	strefa 1	427	446	469	485	501	515	533	555
powiaty województwa małopolskiego									
olkuski	strefa 1	427	447	473	492	513	533	552	575
oświęcimski	strefa 1	439	454	474	487	501	515	532	552

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych



Trudno jest prognozować wskaźnik motoryzacji, ponieważ Polska znajduje się obecnie w okresie rozwoju gospodarczego, co może sugerować również wzrost wskaźnika motoryzacji spowodowany bogaceniem się społeczeństwa. Jak już wspomniano w krajach lepiej rozwiniętych zauważalne jest dojście do pewnego poziomu wskaźnika motoryzacji i utrzymywanie się go w tym zakresie w kolejnych latach. Następuje moment, w którym można zauważyć, że rynek już się nasycił i wahania liczby samochodów będą od tej pory niewielkie. Może nawet nastąpić spadek liczby pojazdów spowodowany zmianą zachowań komunikacyjnych.

W dwóch poniższych tabelach przedstawiono prognozowane wartości wskaźnika motoryzacji, jeśli założyć, że trend wzrostu liczby pojazdów osobowych zostanie utrzymany. Wtedy wartości tego wskaźnika osiągną wydające się dość nieprawdopodobne wielkości, gdzie na jednego mieszkańca przypadłoby ok. 1,7 samochodu.

W drugim wariantcie prognozy przyjęto, że prawdopodobną do osiągnięcia wartością jest ok. 800 pojazdów/1000 mieszkańców (taka wartość została osiągnięta przez Stany Zjednoczone), a w Polsce w kilku powiatach wskaźnik motoryzacji już dobiega tej wartości. W tabeli 36 przedstawiono wzrost wskaźnika motoryzacji, przy założeniu, że osiągnie wartość 800 poj/1000 mieszk. i na takim poziomie się utrzyma.

Tabela 35 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców] – prognoza optymistyczna.

Powiat	Strefa	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Polska		578	634	726	818	910	1002	1094	1186	1278
województwo śląskie		562	614	700	786	872	958	1044	1130	1217
powiaty grodzkie województwa śląskiego										
Bytom	strefa 0	461	503	573	643	713	783	853	923	993
Chorzów	strefa 0	444	488	562	636	709	783	856	930	1004
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	578	633	723	814	905	995	1086	1176	1267
Gliwice	strefa 0	659	734	859	985	1110	1235	1361	1486	1611
Jaworzno	strefa 0	531	579	660	740	820	901	981	1062	1142
Katowice	strefa 0	685	766	902	1038	1174	1310	1446	1581	1717
Mysłowice	strefa 0	557	618	718	818	918	1019	1119	1219	1319
Piekary Śląskie	strefa 0	496	539	611	682	753	825	896	967	1039
Ruda Śląska	strefa 0	491	536	612	689	765	841	917	993	1070
Rybnik	strefa 1	552	599	676	754	832	909	987	1065	1142
Siemianowice Śląskie	strefa 0	494	540	617	693	770	847	924	1001	1077
Sosnowiec	strefa 0	543	590	668	746	824	901	979	1057	1135
Świętochłowice	strefa 0	462	515	604	693	781	870	958	1047	1136
Tychy	strefa 0	534	578	651	724	797	871	944	1017	1091
Zabrze	strefa 0	483	529	605	681	757	833	910	986	1062
powiaty ziemskie województwa śląskiego										
będziński	strefa 0	573	623	706	789	872	955	1038	1121	1204
bieruńsko-lędziński	strefa 0	566	614	694	774	854	933	1013	1093	1173
gliwicki	strefa 0 i 1	582	639	734	830	925	1020	1116	1211	1306
lubliniecki	strefa 1	599	643	718	792	866	940	1015	1089	1163
mikołowski	strefa 0 i 1	582	633	718	803	888	973	1058	1143	1228
myszkowski	strefa 1	698	750	837	925	1012	1099	1186	1273	1360
pszczyński	strefa 0 i 1	591	636	710	785	860	935	1010	1085	1159
raciborski	strefa 1	503	547	620	693	766	839	911	984	1057
rybnicki	strefa 1	597	645	725	805	886	966	1046	1127	1207
tarnogórski	strefa 0 i 1	521	572	657	742	827	912	997	1082	1167
zawierciański	strefa 1	502	554	639	724	810	895	981	1066	1152
powiaty województwa opolskiego										
kędzierzyńsko-kozielski	strefa 1	560	611	697	783	868	954	1040	1125	1211
strzelecki	strefa 1	557	610	697	785	873	961	1048	1136	1224
chrzanowski	strefa 1	571	624	712	801	889	978	1066	1155	1243
powiaty województwa małopolskiego										
olkuski	strefa 1	596	659	763	868	973	1078	1183	1287	1392
oświęcimski	strefa 1	565	612	690	768	847	925	1003	1082	1160

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 36 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców] – prognoza realistyczna.

Powiat	Strefa	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Polska		578	634	726	800	800	800	800	800	800
województwo śląskie		562	614	700	786	800	800	800	800	800
powiaty grodzkie województwa śląskiego										
Bytom	strefa 0	461	503	573	643	713	783	800	800	800
Chorzów	strefa 0	444	488	562	636	709	783	800	800	800
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	578	633	723	800	800	800	800	800	800
Gliwice	strefa 0	659	734	800	800	800	800	800	800	800
Jaworzno	strefa 0	531	579	660	740	800	800	800	800	800
Katowice	strefa 0	685	766	800	800	800	800	800	800	800
Mysłowice	strefa 0	557	618	718	800	800	800	800	800	800
Piekary Śląskie	strefa 0	496	539	611	682	753	800	800	800	800
Ruda Śląska	strefa 0	491	536	612	689	765	800	800	800	800
Rybnik	strefa 1	552	599	676	754	800	800	800	800	800
Siemianowice Śląskie	strefa 0	494	540	617	693	770	800	800	800	800
Sosnowiec	strefa 0	543	590	668	746	800	800	800	800	800
Świętochłowice	strefa 0	462	515	604	693	781	800	800	800	800
Tychy	strefa 0	534	578	651	724	797	800	800	800	800
Zabrze	strefa 0	483	529	605	681	757	800	800	800	800
powiaty ziemskie województwa śląskiego										
będziński	strefa 0	573	623	706	789	800	800	800	800	800
bieruńsko-lędziński	strefa 0	566	614	694	774	800	800	800	800	800
gliwicki	strefa 0 i 1	582	639	734	830	800	800	800	800	800
lubliniecki	strefa 1	599	643	718	792	800	800	800	800	800
mikołowski	strefa 0 i 1	582	633	718	803	800	800	800	800	800
myszkowski	strefa 1	698	750	837	925	800	800	800	800	800
pszczyński	strefa 0 i 1	591	636	710	785	800	800	800	800	800
raciborski	strefa 1	503	547	620	693	766	800	800	800	800
rybnicki	strefa 1	597	645	725	805	800	800	800	800	800
tarnogórski	strefa 0 i 1	521	572	657	742	800	800	800	800	800
zawierciański	strefa 1	502	554	639	724	800	800	800	800	800
powiaty województwa opolskiego										
kędzierzyńsko-kozielski	strefa 1	560	611	697	783	800	800	800	800	800
strzelecki	strefa 1	557	610	697	785	800	800	800	800	800
chrzanowski	strefa 1	571	624	712	800	800	800	800	800	800
powiaty województwa małopolskiego										
olkuski	strefa 1	596	659	763	800	800	800	800	800	800
oświęcimski	strefa 1	565	612	690	768	800	800	800	800	800

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych wynosi w Polsce wg. stanu na 2016 r. 83 pojazdy ciężarowe/1000 mieszkańców. Dla województwa śląskiego wartość ta jest mniejsza i wynosi 70 pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców. Wskaźniki w latach 2009-2016 dla powiatów przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 37 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców].

Powiat	Strefa	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Polska		68	72	75	76	77	79	81	83
województwo śląskie		58	61	64	64	65	67	68	70
powiaty grodzkie województwa śląskiego									
Bytom	strefa 0	35	38	39	40	40	41	41	41
Chorzów	strefa 0	40	42	44	44	45	46	47	48
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	59	62	66	67	68	70	71	73
Gliwice	strefa 0	63	68	70	70	70	71	72	73
Jaworzno	strefa 0	46	48	49	50	52	53	54	55
Katowice	strefa 0	96	103	105	105	105	111	115	118
Mysłowice	strefa 0	45	51	56	56	55	55	54	55
Piekary Śląskie	strefa 0	45	48	51	52	55	57	59	60
Ruda Śląska	strefa 0	37	39	40	41	43	44	45	46
Rybnik	strefa 1	53	57	58	57	57	58	59	60
Siemianowice Śląskie	strefa 0	39	43	43	44	45	46	47	48
Sosnowiec	strefa 0	47	50	52	52	53	54	54	54
Świętochłowice	strefa 0	39	42	44	45	46	48	48	49
Tychy	strefa 0	69	78	80	76	73	72	72	75
Zabrze	strefa 0	45	48	51	52	53	54	55	56
powiaty ziemskie województwa śląskiego									
będziński	strefa 0	63	66	68	69	71	72	73	74
bieruńsko-lędzki	strefa 0	47	49	52	55	56	58	60	62
gliwicki	strefa 0 i 1	42	45	48	49	50	52	53	54
lubliniecki	strefa 1	56	59	63	64	66	69	71	73
mikołowski	strefa 0 i 1	58	60	63	64	66	67	68	69
myszkowski	strefa 1	97	101	107	109	112	114	116	118
pszczyński	strefa 0 i 1	59	62	65	67	69	70	71	72
raciborski	strefa 1	41	44	47	47	50	51	52	53
rybnicki	strefa 1	45	47	49	51	51	52	52	53
tarnogórski	strefa 0 i 1	53	56	60	61	63	66	68	69
zawierciański	strefa 1	51	54	57	58	59	61	63	64
powiaty województwa opolskiego									
kędzierzyńsko-kozielski	strefa 1	46	49	51	52	53	54	55	56
strzelecki	strefa 1	37	40	44	45	47	48	50	52
chrzanowski	strefa 1	51	54	57	57	58	59	60	61
powiaty województwa małopolskiego									
olkuski	strefa 1	70	74	77	79	81	84	85	87
oświęcimski	strefa 1	43	46	48	49	49	51	52	53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych.



Tak jak w przypadku samochodów osobowych wykonano dwa warianty prognozy. Pierwszy z nich zakłada, że wzrost wskaźnika motoryzacji dla samochodów ciężarowych utrzyma się na poziomie 20% w ciągu 7 lat. – jest to wielkość wzrostu dla obszaru Polski w latach 2009-2016. Prognozę ta obrazuje tabela 38.

Drugi wariant prognozy, przedstawiony w tabeli 39 przewiduje o połowę słabszy wzrost liczby pojazdów ciężarowych, który może nastąpić z powodu, nasycenia się rynku, polepszenia infrastruktury kolejowej, czy rozbudowy infrastruktury lotniskowej.

Tabela 38 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców] – prognoza optymistyczna.

Powiat	Strefa	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Polska		85	92	105	119	136	155	176	201	229
województwo śląskie		72	78	88	100	114	131	148	169	193
powiaty grodzkie województwa śląskiego										
Bytom	strefa 0	43	46	53	60	68	78	88	101	115
Chorzów	strefa 0	49	53	61	69	79	90	102	116	133
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	75	81	92	105	120	136	155	177	202
Gliwice	strefa 0	75	82	93	105	120	137	156	178	203
Jaworzno	strefa 0	56	61	70	79	90	103	117	133	152
Katowice	strefa 0	122	132	150	170	195	222	252	288	328
Mysłowice	strefa 0	56	61	69	79	90	103	117	133	152
Piekary Śląskie	strefa 0	62	67	76	87	99	113	128	146	167
Ruda Śląska	strefa 0	48	52	59	67	76	87	99	113	128
Rybnik	strefa 1	62	67	76	87	99	113	129	146	167
Siemianowice Śląskie	strefa 0	49	54	61	69	79	90	103	117	133
Sosnowiec	strefa 0	56	61	69	78	89	102	116	132	151
Świętochłowice	strefa 0	50	54	62	70	80	91	104	118	135
Tychy	strefa 0	78	84	96	109	124	141	161	183	209
Zabrze	strefa 0	57	62	71	80	92	104	119	135	154
powiaty ziemskie województwa śląskiego										
będziński	strefa 0	76	83	94	107	122	139	158	180	206
bieruńsko-lędziński	strefa 0	64	69	79	89	102	116	132	151	172
gliwicki	strefa 0 i 1	56	61	69	78	90	102	116	132	151
lubliniecki	strefa 1	75	81	93	105	120	137	156	177	202
mikołowski	strefa 0 i 1	71	77	87	99	113	129	146	167	190
myszkowski	strefa 1	121	131	149	170	194	221	251	286	327
pszczyński	strefa 0 i 1	74	81	92	104	119	136	154	176	201
raciborski	strefa 1	55	59	67	76	87	100	113	129	147
rybnicki	strefa 1	55	60	68	77	88	100	114	130	148
tarnogórski	strefa 0 i 1	71	76	87	99	113	129	146	167	190
zawierciański	strefa 1	66	72	81	92	106	120	137	156	178
powiaty województwa opolskiego										
kędzierzyńsko-kozielski	strefa 1	57	62	70	80	91	104	118	135	154
strzelecki	strefa 1	53	57	65	74	85	97	110	125	143
chrzanowski	strefa 1	63	68	78	88	101	115	130	149	170
powiaty województwa małopolskiego										
olkuski	strefa 1	90	97	111	126	143	164	186	212	242
oświęcimski	strefa 1	55	59	68	77	88	100	114	130	148

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 39 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców] – prognoza realistyczna.

Powiat	Strefa	2017 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.	2040 r.	2045 r.	2050 r.	2055 r.
Polska		84	87	94	100	107	115	123	132	141
województwo śląskie		71	74	79	84	90	97	103	111	118
powiaty grodzkie województwa śląskiego										
Bytom	strefa 0	42	44	47	50	54	58	62	66	71
Chorzów	strefa 0	49	51	54	58	62	67	71	76	82
Dąbrowa Górnicza	strefa 0	74	77	82	88	94	101	108	116	124
Gliwice	strefa 0	74	77	83	89	95	102	109	116	125
Jaworzno	strefa 0	56	58	62	66	71	76	81	87	93
Katowice	strefa 0	120	125	134	143	153	164	176	188	202
Mysłowice	strefa 0	56	58	62	66	71	76	81	87	93
Piekary Śląskie	strefa 0	61	64	68	73	78	83	89	96	102
Ruda Śląska	strefa 0	47	49	52	56	60	64	69	74	79
Rybnik	strefa 1	61	64	68	73	78	84	89	96	103
Siemianowice Śląskie	strefa 0	49	51	54	58	62	67	71	76	82
Sosnowiec	strefa 0	55	57	61	66	70	75	81	86	92
Świętochłowice	strefa 0	49	51	55	59	63	68	72	77	83
Tychy	strefa 0	76	80	85	91	98	105	112	120	128
Zabrze	strefa 0	56	59	63	67	72	77	83	88	95
powiaty ziemskie województwa śląskiego										
będziński	strefa 0	75	78	84	90	96	103	110	118	126
bieruńsko-lędziński	strefa 0	63	66	70	75	80	86	92	99	106
gliwicki	strefa 0 i 1	55	58	62	66	71	76	81	87	93
lubliniecki	strefa 1	74	77	83	88	95	101	108	116	124
mikołowski	strefa 0 i 1	70	73	78	83	89	95	102	109	117
myszkowski	strefa 1	119	124	133	142	153	163	175	187	200
pszczyński	strefa 0 i 1	73	76	82	88	94	100	107	115	123
raciborski	strefa 1	54	56	60	64	69	74	79	84	90
rybnicki	strefa 1	54	57	61	65	69	74	79	85	91
tarnogórski	strefa 0 i 1	70	72	78	83	89	95	102	109	117
zawierciański	strefa 1	65	68	73	78	83	89	95	102	109
powiaty województwa opolskiego										
kędzierzyńsko-kozielski	strefa 1	56	59	63	67	72	77	82	88	95
strzelecki	strefa 1	52	54	58	62	67	72	77	82	88
chrzanowski	strefa 1	62	65	69	74	79	85	91	97	104
powiaty województwa małopolskiego										
olkuski	strefa 1	88	92	99	105	113	121	129	139	148
oświęcimski	strefa 1	54	56	60	65	69	74	79	85	91

Źródło: Opracowanie własne.

Wbrew powszechnej opinii wzrost wskaźnika motoryzacji nie przekłada się wprost na wzrost ruchu drogowego. Co raz częściej kupowany jest drugi i trzeci samochód w gospodarstwie, a w takim przypadku liczba jazd przypadających na pojedynczy pojazd spada. W takim przypadku rośnie co prawda liczba podróży wykonywanych samochodem, jednak nie jest to wzrost proporcjonalny do wzrostu wskaźnika motoryzacji. Wzrost wskaźnika motoryzacji oznacza natomiast narastanie problemu związanego z parkowaniem pojazdów. Podejmowanych jest szereg działań, które mają zapobiegać wzrostowi motoryzacji, takich jak: carsharing, carpooling czy rower lub skuter miejski, jednak na razie efekty tych działań są mocno ograniczone.

Inną kwestią jest wiarygodność danych o motoryzacji, szczególnie wątpliwości związane są z procedurą wyrejestrowania pojazdów. Zachodzi obawa, że część zarejestrowanych pojazdów jest sprzedana poza obszar rejestracji lub złomowana. Z drugiej strony miejsce rejestracji pojazdu nie zawsze jest zgodne z miejscem jego pobytu (przykładem mogą być pojazdy firmowe lub pojazdy w leasingu).

Dane prognostyczne w gminach strefy 0 i 1 zawiera Załącznik 2.

5. Prognoza kosztów transportu i PKB

Prognoza kosztów czasu użytkowników infrastruktury drogowej

Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej przyjęto zgodnie z Niebieską Księgą. Koszty te, to łączne koszty czasu osób odbywających podróże po analizowanej sieci drogowej. Ze względu na zróżnicowane motywacje podróży, koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej podzielone zostały na różne kategorie. Użytkowników pojazdów osobowych dzieli się na trzy motywacje podróży:

- podróżujących w celach służbowych,
- podróżujących codziennie w relacjach dom-praca-dom (tzw. commuting)
- podróżujących w innych motywacjach (np. turystyka, zakupy, itd.).

Poniższa tabela przedstawia koszty użytkowników transportu do 2050 r. według Niebieskiej Księgi, dane dla kolejnych lat powstały przez ekstrapolację wartości z lat 2045-2050.

Tabela 40 Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej

Lata	Stawka godzinowa dla pasażerów oraz kierowców (PLN/h)			Stawka godzinowa przewozów towarowych (PLN/h)
	Podróży służbowych	Dojazdów do/z pracy	Podróży pozostałych	
2017 r.	68,46	33,73	28,3	68,46
2018 r.	69,78	34,38	28,85	69,78
2019 r.	71,02	34,99	29,36	71,02
2020 r.	72,25	35,59	29,86	72,25
2021 r.	73,48	36,2	30,37	73,48
2022 r.	74,7	36,8	30,88	74,7
2023 r.	75,9	37,39	31,37	75,9
2024 r.	77,08	37,97	31,86	77,08
2025 r.	78,24	38,54	32,34	78,24
2026 r.	79,46	39,14	32,84	79,46
2027 r.	80,69	39,75	33,35	80,69
2028 r.	81,9	40,35	33,85	81,9
2029 r.	83,13	40,95	34,36	83,13
2030 r.	84,38	41,57	34,88	84,38
2031 r.	85,64	42,19	35,4	85,64
2032 r.	86,92	42,82	35,93	86,92
2033 r.	88,22	43,46	36,47	88,22
2034 r.	89,50	44,09	37,00	89,5
2035 r.	90,79	44,73	37,53	90,79
2036 r.	92,09	45,37	38,07	92,09
2037 r.	93,41	46,01	38,61	93,41
2038 r.	94,69	46,65	39,14	94,69
2039 r.	95,95	47,27	39,66	95,95
2040 r.	97,17	47,87	40,17	97,17

Lata	Stawka godzinowa dla pasażerów oraz kierowców (PLN/h)			Stawka godzinowa przewozów towarowych (PLN/h)
	Podróży służbowych	Dojazdów do/z pracy	Podróży pozostałych	
2041 r.	97,9	48,23	40,47	97,9
2042 r.	98,62	48,58	40,77	98,62
2043 r.	99,35	48,94	41,07	99,35
2044 r.	99,85	49,19	41,27	99,85
2045 r.	100,35	49,43	41,48	100,35
2046 r.	100,85	49,68	41,69	100,85
2047 r.	101,36	49,93	41,90	101,36
2048 r.	101,86	50,18	42,11	101,86
2049 r.	102,37	50,43	42,32	102,37
2050 r.	102,88	50,68	42,53	102,88
2051 r.	103,38	50,93	42,74	103,38
2052 r.	103,89	51,18	42,95	103,89
2053 r.	104,39	51,43	43,16	104,39
2054 r.	104,90	51,68	43,37	104,90
2055 r.	105,41	51,93	43,58	105,41

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Niebieskiej Księgi

Prognoza PKB oraz współczynników elastyczności

Według założeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wskaźnik rocznego procentowego wzrostu ruchu obliczać można na podstawie współczynnika elastyczności oraz wskaźnika wzrostu PKB, dla kraju lub podregionu oraz wybranego roku.

Współczynnik elastyczności W_e uzależniający wskaźnik wzrostu ruchu od wskaźnika wzrostu PKB w podziale na kategorie pojazdów przedstawiono w poniższej tabeli poniżej. W dokumencie GDDKiA wskaźnik ten prognozowano do roku 2040. Założono, że wskaźnik utrzyma się na takim poziomie do 2055 r.

Tabela 41 Współczynnik elastyczności w latach 2016-2055.

samochody osobowe	samochody dostawcze	samochody ciężarowe bez przyczep i naczep	samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami
0,80	0,33	0,35	1,00

Źródło: Zasady prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno projektowych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Prognoza wskaźnika wzrostu PKB w wytycznych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad została przeprowadzona do roku 2040. W Niebieskiej Księdze na lata kolejne przyjęto wzrost rzędu 1,00% i takie też założenie przyjęto do prognoz dla Studium Transportowego do roku 2055. Warto dodać, że projekcja PKB opracowywana jest w kwartalnie w Departamencie Analiz Ekonomicznych Narodowego Banku Polskiego i przedstawia prognozowany rozwój sytuacji w gospodarce przy założeniu stałych stóp procentowych NBP. Najnowsza prognoza z lipca 2017 r. zakłada w 2018 r. wzrost rzędu 4,0%, a w 2019 r. – 3,5%.

Wskaźnik wzrostu PKB przyjęty do Studium na podstawie wytycznych GDDKiA oraz Niebieskiej Księgi przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 42 Prognoza wskaźnika wzrostu PKB na okres 2017-2055

Lata	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.
Katowicki Obszar Metropolitalny	3,40%	3,30%	3,10%	3,10%	3,10%	3,00%	2,90%	2,80%
Polska	3,80%	3,70%	3,40%	3,30%	3,20%	3,10%	3,00%	2,90%
Lata	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.	2030 r.	2031 r.	2032 r.
Katowicki Obszar Metropolitalny	2,70%	2,70%	2,90%	2,80%	2,80%	2,80%	2,70%	2,70%
Polska	2,80%	2,80%	2,80%	2,70%	2,70%	2,70%	2,60%	2,60%
Lata	2033 r.	2034 r.	2035 r.	2036 r.	2037 r.	2038 r.	2039 r.	2040 r.
Katowicki Obszar Metropolitalny	2,70%	2,70%	2,70%	2,60%	2,60%	2,50%	2,40%	2,30%
Polska	2,60%	2,50%	2,50%	2,40%	2,40%	2,30%	2,20%	2,10%
Lata	2041 r.	2042 r.	2043 r.	2044 r.	2045 r.	2046 r.	2047 r.	2048 r.
Katowicki Obszar Metropolitalny	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Polska	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%
Lata	2049 r.	2050 r.	2051 r.	2052 r.	2053 r.	2054 r.	2055 r.	
Katowicki Obszar Metropolitalny	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	
Polska	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	1,00%	

Źródło: Zasady prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno projektowych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Niebieska Księga

Należy jednak nadmienić, że wymienione wskaźniki wzrostu, w przeciwieństwie do prognoz drogowych w modelu krajowym, są jedynie daną pomocniczą czy budowie prognoz dla niniejszego Studium. Mogą zostać wykorzystane przy prognozowaniu ruchu towarowego oraz ruchu zewnętrznego.

6. Generatory ruchu

Za generatory ruchu zwykle się uważa obiekty będące celem podróży znacznej liczby osób. W grupie tej zidentyfikowano: szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne, uczelnie wyższe publiczne i niepubliczne, dworce i lotniska, szpitale, urzędy, centra handlowe, atrakcje turystyczne, miejsca rozrywki, obiekty sportowe a także największe podmioty gospodarcze. Warto nadmienić, że chodzi tu o generatory o zasięgu ponadlokalnym, tak więc nie zamieszczono wśród nich wszystkich obiektów danego typu, które występują na terenie gmin. Ilości wyżej wymienionych generatorów w poszczególnych gminach przedstawiono w tabelach poniżej.

Miejsca nauki w szkołach podstawowych i szkołach ponadpodstawowych wyznaczono na podstawie informacji udostępnionych przez Centrum Informatyczne Edukacji (stan na dzień 30 września 2016 r.), natomiast miejsca nauki w szkołach wyższych określono wg danych udostępnionych przez Główny Urząd Statystyczny oraz uzyskanych bezpośrednio z uczelni. W przypadku szkół wyższych uwzględniono fakt odbywania zajęć dydaktycznych w odpowiednich lokalizacjach zależnie od wydziałów uczelni.

Określenie wpływu generatorów ruchu na funkcjonowanie systemu transportowego nie jest możliwe bez przeprowadzenia pomiarów i badań modelowych. Każdy duży generator ruchu powoduje lokalne lub ponadlokalne utrudnienia transportowe. Występowanie tych utrudnień nie oznacza jednak jednoznacznie negatywnej oceny wpływu na system transportowy. Na etapie badań modelowych, będzie możliwe wyodrębnienie punktów krytycznych w sieciach transportowych, i dla tych punktów można będzie określić jakie generatory mają negatywny wpływ na ich powstawanie. Na obecnym etapie opracowania należy stwierdzić, że lokalizacja dużych generatorów ruchu jest określana na podstawie odrębnych studiów uwzględniających nie tylko ich wpływ na system transportowy, ale uwzględniających również czynniki środowiskowe, społeczne, ekonomiczne i inne. Nie ma sensu podawać niniejszym raporcie zasad lokalizacji generatorów ruchu, gdyż mogą one być różne, często sprzeczne. Będą one jedną z wytycznych w opracowaniu końcowym.

Tabela 43 Generatory ruchu: szkoły i uczelnie.

Gmina	Szkoły podstawowe		Gimnazja		Szkoły ponadgimnazjalne		Uczelnie wyższe	
	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba studentów	Liczba lokalizacji
strefa 0								
Będzin	3 227	11	1 356	8	2 229	14	0	0
Bieruń	1 190	2	535	2	968	4	0	0
Bobrowniki	608	4	264	2	0	0	0	0
Bojszowy	552	3	248	1	0	0	0	0
Bytom	8 689	29	3 924	23	8 111	51	1 013	2
Chełm Śląski	366	2	159	1	27	2	0	0
Chorzów	6 240	18	3 168	18	6 578	44	350	1
Czeladź	1 588	5	572	4	231	3	0	0
Dąbrowa Górnicza	6 788	28	2 798	17	5 269	33	3 573	2
Gierałtowiec	971	4	357	3	0	0	0	0
Gliwice	10 233	32	4 407	26	10 823	75	11 907	11
Imielin	585	1	291	1	0	0	0	0
Jaworzno	4 996	17	2 278	16	4 311	30	0	0
Katowice	15 921	64	6 246	50	17 384	115	35 527	29
Knurów	2 625	8	1 097	5	1 097	8	0	0
Kobiór	310	1	117	1	0	0	0	0
Lędziny	1 039	3	396	3	433	4	0	0
Łaziska Górne	1 541	4	499	3	321	3	0	0
Mierzęcice	533	5	189	2	0	0	0	0
Mikołów	2 718	11	1 179	7	1 564	5	0	0
Mysłowice	4 203	17	1 883	10	1 831	13	51	1
Ożarówce	356	3	183	1	0	0	0	0
Piekary Śląskie	3 297	12	1 216	6	1 761	13	0	0
Pilchowice	713	4	266	2	0	0	0	0
Psary	868	4	257	1	0	0	0	0
Pyskowice	984	4	433	3	351	5	0	0
Radzionków	1 003	6	447	4	351	5	0	0
Ruda Śląska	8 060	25	3 553	21	3 780	23	53	1
Rudziniec	663	7	231	1	0	0	0	0
Siemianowice Śląskie	3 787	12	1 683	11	1 498	18	0	0
Siewierz	907	5	363	4	72	1	0	0
Sławków	437	1	185	1	66	1	0	0
Sosnowiec	10 252	39	4 621	33	8 448	49	3 908	5
Sośnicowice	452	4	214	1	0	0	0	0
Świerklaniec	748	4	318	2	273	2	0	0
Świętochłowice	2 805	8	1 367	7	926	11	0	0
Tarnowskie Góry	3 338	11	1 441	8	5 694	33	0	0
Tychy	7 418	24	3 258	18	5 229	38	0	0
Wojkowice	420	2	143	1	295	3	0	0
Wry	585	2	235	2	0	0	0	0
Zabrze	9 286	40	4 492	33	8 390	59	4 017	3
Zbrostowice	936	10	330	6	32	2	0	0
Razem strefa 0	132 238	496	57 199	369	98 343	667	60 399	55

Gmina	Szkoły podstawowe		Gimnazja		Szkoły ponadgimnazjalne		Uczelnie wyższe	
	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba studentów	Liczba lokalizacji
strefa 1								
województwo śląskie								
Boronów	218	1	96	1	0	0	0	0
Ciasna	375	4	150	1	0	0	0	0
Czerwionka-Goczałkowice-Zdrój	2 846	13	1 040	8	712	6	0	0
Herby	405	4	210	3	20	1	0	0
Irządze	463	3	186	2	0	0	0	0
Kalety	412	3	182	2	52	2	0	0
Kochanowice	466	3	225	2	0	0	0	0
Koszęcin	710	5	343	2	0	0	0	0
Koziegłowy	1 031	9	401	4	63	1	0	0
Kroczyce	416	4	190	1	0	0	0	0
Krupski Młyn	210	3	110	2	5	1	0	0
Kuźnia Raciborska	601	4	302	4	23	1	0	0
Lubliniec	1 495	5	699	5	2 042	16	0	0
Łazy	1 163	8	379	3	276	2	0	0
Miasteczko Śląskie	397	2	167	1	0	0	0	0
Miedźna	1 150	5	454	3	293	5	0	0
Myszków	1 741	8	839	5	1 392	10	0	0
Ogrodzieniec	627	4	213	1	0	0	0	0
Ornontowice	382	1	159	1	315	2	0	0
Orzesze	1 664	8	539	4	4	1	0	0
Pawłowice	1 256	6	557	3	351	3	0	0
Pawonków	361	5	157	1	0	0	0	0
Pilica	497	3	199	2	180	1	0	0
Poręba	453	2	144	1	173	2	0	0
Pszczyna	4 576	23	2 105	11	2 724	15	0	0
Rybnik	8 242	29	3 853	21	8 896	52	240	1
Suszec	1 014	6	411	3	0	0	0	0
Szczekociny	774	7	418	5	199	2	0	0
Toszek	984	5	416	2	0	0	0	0
Tworóg	434	4	210	1	195	1	0	0
Wielowieś	363	2	154	1	0	0	0	0
Włodowice	307	3	117	1	0	0	0	0
Woźniki	551	6	254	3	61	1	0	0
Zawiercie	3 349	10	1 324	8	3 455	19	0	0
Żarnowiec	329	3	129	1	221	2	0	0
województwo małopolskie								
Bolesław	443	4	181	3	0	0	0	0
Bukowno	456	2	201	2	0	0	0	0
Chełmek	720	4	273	4	0	0	0	0
Chrzanów	2 676	12	1 324	8	1 783	10	0	0
Klucze	914	8	405	2	0	0	0	0
Libiąż	1 250	6	586	4	466	2	0	0
Oświęcim (miasto)	2 355	7	1 129	7	5 618	30	0	0
Oświęcim (gmina)	996	7	593	2	0	0	0	0
Trzebinia	2 144	13	789	6	1 019	4	0	0

Gmina	Szkoły podstawowe		Gimnazja		Szkoły ponadgimnazjalne		Uczelnie wyższe	
	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba uczniów	Liczba szkół	Liczba studentów	Liczba lokalizacji
województwo opolskie								
Bierawa	402	4	195	2	0	0	0	0
Kędzierzyn-Koźle	4 718	36	2 231	20	3 818	30	0	0
Ujazd	354	5	122	1	0	0	0	0
Razem strefa 1	58 142	322	25 606	182	34 360	223	240	1
Razem	190 380	818	82 805	551	132 703	890	60 639	56

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatycznego Edukacji (stan na dzień 30 września 2016 r.)

Tabela 44 Generatory ruchu: (atrakcje turystyczne, centra handlowe, dworce i lotniska, miejsca rozrywki, szpitale i urzędy.

Gmina	szpital	urzędy państwowe i samorządowe	dworce kolejowe, dworce autobusowe, lotniska	centra handlowe	atrakcje turystyczne	obiekty sportowe	rozrywka, kultura
strefa 0							
Będzin	1	5	1	0	1	1	2
Bieruń	0	2	0	0	0	0	0
Bobrowniki	0	1	0	0	0	0	0
Bojszowy	0	1	0	0	0	0	0
Bytom	3	4	1	4	0	5	7
Chełm Śląski	0	1	0	0	0	0	0
Chorzów	4	5	1	1	4	3	3
Czeladź	0	1	0	1	0	1	0
Dąbrowa Górnicza	1	5	0	2	1	1	3
Gierałtówice	0	1	0	0	0	0	0
Gliwice	3	7	2	5	3	4	3
Imielin	0	1	0	0	0	0	0
Jaworzno	1	4	0	1	0	2	1
Katowice	18	18	4	7	2	6	20
Knurów	1	1	0	1	0	0	1
Kobiór	0	1	1	0	0	0	0
Lędziny	0	1	0	0	0	0	0
Łaziska Górne	0	4	0	0	0	1	0
Mierzęcice	0	1	0	0	0	0	0
Mikołów	2	5	0	1	0	0	0
Mysłowice	2	5	0	2	0	1	0
Ożarówice	0	1	1	0	0	0	0
Piekary Śląskie	2	4	0	1	1	0	0
Pilchowice	1	1	0	0	0	0	0
Psary	0	1	0	0	0	0	0
Pyskowice	1	1	0	0	0	0	0
Radzionków	0	1	0	0	1	0	0
Ruda Śląska	3	4	1	2	1	1	2

Gmina	szpital	urzędy państwowe i samorządowe	dworce kolejowe, dworce autobusowe, lotniska	centra handlowe	atrakcje turystyczne	obiekty sportowe	rozrywka, kultura
Rudziniec	0	1	0	0	0	0	0
Siemianowice Śląskie	3	4	0	1	0	0	0
Siewierz	1	1	0	0	0	0	0
Sławków	0	1	0	0	0	0	0
Sosnowiec	5	6	1	4	1	4	5
Sośnicowice	0	1	0	0	1	0	0
Świerklaniec	0	1	0	0	0	0	0
Świętochłowice	1	2	0	2	1	1	2
Tarnowskie Góry	2	4	1	4	3	0	1
Tychy	3	5	1	3	2	3	4
Wojkowice	0	1	0	0	0	0	0
Wiry	0	1	0	0	0	0	0
Zabrze	5	5	1	3	2	3	7
Zbrosławice	0	1	0	0	0	0	0
Razem strefa 0	63	121	16	45	24	37	61
strefa 1							
województwo śląskie							
Boronów	0	1	0	0	0	0	0
Ciasna	0	1	1	0	0	0	0
Czerwionka-	0	1	0	1	0	0	0
Goczałkowice-Zdrój	0	1	0	0	0	0	0
Herby	0	1	0	0	0	0	0
Irządze	0	1	0	0	0	0	0
Kalety	0	1	0	0	0	0	0
Kochanowice	0	1	0	0	0	0	0
Koszęcin	0	1	1	0	1	0	0
Koziegłowy	0	1	0	0	0	0	0
Kroczyce	0	1	0	0	1	0	0
Krupski Młyn	0	1	0	0	0	0	0
Kuźnia Raciborska	0	1	0	0	1	0	0
Lubliniec	1	4	2	1	0	0	0
Łazy	0	1	1	0	0	0	0
Miasteczko Śląskie	0	1	0	0	0	0	0
Miedźna	0	1	0	0	0	0	0
Myszków	1	4	2	0	0	1	0
Ogrodzieniec	0	1	0	0	2	0	0
Ornontowice	0	1	0	0	0	0	0
Orzesze	1	1	0	0	0	0	0
Pawłowice	0	1	0	0	0	0	0
Pawonków	0	1	0	0	0	0	0
Pilica	0	1	0	0	0	0	0
Poręba	0	1	0	0	0	0	0
Pszczyna	1	4	1	0	3	0	1
Rybnik	1	7	3	5	0	2	4
Suszec	0	1	0	0	0	0	0
Szczekociny	0	1	0	0	0	0	0
Toszek	0	1	0	0	0	0	0

Gmina	szpital	urzędy państwowe i samorządowe	dworce kolejowe, dworce autobusowe, lotniska	centra handlowe	atrakcje turystyczne	obiekty sportowe	rozrywka, kultura
Tworóg	0	1	0	0	0	0	0
Wielowieś	0	1	0	0	0	0	0
Włodowice	0	1	0	0	0	0	0
Woźniki	0	1	0	0	1	0	0
Zawiercie	1	4	1	1	0	1	0
Żarnowiec	0	1	0	0	0	0	0
województwo małopolskie							
Bolesław	0	1	0	0	0	0	0
Bukowno	0	1	0	0	0	1	0
Chełmek	0	1	0	0	0	0	0
Chrzanów	1	5	1	1	0	0	1
Klucze	0	1	0	0	0	0	0
Libiąż	0	1	0	0	0	1	0
Oświęcim (miasto)	1	2	2	2	2	1	1
Oświęcim (gmina)	0	0	0	0	0	0	0
Trzebinia	0	1	1	0	0	0	1
województwo opolskie							
Bierawa	0	1	0	0	0	0	0
Kędzierzyn-Koźle	1	4	1	3	0	3	3
Ujazd	0	1	0	0	0	0	0
Razem strefa 1	9	73	17	14	11	10	11

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 45 Generatory ruchu: Podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 50 pracowników – strefa 0.

Gmina	Liczba pracowników w przedziale 50-249	Liczba pracowników w przedziale 250-999	Liczba pracowników powyżej 1000
Będzin	61	4	1
Bieruń	18	2	2
Bobrowniki	6	1	0
Bojszowy	2	2	0
Bytom	143	17	1
Chełm Śląski	3	0	0
Chorzów	120	16	3
Czeladź	23	1	0
Dąbrowa Górnicza	144	18	4
Gierałtów	2	0	0
Gliwice	272	52	4
Imielin	4	0	0
Jaworzno	81	6	1
Katowice	519	99	22
Knurów	21	2	2
Kobiór	3	0	0
Lędziny	14	0	1
Łaziska Górne	20	2	1
Mierzęcice	4	0	0
Mikołów	57	3	1
Mysłowice	93	7	4
Ożarów	3	0	0
Piekary Śląskie	56	5	0
Pilchowice	7	0	0
Psary	6	0	0
Pyskowice	17	1	0
Radzionków	18	2	0
Ruda Śląska	90	18	4
Rudziniec	5	1	0
Siemianowice	65	11	1
Siewierz	11	0	0
Sławków	8	1	0
Sosnowiec	182	21	6
Sośnicowice	6	1	0
Świerklaniec	9	1	0
Świętochłowice	46	4	0
Tarnowskie Góry	73	12	0
Tychy	132	23	6
Wojkowice	6	1	0
Wry	5	0	0
Zabrze	168	28	4
Zbrosławice	11	1	0
Razem strefa 0	2534	363	68

Źródło: Opracowanie własne



Poniżej przedstawiono politykę gmin w zakresie rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz przemysłowej i produkcyjnej.

Gminy strefy 0:

Będzin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Będzina
Uchwała Nr LVI/608/2006 Rady Miejskiej w Będzinie z dnia 29 maja 2006 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W ramach aktualizacji studium wprowadzono aktywizację terenów poprzemysłowych w zakresie sukcesywnej zmiany profilu działalności pod kątem usług i zabudowy mieszkaniowej, dotyczy to terenów: przy ul. Odrodzenia w Łagiszy, Butbędzin –przy ul. Piłsudskiego, skup makulatury, złom –przy ul. Krakowskiej, kopalni „Grodziec”, cementowni „Grodziec”, zakład przeróbki drewna kop. Paryż /zabudowa mieszkaniowa na tzw. Podskarpiu/, dawna zajezdnia autobusowa WPK przy ul. Odkrywkowej. Jako tereny szczególnie preferowane dla zorganizowanych form budownictwa o niskiej intensywności (w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, scalenia i nowe podziały gruntów) wskazuje się tereny w rejonie: ul. Namiarkowej i Leśnej, w Małobądzu, w Grodźcu, w Łagiszy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W świetle dotychczasowych przesłanek rozwojowych przyszłościowa struktura miasta rysuje się następująco: w dzielnicy Grodziec - obszar rozwojowy dla różnorodnych funkcji: w części południowej (poniżej kolei piaskowej) - potencjalne tereny aktywności gospodarczej, wymagającej dużych przestrzeni i dogodnego dostępu komunikacyjnego w powiązaniu z analogicznymi terenami w granicach Czeladzi, w części centralnej (pomiędzy koleją piaskową a zabudową dzielnicy) potencjalne tereny dla rozwoju różnych form aktywności gospodarczej z dużym udziałem zieleni ("praca w parku") z wykorzystaniem przestrzeni pod liniami elektroenergetycznymi oraz dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej w pobliżu zabudowy już istniejącej.

Studium wskazuje nowe tereny aktywności gospodarczej (wytwórczej, logistycznej, usługowej). Jako podstawowe tereny rozwoju tego typu działalności wskazuje się obszary porolne, położone pomiędzy granicą z Czeladzią, linią kolei piaskowej i drogą DK 86. Celem udostępnienia ich dla potencjalnych inwestorów konieczne jest, także na analogicznych terenach w Czeladzi, podjęcie spójnych i wspólnych inwestycji transportowych oraz w zakresie wyposażenia inżynierskiego. Wskazuje także tereny porolne położone pomiędzy: linią kolei piaskowej, ul. R. Luksemburg i południową granicą zabudowy Grodźca. Dostępność inwestycyjna obszaru warunkowana jest nowymi ciągami drogowo-ulicznymi i dostawą wszystkich mediów. Możliwości rozwoju przedsiębiorstw z towarzyszącą zielenią wskazuje się także na terenie Warpia w sąsiedztwie istniejących zakładów ("praca w parku"). Inne tereny wskazywane jako przydatne dla rozwoju działalności gospodarczej poza terenami mieszkaniowymi proponuje się: w Łagiszy pomiędzy DK 86, a zabudową Glinic oraz na pograniczu Będzina i Dąbrowy Górniczej (z ukierunkowaniem na obsługę mieszkańców pobliskich osiedli).



Bieruń

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bierunia
Uchwała Nr IV/1/2013 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 25 kwietnia 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wskazuje obszary rozmieszczenia funkcji mieszkaniowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Ustala się mieszkaniowy kierunek zagospodarowania przestrzennego z przewidywanymi przeznaczeniami terenów: Tereny zabudowy mieszkaniowej średniowysokiej, niskiej i jednorodzinnej. Nowa zabudowa mieszkaniowa będzie uzupełnieniem zabudowy istniejącej. Tereny, na których możliwy jest bardziej intensywny rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej to tereny dzielnic: Jajosty, Bijasowice oraz Nowy Bieruń, a także po południowej stronie drogi krajowej nr 44 w dzielnicy Ściernie.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny przedsiębiorstw produkcyjnych oraz tereny aktywizacji gospodarczej, w tym obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Niezagospodarowane tereny o takiej, znajdują się przede wszystkim w strefie ekonomicznej po zachodniej stronie drogi krajowej nr 44, na zachodnim krańcu miasta po południowej stronie ul. Oświęcimskiej. Kolejne takie tereny wskazano w północnej części miasta, wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S1, w środkowej części miasta po wschodniej stronie planowanego węzła Bieruń, a także mniejsze tereny u zbiegu drogi krajowej nr 44 i drogi wojewódzkiej nr 931 oraz w południowej części miasta przy ul. Bijasowickiej i Wiślanej.

Bobrowniki

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bobrowniki
Uchwała Nr XII/116/11 Rady Gminy Bobrowniki z dnia 27 października 2011r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje projektowane tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz zabudowy usługowej i mieszkaniowej jednorodzinnej. Zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo - usługowa, która skupia się obecnie pasmowo wzdłuż głównych ulic i dróg lokalnych istniejących ma się stopniowo powiększyć i wypełnić całe kwartały w obszarach ograniczonych istniejącą i projektowaną infrastrukturą komunikacji dróg publicznych. Przewiduje się kontynuację formy zabudowy jako jednorodzinnej, bez nowych realizacji zabudowy wielorodzinnej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje projektowane tereny obiektów produkcyjnych, składów, magazynów i usług. Niezagospodarowane tereny z przeznaczeniem pod taką zabudowę znajdują się w południowo-zachodnim krańcu miasta przy autostradzie A1, na północnym krańcu miasta wzdłuż autostrady A1 i drogi krajowej nr 78, w miejscowości Siemonia w pasie pomiędzy autostradą i drogą wojewódzką nr 913 oraz w Dobieszowicach wzdłuż ul. Polnej i Mickiewicza.

Bojszowy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bojszowy
Uchwała Nr IV/20/2015 Rady Gminy Bojszowy z dnia 9 lutego 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Nowe powierzchnia terenów mieszkaniowo – usługowych wskazano w jednostkach: Bojszowy Stare (w zgodach na zmianę użytkowania terenów rolnych –



70,69 ha, poza zgodą – 53,56 ha), Bojszowy Nowe(w zgodach na zmianę użytkowania terenów rolnych – 34,14 ha, poza zgodą – 49,54 ha), Świerczyniec (w zgodach na zmianę użytkowania terenów rolnych – 52,54 ha, poza zgodą – 35,77 ha), Mędzyczecze (w zgodach na zmianę użytkowania terenów rolnych – 33,00 ha, poza zgodą – 11,58ha), Jedlina(w zgodach na zmianę użytkowania terenów rolnych – 14,01 ha, poza – 0,45 ha).

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny przemysłowo-usługowe. Nowe powierzchnia terenów przemysłowo-usługowych wskazano w jednostkach: Bojszowy Stare (102,06 ha) Mędzyczecze, (8,50ha), Bojszowy Nowe (2,28 ha).

Bytom

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bytom Uchwała Nr XXXVIII/485/17 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 27 lutego 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznaczono strefy osadniczo-administracyjne, którym przyporządkowano konkretne tereny studium i dla których określono podstawowe kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta. W zakresie rozwoju zabudowy mieszkaniowej są to:

Górniki, Stolarzowice - kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, rozwój nowej zabudowy jednorodzinnej wraz z towarzyszącymi funkcjami usługowymi,

Stroszek, Sucha Góra - kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej rozwój nowej zabudowy,

Miechowice -: kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej, rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej na zasadzie uzupełnienia struktury urbanistycznej,

Szombierki - kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej na zasadzie uzupełnienia struktury Znaczne przekształcenia terenów poprzemysłowych na nowe przeznaczenia,

Łągiwniki - kontynuacja i rozwój nowych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej,

Rozbark - Zachód- kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej, wielorodzinnej, rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej na zasadzie uzupełnienia struktury Znaczne przekształcenia terenów poprzemysłowych na nowe przeznaczenia,

Bytom Śródmieście/Centrum - kontynuacja istniejących terenów zabudowy śródmiejskiej i mieszkaniowej, rozwój nowej zabudowy na zasadzie kontynuacji struktury urbanistycznej,

Bytom Śródmieście Północ - kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej, rozwój nowej zabudowy na zasadzie uzupełnienia struktury, wykształcenie centrum dzielnicy w rejonie tzw. płn. bramy Śródmieścia,

Bytom Śródmieście Zachód - kontynuacja istniejących terenów zabudowy mieszkaniowej, rozwój zabudowy na zasadzie uzupełniania struktury urbanistycznej,

Bytom Śródmieście Wschód kontynuacja istniejących terenów zabudowy, rozwój zabudowy na zasadzie uzupełniania struktury urbanistycznej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje strefy przestrzenno-funkcjonalne i określa wytyczne przestrzenno-programowe, takie jak: kreacja przemysłowo, produkcyjno, logistycznej strefy aktywności. Podkreśla się intensywne zagospodarowanie rejonu węzła autostradowego „Bytom”, pełniącego rolę „północnej bramy metropolii”, wokół którego winny być

kreowane niepowtarzalne w skali metropolii funkcje takie jak między innymi kompleksy obiektów handlowo-usługowych ze wskazaniem obiektów wielkopowierzchniowych klasy podmiejskiej, parki przemysłowe i produkcyjne oraz obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, wymagające bezpośredniego dostępu do dróg układu podstawowego tranzytowego i niewymagające silnych przestrzennych i funkcjonalnych powiązań ze śródmiejskim i centralnym rejonem miasta (strefa węzłowa SPF-W1/Dąbrowa-Nowy Dwór). Wzmacnianie rangi wielofunkcyjnego ośrodka wielkomiejskiego ma się odbywać także poprzez rozwijanie utworzonego w roku 2008 Bytomskiego Parku Przemysłowego/Szombierki, o szerokiej i otwartej formule gospodarczej i inwestycyjnej, realizowanym na zdegradowanych terenach pogórnicych (strefa węzłowa SPF-W8/Rozbark). Studium odnosi się także do utworzenia południowego parku przemysłowego i zachodniego parku przedsiębiorczości. Południowy park przemysłowy będzie skupiał istniejące zakłady przemysłowe oraz tereny rekreacyjne w Łagiewnikach i nawiązywał do podobnie zagospodarowanych terenów w północnych rejonach miasta Świętochłowice (strefa węzłowa SPF-W9/Łagiewniki). Zachodni park przedsiębiorczości to obszar ukierunkowany na kreację unikalnego programu rehabilitacji i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych. To obszar przygotowywany dla wielu różnych inwestorów poszukujących dla swoich działalności terenów poniżej 10 ha (strefa węzłowa SPF-W7/Bobrek-Karb).

Chełm Śląski

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chełm Śląski Uchwała Nr VII / 46 / 2007 Rady Gminy w Chełmie Śląskim z dnia 21.06.2007 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Nastąpi rozwój terenów między innymi budownictwa mieszkaniowego po wschodniej stronie ul. Chełmskiej pomiędzy ul. Kurpińskiego a ul. Podłuże, z zespołem zabudowy mieszkaniowej przy ul. Błękitnej i Gamrot. Nastąpi rozwój terenów mieszkaniowych w centralnej części Śląskiego pomiędzy drogą G1/2 a ul. Techników. Rozwiną się satelitarne zespoły mieszkaniowe na końcu ul. Będów, przy ul. Kmicica i Wołodyjowskiego. Zwiększy się ilość terenów między innymi mieszkaniowych w centrum Kopciowic i w rejonie ul. Osada.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny obiektów produkcyjnych, jednak według Strategii Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020 stosunkowo mała własność gruntów gminnych nie pozwala gminie czerpać dodatkowych korzyści przy sprzedaży gruntów, np. pod inwestycje.

Chorzów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chorzów Uchwała Nr XXIV/461/16 Rady Miasta Chorzów z dnia 14 lipca 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Proponowana realizacja zabudowy mieszkaniowej i zabudowy mieszkaniowo usługowej: obszar w zachodniej części miasta pomiędzy ul. Opolską, ul. Łagiewnicką a granicą miasta., w dzielnicy Chorzów Stary pomiędzy ul. Siemianowicką a granicą miasta, w północnej części miasta w rejonie ul. Michałowickiej oraz po północnej stronie ul. Głównej przy zachodniej granicy miasta. Dopuszcza się funkcje mieszkaniowe na terenie nieczynnego zwałowiska odpadów hutniczych Huty Kościuszko w rejonie ulic: Stacyjnej, Legnickiej i Nowej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny usług, usług centrotwórczych, obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej



2000 m². Zmiany w zagospodarowaniu terenu w Studium dotyczą przede wszystkim obszarów w południowej części miasta - teren po północnej stronie węzła Batory oraz terenów w centralnej części miasta - obszar pomiędzy ul. Niedurnego a granicą miasta oraz terenu nieczynnego zwałowiska odpadów hutniczych Huty Kościuszko w rejonie ulic: Stacyjnej, Legnickiej i Nowej.

Czeladź

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Czeladź
Uchwały Nr XXV/336/2016 Rady Miejskiej w Czeladzi z dnia 19 maja 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium zakłada możliwość rozwoju funkcji mieszkaniowej:
Śródmieście – nowe tereny mieszkaniowe: północna strona ul. Mysłowickiej oraz uzupełnienie istniejącej zabudowy,

Nowe Miasto – nowe tereny mieszkaniowe: teren pomiędzy ul. Grodziecką i ul. Będzińską, po obu stronach ul. Przełajskiej (między ul. Ogrodową a ul. Niwą), na północ od ul. Rolniczej oraz uzupełnienie istniejącej zabudowy,

Zarzecze - nowe tereny mieszkaniowe: zachodnia strona miasta, tereny po obu stronach ul. Szyb Jana oraz uzupełnienie istniejącej zabudowy,

Piaski - możliwość uzupełnienia istniejących zespołów mieszkaniowych po zachodniej i wschodniej stronie ul. Nowopogońskiej na niezabudowanych terenach,

Wschodnia Strefa Ekonomiczna: możliwość realizacji nowych mieszkań na niezabudowanych terenach po wschodniej stronie ul. Trzeci Szyb.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje obszary aktywizacji gospodarczej, w tym obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²., w których przeznaczenie terenów określa się m. in. jako obiekty przemysłowe, centra logistyczne. Celem rozwoju miasta jest kontynuacja założenia „Gospodarcza Brama Śląska” w jednostce strukturalnej „Wschodnia Strefa Ekonomiczna”, czyli w rejonie położonym w pobliżu drogi krajowej nr 86, ale również wskazanie terenów dla nowych aktywności gospodarczych w północnej i zachodniej części miasta w nawiązaniu do planowanych arterii komunikacyjnych.

Dąbrowa Górnicza

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dąbrowa Górnicza (II Edycja)

Uchwała Nr XXIII/374/08 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 30 stycznia 2008 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Dla zwiększenia dostępności mieszkań ustala się dwa kierunki działań: adaptację, rehabilitację, modernizację, przebudowę i rozbudowę istniejących zasobów mieszkaniowych oraz realizację nowych zasobów, głównie w obrębie śródmieścia, drogą wypełniania luk budowlanych lub wymiany kubatury, rozwój zabudowy mieszkaniowej, głównie jednorodzinnej w istniejących i projektowanych osiedlach, także w określonych rejonach dawnych wiejskich jednostek osadniczych.

Kierunki zmian w strukturze przestrzennej i przeznaczeniu terenów jednostek strukturalnych

A. Śródmieście - przekształcenie terenów położonych wzdłuż ul. Kościuszki (pomiędzy ul. Królowej Jadwigi i linią kolejowa PKP) w atrakcyjne tereny usługowo – mieszkaniowe,

C. Gołonóg - ustala się umiarkowany rozwój funkcji mieszkaniowej i funkcji usługowej.



Główne przedsięwzięcia: realizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej (rejon ul. Spisaka, uzupełnienie luk budowlanych w zabudowie jednorodzinnej),

D. Łęknice – Korzeniec – Pogoria - realizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,

E. Ząbkowice - rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej (głównie jednorodzinnej) na terenach wyznaczonych w obowiązujących mpzp oraz w Tucznowie,

H. Ujejsce - realizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na nowych terenach.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Ustala się, że rozwój sfery gospodarczej dotyczy głównie terenów już aktualnie wykorzystywanych dla celów wytwórczych i usługowych, w tym terenów położonych w rejonie huty i koksowni i na obszarach o tradycjach przemysłowych (tereny poprzemysłowe), a także na terenach nowych, koncentrujących się w rejonie Strzemieszyc i Tucznowy.

Gierałtowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gierałtowice

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Lokalizacje dla nowej zabudowy mieszkaniowej to tereny: położone w obrębie ulicy Polnej w Przyszowicach ok. 4,69 ha, na południe od ulicy Gliwickiej w Paniówkach ok. 47,3 ha, na zachód od ulicy Zaburskiej w Paniówkach ok. 23,5 ha, na północ od ulicy Gliwickiej w Paniówkach ok. 37,9 ha, w rejonie ulic Dworcowej i Szkolnej w Chudowie ok. 22,9 ha, pomiędzy ulicami Obrońców Granicy i Kopernika w Gierałtowicach ok. 22,5 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje potencjalne lokalizacje stref aktywności gospodarczej: obszary po obu stronach ulicy Gliwickiej w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Sońnica o pow. ok. 85,4 ha, obszary na wschód od ulicy Makoszowskiej o pow. ok. 11,24 ha, obszary pomiędzy ulicami Polną, Bojkowską i Gierałtowską w Przyszowicach o pow. 91,1 ha, obszary po obu stronach ulicy Granicznej w Gierałtowicach o pow. 75,24 ha.

Gliwice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gliwice

Uchwała Nr XXXI / 956 / 2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Nowe tereny rozwoju zabudowy mieszkaniowo - usługowej i usługowej to tereny zlokalizowane w następujących jednostkach: Centrum i Śródmieście – ok. 10,0 ha, Wojska Polskiego –ok. 23,0 ha, Stare Gliwice –ok.107,0 ha, Brzezinka – ok. 90,0 ha, Łabędy - ok. 27,0 ha, Czechowice – 70,0 ha, Kopernika – 2,0 ha, Obrońców Pokoju – 11,0 ha, Żerniki – 92,0 ha, Zatorze-Chorzowska –27,0 ha, Szobiszowice-Portowa – 31,0 ha, Sońnica – 10,0 ha, Akademicka-Robotnicza – 30,0 ha, Ligota Zaburska – 47,0 ha, Trynek – 15,0 ha, Bojków – 191,0 ha, Sikornik-Wójtowa Wieś – 226,0 ha, Ostropa – 192,0 ha, Wilcze Gardło – 2,0 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium zakłada się aktywizację i rozwój gospodarczy na terenach położonych wzdłuż autostrady A4, począwszy od Węzła „Ostropa”, poprzez Węzeł „Gliwice-Bojków” do Węzła „Gliwice-Sońnica”. Tereny te zostały wyznaczone jako obszary o znaczeniu strategicznym dla miasta. Zaznacza się, że zmiany przeznaczenia terenów na cele nierolnicze będą wymagały odrębnych opracowań planistycznych (plany miejscowe). Nowe tereny przeznaczone do rozwoju w ramach stref komercyjnych, w tym ośrodki dla rozwoju nauki



i nowoczesnych technologii, transportu, zlokalizowane są w dzielnicach: Brzezinka – ok. 122,0 ha, Łabędy – ok. 87,0 ha, Czechowice – ok. 44,0 ha, Żerniki – ok. 1,5 ha, Zatorze-Chorzowska – ok. 4,0 ha, Sośnica – ok. 42,0 ha, Ligota Zabrska – ok. 150,0 ha, Trynek – ok. 156,0 ha, Bojków – ok. 700,0 ha, Sikornik-Wójtowa Wieś – ok. 279,0 ha, Ostropa – ok. 134,0 ha. Łączna powierzchnia nowych terenów o przeznaczeniu usługowo-produkcyjnym i produkcyjno-usługowym wynosi ok. 1 730 ha.

Imielin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Imielin
Uchwała Nr XXIII/154/2016 Rady Miasta Imielin z dnia 26 października 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Powierzchnia nowych terenów przeznaczonych pod zainwestowanie o dominującym przeznaczeniu mieszkaniowo-usługowym o średniej intensywności to ok. 50 ha, a o niskiej intensywności ok. 335 ha. Rozwój terenów mieszkaniowych w poszczególnych zespołach urbanistycznych:

Zespół centrum - konsoliduje się tereny przeznaczone pod zabudowę tworząc zarazem perspektywiczny zasób, w tym konsekwentnie planowanej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Południowe Pagóry Jaworznicke - zachowuje się dotychczasowe tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową z możliwością niewielkiego ich rozwoju, jednocześnie ogranicza się jej ekspansję w miejscach, gdzie ma ona charakter wyspowy.

Zbiornik Imieliński - konsoliduje się tereny mieszkaniowe wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych oraz w zespołach już istniejącej zabudowy.

Południowo-zachodni układ ulicowy – konsoliduje się tereny wielofunkcyjne o dominującym przeznaczeniu mieszkaniowo-usługowym.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny aktywności gospodarczej, których przeznaczenie główne określono jako obiekty produkcji, składy i magazyny w jednostce Gać północny zachód, gdzie z racji deficytu terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą wyznacza się kompleksy takich obszarów, wraz z niezależnym układem komunikacyjnym wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S1 od projektowanego węzła Kosztowy II w kierunku południowym do ul. Św. Brata Alberta oraz wzdłuż linii kolejowej, pomiędzy ul. Michała Drzymały a ul. Św. Brata Alberta.

Jaworzno

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jaworzna
Uchwała Nr IV/17/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 stycznia 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje jako strategiczne obszary rozwojowe obszary reurbanizacji - obszary zabudowy usługowo-mieszkaniowej intensywnej (101,5 ha) w strefie Śródmiejskiej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje obszary przemysłowe, obszary usługowo-produkcyjne, obszary kolejowe, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny terminali przeładunkowych, logistyki. Wskazuje się w Studium, jako strategiczne obszary rozwojowe, obszary restytucji bazy ekonomicznej, w tym obszary usługowe (21,2 ha) oraz obszary usługowo-produkcyjne (575,7 ha) przy węźle Jeleń i węźle Jęzor.



Katowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Katowice – II Edycja
Uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Zakłada się rozwój intensywnej zabudowy o wysokim standardzie, w zorganizowanych zespołach lub w formie pojedynczych budynków apartamentowych - w obszarze śródmiejskim - obszary o kierunkach przeznaczenia m. in.: intensywnej zabudowy mieszkaniowo-usługowej i wielofunkcyjnej, (łącznie istnieje w nich możliwość budowy co najmniej 13-15 tys. nowych mieszkań).

Dodatkowo rozwój zabudowy o zróżnicowanej intensywności, formie organizacji budownictwa i standardzie - na pozostałym obszarze miasta, głównie w obszarach o następujących kierunkach przeznaczenia: obszary zabudowy wielorodzinnej w formie zorganizowanych osiedli o średniej lub wysokiej intensywności, - obszary zabudowy wielorodzinnej niskiej i intensywnej (głównie szeregowej) zabudowy jednorodzinnej, obszary zabudowy mieszkaniowo-usługowej niskiej, obszary zabudowy jednorodzinnej, (w których rezerwy terenu pozwalają na budowę co najmniej dalszych 30-45 tys. mieszkań – zależnie od intensywności zabudowy).

Zaznaczono, że tereny przeznaczone na cele zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w strategicznym obszarze rozwojowym Załęska Hałda należy traktować jako rezerwowe.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Wskazuje wschodni obszar przekształceń (południowa część Zawodzia i Szopienic) jako obszar procesów głębokiej restrukturyzacji przemysłu, przebiegających w kierunku utrwalenia się funkcji produkcyjnych, magazynowych, logistycznych.

Knurów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Knurów
Uchwała Nr III/22/14 Rady Miasta Knurów z dnia 22 grudnia 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza się następujące obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową o wysokiej intensywności: w postaci zabudowy jednorodzinnej szeregowej z częściową lokalizacją zabudowy wielorodzinnej od strony ul.26-go Stycznia - osiedle Cztery Pory Roku (w kwartale ulic Gen.Ziętka-Szpitalna-26-go Stycznia), w obrębie terenów przylegających bezpośrednio do ul. 26 Stycznia i ul. Szpitalnej dopuszcza się możliwość lokalizacji nieuciążliwych usług komercyjnych, w postaci zabudowy mieszkaniowej towarzyszącej zabudowie o funkcjach usługowych – obszar kształtowania strefy centralnej północnej części miasta – centrum Nowego Miasta.

Wyznacza się następujące obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową o zróżnicowanej formie realizacji i intensywności zabudowy, w zależności od lokalnego zapotrzebowania: w postaci zabudowy wielorodzinnej (małe domy mieszkalne) i jednorodzinnej (szeregowej i wolnostojącej), w obszarze pomiędzy ul. Ks.Koziełka i ul. Sienkiewicza, dostosowanej pod względem architektonicznym do zabudowy osiedla III Kolonia, z dopuszczalnym udziałem zabudowy jednorodzinnej szeregowej i wolnostojącej w północnej części obszaru, w postaci zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej wzdłuż części istniejących pasów drogowych – przy czym charakter i wysokość zabudowy powinna nawiązywać do istniejącej zabudowy.



Wyznacza się następujące obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową w postaci zabudowy jednorodzinnej szeregowej i wolnostojącej: osiedle Dymka Wschód (w rejonie ulic Ks. Jagły-Wolności-Jęczmienna), osiedle Dymka Zachód (w rejonie ulic Dymka-Kard. Hlonda-Ks. Jagły-Jęczmiennej).

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele usługowe i produkcyjne, w tym w strategicznych strefach rozwojowych. Wyznacza się obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele produkcyjne i usługowe, związane z tworzeniem nowych miejsc pracy. Na zasadzie aktywizacji działalności gospodarczej w formie zorganizowanej i indywidualnej na terenach dotychczas niezainwestowanych wyznacza się: północną strategiczną strefę rozwojową, która obejmuje obszar położony pomiędzy ulicami 26 Stycznia i Szpitalną wraz z jej przedłużeniem do drogi krajowej nr 78 a granicą miasta oraz obszar położony pomiędzy ulicą Szpitalną a zachodnią granicą miasta, wschodnią strategiczną strefę rozwojową, obejmującą tereny położone w rejonie węzła autostrady A1 z ulicą Dworcową oraz w rejonie ulicy Przemysłowej, tereny położone w rejonie węzła autostrady A1 i tereny położone pomiędzy terenami kolejowymi a ul. Przemysłową. Wyznacza się obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele produkcyjne i usługowe na zasadzie aktywizacji działalności gospodarczej w wyniku restrukturyzacji terenów zainwestowanych oraz rekultywacji terenów zdegradowanych - strefa restrukturyzacji górnictwa Foch wraz z częścią terenów zdegradowanych, wymagających uprzedniej rekultywacji, o łącznej powierzchni około 27.0 ha.

Kobiór

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kobiór II Edycja Uchwała Nr XXI/133/08 Rady Gminy Kobiór z dnia 16 września 2008 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium wyznaczono ukształtowane i projektowane tereny o dominującym zagospodarowaniu oraz przeznaczeniu, obejmujące w kontekście zabudowy mieszkaniowej głównie: tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z towarzyszącymi usługami. Tereny te stanowią głównie uzupełnienia istniejącej zabudowy i obejmują większą część obszaru wsi Kobiór. Obszary wymagające zmiany przeznaczenia gruntów rolnych, a przeznaczone na zabudowę mieszkaniową znajdują się na zachodnich i wschodnich krańcach wsi oraz na terenie pomiędzy ul. Ołtuszewskiego i południową granicą wsi.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Kierunki działań obejmują m.in. preferowanie dotychczasowych terenów działalności przemysłowej.

Lędziny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lędziny

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza się tereny zespołu mieszkaniowo – usługowego, stanowiącego strefę aktywności gospodarczej. Strefa obejmuje tereny położone pomiędzy ul. Fredry a ul. Ułańską. Wyznacza się tereny zabudowy mieszkaniowej i usługowej wykorzystując jako podstawę tereny posiadające zgodę na zmianę użytkowania rolniczego.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje jako strategiczny kierunek rozwoju utworzenie stref aktywności gospodarczej. Proponuje się utworzenie stref aktywności gospodarczej:

centrum produkcyjno – usługowego (koło KWK „Ziemowit”), zespołu produkcyjno – usługowego po obu stronach południowego odcinka ul. Lędzińskiej.

Łaziska Górne

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łaziska Górne
Uchwała NR XXII/223/16 Rady Miejskiej w Łaziskach Górnych z dnia 20 grudnia 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (w tym 1 ha nowych terenów przeznaczonych do zainwestowania), zabudowy mieszkaniowo usługowej (w tym 250 ha nowych terenów) oraz zabudowy jednorodzinnej (w tym nowych 12 ha). Tereny te stanowią kontynuację i uzupełnienie istniejącej zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy przemysłowej, usługowo-produkcyjne, tereny kolejowe (zamknięte), których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny terminali przeładunkowych i logistyki. Powierzchnia nowych terenów zabudowy usługowo-produkcyjnej przeznaczonych do zainwestowania wg Studium to jedynie 2 ha, terenów zabudowy przemysłowej 10 ha.

Mierzęcice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mierzęcice
Uchwała Nr XLI/384/2014 Rady Gminy Mierzęcice z dnia 29 października 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza lokalizacje nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, brak w gminie zabudowy wielorodzinnej. Terenów budownictwa mieszkaniowego koncentrują się głównie w obszarach:

Mierzęcice – koncentracja wokół centrum miejscowości tak od strony północnej jak i południowej (rozszerzenie obszaru obecnej zabudowy), obszar między centrum a drogą Mierzęcice-Toporowice w kierunku wschodnim oraz wzdłuż południowego odcinka tej drogi, w zachodniej części Mierzęcic wzdłuż południowego odgańczenia drogi w kierunku Zawady.

Nowa Wieś – po wschodniej stronie drogi od trasy ekspresowej S-1 w kierunku południowym, a także w południowej części wsi, wzdłuż drogi w kierunku Najdziszowa.

Zawada – tereny w północno-wschodniej części wsi wzdłuż drogi w kierunku północnym na Mierzęcice oraz w kierunku wschodnim na Przeczycy.

Przeczycy – tereny po wschodniej stronie MOP-u przy trasie S-1 ciągnące się wzdłuż drogi od obszaru koncentracji usług komunikacyjnych, w kierunku centrum wsi, tereny na Mrowieńcu wzdłuż drogi w kierunku zachodnim do Toporowic, enklawa w północnej części wsi pomiędzy Zakamieniem a Niwiskami, Toporowice – obszar na wschód od centrum wsi w sąsiedztwie potencjalnie gminnych terenów zainwestowania gospodarczego związanego z MOP-em w Przeczycach przy trasie S1, tereny wzdłuż południowego odgańczenia drogi w Dąbrowskim oraz w skrajnie południowej części wsi (Dąbie).



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Tereny działalności produkcyjnej i usług komercyjnych (m.in.: tereny składowania, magazynowania, usługi) zlokalizowano w nowych zespołach zabudowy produkcyjnej i usługowej: przy granicy z Ożarówicami, po północnej stronie ul. Wolności (drogi krajowej nr 78), ciągnących się wzdłuż drogi ekspresowej S-1 od Węzła Mierzęcice w kierunku Nowej Wsi do ul. Zawadzkiego, tereny działalności produkcyjnej i usług komercyjnych, po południowej stronie ul. Głowackiego, w zasięgu oddziaływania drogi ekspresowej S-1, po południowej stronie drogi ekspresowej S-1, po południowej stronie ul. Wolności (drogi krajowej nr 78), po północnej stronie ul. Targowej, w rejonie MOP-u.

Mikołów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mikołowa
Uchwała Nr XXXIII/766/2013 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 27 sierpnia 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wśród najważniejszych kierunków rozwoju jest między innymi wzmocnienie rangi wielofunkcyjnego ośrodka miejskiego poprzez utrzymanie istniejących i wykreowanie nowych w skali GOM i unikatowych, pod względem programowym, przestrzeni realizowanych w poszczególnych strefach przestrzenno-funkcjonalnych, w tym utworzenie nowych terenów mieszkaniowych, warunkowane rozwojem nowego układu komunikacyjnego w dzielnicach Gniotek i Gronie, a także w Kamionce, Śmiłowicach i Bujakowie, Paniowy - wykształcenie centrum, Bujaków - wykształcenie centrum.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Wskazuje się na intensywne zagospodarowanie rejonu węzła dróg krajowych DK81 i DK44, wokół którego winny być kreowane funkcje takie jak: kompleksy obiektów handlowo-usługowych ze wskazaniem obiektów wielkopowierzchniowych klasy podmiejskiej, obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, wymagające bezpośredniego dostępu do dróg układu podstawowego tranzytowego i niewymagające silnych przestrzennych i funkcjonalnych powiązań z centralnym rejonem miasta, utworzenie północnego parku przemysłowego, skupiającego nowe zakłady produkcyjne i usługowe w Śmiłowicach przy DK44 (strefa rozwoju Śmiłowice), utworzenie północno-zachodniego parku przedsiębiorczości w Mikołowie wzdłuż DK81, obszaru ukierunkowanego na rozwój obszarów usługowych i produkcyjnych, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Wyzwolenia), utworzenie północnego parku przedsiębiorczości w Mikołowie, obszaru ukierunkowanego na kreację programu rehabilitacji i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych, rozwoju obszarów usługowych i przekształcania produkcyjnych, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Wyzwolenia), utworzenie zachodniego parku przedsiębiorczości w Mikołowie, obszaru ukierunkowanego na kreację programu rehabilitacji obszarów poprzemysłowych i rozwoju obszarów usługowych, polegającego na wielofunkcyjnym przekształceniu, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Żwirki i Wigury).

Mysłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mysłowice
Uchwała Nr XXX/656/08 Rady Miasta Mysłowice z dnia 30 października 2008 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje na restrukturyzację rozległych kompleksów przemysłowo-składowych położonych w otoczeniu śródmieścia, w kierunku: wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej, z przewagą funkcji usługowych i mieszkaniowej (tereny zakładu głównego Kopalni Mysłowice) oraz rewitalizację zdegradowanych terenów przemysłowych położonych przy ulicy Laryskiej (teren zlikwidowanej cegielni) na cele zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Studium, zakłada przekształcenie zagospodarowania pozostałych terenów zakładu głównego Kopalni Mysłowice w kierunku zabudowy typu śródmiejskiego (usługowej, mieszkaniowej i wielofunkcyjnej o wysokiej intensywności).

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny usługowo-produkcyjne i produkcyjno-usługowe. Wskazuje się na rewitalizację zdegradowanych terenów przemysłowych położonych w Brzezince (po wschodniej stronie Stacji Poboru Opłat na autostradzie A4) oraz terenu składowiska odpadów Elektrowni Jaworzno III. Możliwe kierunki przeznaczenia obejmują m. in. Usługi produkcyjne, a także kształtowanie północnej strefy aktywności gospodarczej wzdłuż ulicy Ks. Bończyka oraz w rejonie skrzyżowania ulic Katowickiej i Obrzeźnej Północnej jako pasma zainwestowania usługowo-produkcyjnego, z dbałością o podnoszenie standardu rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych.

Oprócz terenów wymienionych powyżej, przewiduje się znaczne możliwości podejmowania inwestycji na terenach istniejącego zainwestowania przemysłowego, w wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstw i racjonalizacji wykorzystania terenów przez dotychczasowych użytkowników.

Ożarówice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ożarówice
Uchwała Nr XXIV/270/2016 Rady Gminy Ożarówice z dnia 28 grudnia 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza się nowe tereny mieszkaniowo-usługowe, jednorodzinne oraz nowe tereny mieszkaniowe jednorodzinne. Są one rozłożone równomiernie po terenie gminy. Nowe tereny mieszkaniowe rozmieszczone są w jednostkach jako stanowią sołectwa: Ożarówice – 32 ha, w tym 16 ha w obszarze ograniczonego użytkowania pokrywające się ze strefą hałasu lotniska, gdzie nowa zabudowa mieszkaniowa jest zakazana – daje to praktycznie chłonność rzędu 160 mieszkań o powierzchni użytkowej ok. 144000 m², Tąpkowice – 53 ha, chłonność rzędu 530 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 47700 m², Zendek – 47 ha, chłonność rzędu 470 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 42000 m², Niezdara – 30 ha, chłonność rzędu 300 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 27000 m², Ossy – 13 ha, chłonność rzędu 130 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 11700 m², Pyrzowice – 29 ha, chłonność rzędu 290 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 26000 m², Celiny – 12 ha, chłonność rzędu 120 mieszkań o powierzchni użytkowej rzędu 10800 m². Łącznie gmina – 210 ha, chłonność rzędu 2100 mieszkań, w tym 50% w zabudowie mieszkaniowo-usługowej i 50% w jednorodzinnej z funkcją usługową, o powierzchni użytkowej rzędu 189000 m².



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Przedsiębiorstwa, które mogą w przyszłości oddziaływać na środowisko, mogą być lokalizowane w ramach istniejących i projektowanych zespołów. Grupują się one we wschodnim rejonie gminy, na terenie Pyrzowic i Celin, co jest związane z rozwojem strefy okołolotniskowej. Łącznie powierzchnia terenów stref ekonomicznych wynosi ok. 220 ha.

Piekary Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piekary Śląskie
Uchwała Nr XLVI/593/14 Rady Miasta Piekary Śląskie z dnia 25 września 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: rejon ulic: Radzionkowskiej – Pod Gajem, Radzionkowska – Plebiscytowa, Zgrzebniocka, Brynicka, rejon ulic: na zachód od ul. Inwalidów Wojennych, na północ od ul. Wyzwolenia, pomiędzy ul. Kasztanową a DW911, rejon ulic: Lotników, Długosza, Wodnej, Skłodowskiej-Curie, rejon ulic: na wschód od ul. Komunardów, rejon ulic: tereny na wschód i zachód od ul. Główniej, tereny na południe od ulic: Wajdy, Gagarina – aż do przedłużenia z ul. Dąbrówki.

Studium wyznacza nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej oraz usługowej: rejon ulic: Radzionkowskiej i Pod Gajem od strony DW911, tereny na północ od ul. Zamkowej, rejon ulic: Słowików – Szpaków – Sikorek, rejon ul. Bytomskiej i Papieża Jana Pawła II, Papieża Jana Pawła II – Inwalidów Wojennych, rejon ulic: Partyzantów – Brzechwy – Curie-Skłodowskiej, tereny na południe od ul. Curie-Skłodowskiej – Osiedla Powstańców Śląskich, rejon ulic: Górnicza – Kusocińskiego, na południe od ul. Roździeńskiego, rejon ulic: Przyjaźni, tereny pomiędzy Rowem gminnym a ul. Przyjaźni, Przyjaźni – Kocota, Przyjaźni – Sikorskiego.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Nowe tereny zabudowy produkcyjno - usługowej (obejmujące obiekty produkcyjne, magazynowo - składowe oraz usługowe z zakresu obsługi komunikacji, transportu, handlu, rzemiosła): rejon ulic: Podmiejska – DW911 – Pod Lipami, tereny na zachód od DW911 i południe od autostrady A1, tereny na południe od ul. Granicznej aż do granic miasta z Bytomiem, rejon ulic: Lotników – Konarskiego, Lotników – Wodna, Konarskiego, Oświęcimska – Konarskiego, rejon ulic: tereny na zachód od ul. Bednorza – Drzymały na południe od ul. Roździeńskiego, aż do granic z miastem Bytom, Kotuchy, Wentylacyjna, rejon ulic: Wentylacyjna, Bednorza – Frenzla, Sadowskiego – Stalowa.

Pilchowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pilchowice
Uchwała Nr XXVIII/240/16 Rady Gminy Pilchowice z dnia 24 listopada 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza się obszar wymagający rehabilitacji i przekształceń, obejmujący tereny dawnego tartaku przy ul. Wiejskiej w Leboszowicach; wskazany do przekształcenia w kierunku zabudowy mieszkaniowej. Tereny planowanej zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej stanowią uzupełnienie istniejącej zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza strefy aktywności gospodarczej, o przeznaczeniu pod rozwój przedsiębiorstw o profilu usługowym, produkcyjnym i handlowym, których lokalizacja nawiązuje do lokalizacji terenów Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w sąsiednim Knurowie. Tereny produkcyjno-usługowo-handlowe wyznaczono wzdłuż drogi



krajowej nr 78 przy granicy z Knurowem, ale także w Kuźni Nieborowskiej wzdłuż drogi krajowej 78, jednak tam planuje się jako wiodący kierunek usługowy. Zabudowa przemysłowa stanowi niewielki obszar terenu gminy.

Psary

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Psary
Uchwała Nr XXXVI/287/2009 Rady Gminy Psary z dnia 16 listopada 2009 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje tereny zabudowy jednorodzinnej oraz tereny rezerwowe dla tej funkcji. Rozwój zabudowy mieszkaniowej rozkłada się równomiernie po terenie całej gminy wzdłuż ciągów drogowo-ulicznych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów i magazynów w pobliżu węzła drogi krajowej 86.

Pyskowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pyskowice
Uchwała Nr XLI/325/2014 Rady Miejskiej w Pyskowicach z dnia 26 marca 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje tereny mieszkaniowo-usługowe w obrębie historycznego centrum miasta, mieszkaniowo-usługowe – wielorodzinne, mieszkaniowo-usługowe – wiele i jednorodzinne, mieszkaniowe – jednorodzinne. Niezagospodarowane tereny tego typu znajdują się przede wszystkim po obu stronach ul. Piaskowej oraz w północnej części miasta po zachodniej stronie ul. Wyzwolenia.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej i produkcyjno-usługowej niezagospodarowane obszary tego typu znajdują się wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 901 w południowo-wschodniej części gminy oraz na północy, a także wzdłuż drogi krajowej nr 94 w zachodniej części gminy.

Radzionków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radzionków – projekt czerwiec 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokiej intensywności wyznacza się wzdłuż ulicy Knosały przy granicy Radzionkowa z Tarnowskimi Górami. Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej o niskiej intensywności wyznacza się wzdłuż ul. Marii Dąbrowskiej, w dzielnicy Zapocie oraz przy zachodniej granicy miasta.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy przemysłowej, znajdują się one w południowej części miasta. Potencjalna powierzchnia terenów inwestycyjnych wynosi 35,5 ha.



Ruda Śląska

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ruda Śląska
Uchwała Nr PR.0007.79.2015 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 24 marca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium zakłada utrzymanie terenów z przeznaczeniem pod nową zabudowę mieszkaniową zgodnie z koncepcją zawartą w studium z 2009 r., uzupełnienie terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej w dzielnicy Bielszowice, mieszkaniowej i usługowej w dzielnicy Kochłowice, Halemba, ograniczenie lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie oczyszczalni Halemba-Centrum. Nie wyznaczono nowych terenów przeznaczonych wyłącznie pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Ustalono adaptację istniejącej zabudowy mieszkaniowej, tereny nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej to: teren na wschód od ul. Zajęcej, tereny przy ul. K. Goduli i Kopalnia Karol, teren przy ul. Lipińskiej, rejony ulic: Kingi, Na Piaski, Jasnej, Kokota, rejon ulic: Noskowskiego i Karłowicza, rejon ul. Wodnej, rejony ulic: Grzybowej, na wsch. od ul. Piłsudskiego, na południe od Radoszowskiej przy terenach kolejowych, na wschód od ul. Piłsudskiego na północ od ul. Wireckiej, przy ul. Górnośląskiej, w rejonie W. Jagiełły, rejony ulic: Młyńskiej, na wschód od ul. Halembskiej, Mazurskiej, Leśnej, Zamenhofs, Pięknej, Podlaskiej, Borowej, rejon ul. Makowej. Większość z ww. obszarów pozostaje niezabudowana. Ustalono adaptację istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinną, tereny nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinną to: rejon ul. Sobieskiego, tereny przy zachodniej granicy dzielnicy (przy granicy z miastem Zabrze), rejony ulic: Generała J.Ziętka, Młodego Górnika, rejon ul. Starej, teren na północ od ul. Wysokiej, rejon ul. Szarotek, - w Halembie: rejon ul. Solidarności. Większość z ww. obszarów pozostaje niezabudowana.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Niezagospodarowane tereny zabudowy produkcyjno-usługowej znajdują się głównie w dzielnicy Nowy Bytom po obu stronach trasy N-S, w okolicy ul. Nowobukowej, w Bielszowicach - okolice ul. Kokota oraz na południe od ul. Piotra Skargi. Studium wskazuje przeznaczenie terenów Elektrowni Halemba do wtórnego zagospodarowania z możliwością realizacji funkcji produkcyjnej i usługowej.

Jeśli chodzi o tereny usługowe ustalono adaptację istniejącej zabudowy. Równocześnie utrzymano tereny nowej zabudowy usługowej zgodnie z koncepcją zawartą w studium uchwalonym w 2009r. Są to obszary: teren na północ od ul. Sobieskiego, rejon ul. Bujoczka, rejon węzła DTŚ i trasy N-S, rejon ul. Sosinki, teren na wschód od projektowanej drogi Nowo-Paderewskiego, na południe od A4, teren na wschód od ulicy Cegielnianej, teren przy ul. Bałtyckiej (z wyłączeniem terenów stanowiących naturalne korytarze ekologiczne związane ze spływem wód opadowych do potoku Bielszowickiego), teren w sąsiedztwie MOP - u przy autostradzie A4, teren w sąsiedztwie autostrady przy ul. Piłsudskiego, teren na południe od autostrady przy ul. Oświęcimskiej, teren na południe od autostrady A4 i na zachód od ul. Halembskiej, tereny w sąsiedztwie DTŚ rejon ul. Nowary, rejon ul. Katowickiej, rejon ul. Dębowej, teren przy ul. Górnośląskiej, pomiędzy ul. 1 Maja, Czarnoleśną, gen. J. Hallera, rejon ul. 1 Maja. Ponadto w studium wprowadzono nowy obszar usługowy w dzielnicy Bielszowice przy ul. Bielszowickiej. Realizacja funkcji na danym obszarze wymaga uprzedniej jego rekultywacji.



Rudziniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rudziniec
Uchwała Nr XII/125/2011 Rady Gminy Rudziniec z dnia 28 września 2011 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Lokalizacje nowych terenów mieszkaniowo - usługowych mają miejsce w rejonie Rzeczy, Pławniowic, Taciszowa i Ligoty Łabędzkiej (atrakcyjne położenie w sąsiedztwie zbiorników wodnych) oraz na terenach wsi: Rudno, Bojszów, Bycina, Łany, Rudziniec, Łącza, Poniszowice, Słupsko, Niekarmia (zaspokojenie lokalnych potrzeb mieszkaniowych) Kleszczów, Ligota Łabędzka (atrakcyjne dla mieszkańców Gliwic).

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny usługowo-produkcyjne, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m.in. nieuciążliwa produkcja, magazyny, bazy i składy, zgrupowania małych przedsiębiorstw handlowo -usługowo - produkcyjnych (w tym w obiektach restrukturyzowanych jednostek gospodarczych), centra logistyczne, parki przemysłowe, biznesu i technologiczne. Rejony skrzyżowań autostrady A4 z drogami krajowymi (węzeł „Kleszczów” i węzeł „Pławniowice”), są atrakcyjne dla realizacji inwestycji o charakterze usługowo-produkcyjnym oraz zaplecza logistycznego. Tereny te są w znacznej mierze niezagospodarowane. Niezagospodarowane tereny usługowo-produkcyjne znajdują się także przy drodze krajowej nr 88 przy granicy z Gliwicami oraz przy drodze krajowej nr 40.

Siemianowice Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Siemianowice Śląskie
Uchwała Nr 257/2016 Rady Miasta Siemianowice Śląskie z dnia 16 sierpnia 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Występują następujące tereny zabudowy mieszkaniowej: jednorodzinnej, jednorodzinnej (i wielorodzinnej), wielorodzinnej (i jednorodzinnej) oraz wielorodzinnej. Zachowuje się umiarkowany przyrost terenów mieszkaniowych. Bilans nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową: dzielnica Przetajka – 0,73 ha, dzielnica Bańgów – 9,71 ha, dzielnica Michałkowice – 1,66 ha, Bytków – 23,22 ha. Najwięcej niezagospodarowanych terenów pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne znajduje się w północnej części miasta oraz w zachodniej części wzdłuż torów kolejowych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy produkcyjnej, składowej i magazynowej oraz tereny zabudowy produkcyjnej, składowej, magazynowej i usługowej stanowiące "Park przemysłowy". Generalnie w Studium powierzchnia terenów przemysłowo – składowo – magazynowych rośnie o 41% w stosunku do stanu istniejącego. Bilans nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę o takim charakterze: dzielnica Bańgów – 15,01 ha, dzielnica Michałkowice – 21,7 ha, Centrum – 28,90 ha.

Siewierz

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Siewierz
Uchwała Nr VII/54/11 Rady Miejskiej w Siewierzu z dnia 28 kwietnia 2011 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium przewiduje się tereny dla budownictwa wielorodzinnego, jako kontynuację istniejącego zespołu w rejonie ul. Sosnowej oraz w rejonie ulicy Jeziornej i DK-1 w Dużym Chmielowskim (z ogólnego wzrostu liczby mieszkań, ok. 583 przypada na

luki budowlane, ok. 3364 na budownictwo niskiej intensywności na nowych terenach (w tym ok. 230 o podwyższonym standardzie) i ok. 912 na budownictwo wielorodzinne (w tym 30 w lukach budowlanych); największy wzrost funkcji mieszkaniowych powinien mieć miejsce w Siewierz-zachód (o ok. 74%).

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium proponuje się zarezerwować w rejonie Wojkowic Kościelnych i Podwarpia odpowiednią wielkość terenów (tzw. strefa wytwórczo-usługowa), z przeznaczeniem na działalności obsługi transportu, spedycji, składowania lub działalności produkcyjnych. Na obszar strefy wytwórczo- usługowej proponuje się przeznaczyć cztery tereny: Marcinków I (oraz w przypadku potrzeby rozszerzenia tego terenu Marcinków II), Nowa Wieś, Podskale, Pastwiska. Każdy z tych terenów strefy wytwórczo- usługowej powinien być obszarem zorganizowanej działalności inwestycyjnej.

Sławków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sławkowa
Uchwała Nr XXXVI/258/2017 Rady Miejskiej w Sławkowie z dnia 20 kwietnia 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Rozwój zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jako jeden z głównych kierunków zmian w rozwoju i zagospodarowaniu został przyjęty dla jednostek Chwaliboskie i Chojny oraz Sławków Południowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ przyjętego uchwałą nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016r. zakłada się, że na terenie Sławkowa ma nastąpić rozwój multimodalnych centrów logistycznych jako inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. W związku z tym w Studium zakłada się zwiększenie terenów zabudowy przemysłowej, jak i przemysłowo-usługowej w sąsiedztwie terenów istniejących kolejowych terminali przeładunkowych, a także w rejonie drogi krajowej nr 94. Rozwój multimodalnych centrów logistycznych, związanych z zakończeniem na terenie Sławkowa Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS), jedynej tego typu linii w Polsce (najdalej na zachód wysuniętego szerokiego toru w Europie), stanowi jeden z priorytetowych inwestycji w zakresie transportu i logistyki o znaczeniu krajowym. Dlatego też, ze względu na w/w specyficzną sytuację, nie określa się maksymalnego w skali gminy zapotrzebowania na nową zabudowę przemysłową i łączoną: przemysłowo-usługową.

Rozwój zabudowy przemysłowo-usługowej zakłada się w jednostkach: Chwaliboskie i Chojny oraz Groniec, rozwój terminali przeładunkowych zakłada się w jednostkach: Sławków Południowy, Groniec i Burki.

Sosnowiec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sosnowca
Uchwała Nr 369/XXXI/2016 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 19 maja 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zaleca się wprowadzenie nowej zabudowy mieszkaniowej niskiej intensywności we wschodniej części miasta (głównie w rejonie Maczek, Starych Maczek i Kolonii Wągródka) wykorzystując dawne tereny rolne, leśne i pokolejowe.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Najważniejszymi kierunkami rozwoju Sosnowca są między innymi: wspieranie, poprzez wskazanie terenów dla rozwoju, podstrefy Sosnowiecko Dąbrowskiej KSSE, zwiększenie potencjału inwestycyjnego terenu przy ul. Watta w Sosnowcu poprzez kompleksowe uzbrojenie, otwarcie terenów inwestycyjnych przy drodze krajowej S1. Wskazuje się na intensywne zagospodarowanie rejonu planowanego węzła „S1” – w ciągu DTŚ, wokół którego winny być kreowane funkcje istotne dla rozwoju metropolii, takie jak parki przemysłowe i produkcyjne oraz obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, rozwijanie, utworzonej w roku 2010 roku, Gospodarczej Bramy Śląska w powiązaniu z terenami inwestycyjnymi położonymi przy drodze krajowej S1, charakteryzującymi się szeroką i otwartą formułą gospodarczą i inwestycyjną, uwarunkowanymi programem rekultywacyjnym, realizowanym na zdegradowanych terenach kopalni piasku „Maczki-Bór”.

Sośnicowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Sośnicowice Uchwała Nr XXXV/306/2013 Rady Miejskiej w Sośnicowicach z dnia 25 listopada 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zapisano, iż w obszarze zurbanizowanym i wskazanym do urbanizacji polityka przestrzenna będzie się koncentrowała między innymi na tworzeniu wysokiej jakości przestrzeni urbanistycznej wyznaczonej w studium dla rozwoju funkcji mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych, realizowanych w zwartych obszarach wokół terenów już zainwestowanych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny zabudowy usługowej i techniczno-produkcyjnej, które obejmują tereny istniejącej działalności gospodarczej oraz niewielkie rezerwy obszarowe.

Świerklaniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mierzęcice Uchwała Nr XXXIII/271/13 Rady Gminy Świerklaniec z dnia 31.01.2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Zapisy w Studium mówią, że rozwój terenów mieszkaniowych następuje poprzez „wypełnianie” przestrzeni wolnych od zabudowy pomiędzy czterema jednostkami administracyjnymi Gminy na ugorowanych terenach rolnych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny związane z prowadzeniem działalności, tj. tereny usług, drobnej wytwórczości. Niezagospodarowane tereny o takim przeznaczeniu zlokalizowane są głównie w Nakle Śląskim wzdłuż drogi krajowej nr 78 a mniejsze tereny wzdłuż ul. Cmentarnej i w miejscowości Nowe Chechło przy ul. Lasowickiej.

Świętochłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Świętochłowice Uchwała Nr XLV/488/14 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 14 lutego 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W wymienionych strefach osadniczo-administracyjnych określono podstawowe kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta związane z rozwojem zabudowy mieszkaniowej: Lipiny Północ - wprowadzenie na obrzeżach jednostki terenów nowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, Lipiny Centrum - wprowadzenie „ofertowych”



terenów zabudowy wielorodzinnej, Chropaczów Południe - wzmocnienie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej, Piaśniki Północ - wzmocnienie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej, Ustronie - wzmocnienie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej. Tereny mieszkaniowe jeszcze niezagospodarowane znajdują się przede wszystkim w północno-zachodniej części miasta przy granicy z Rudą Śląską oraz w dzielnicy Lipiny Centrum po wschodniej stronie ul. Bolesława Chrobrego a także w dzielnicy Zgoda na terenie pomiędzy ul. Śląską a ogródkami działkowymi.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W wymienionych strefach osadniczo-administracyjnych określono podstawowe kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta: Lipiny Południe - utrzymanie i porządkowanie istniejących i rozwój nowych wysokotechnologicznych terenów produkcyjnych, logistycznych, terenów usługowych, Przemysłowa Zachód - rozwój nowych wysokotechnologicznych terenów produkcyjnych, logistycznych, terenów usługowych, Piaśniki Południe - wykreowanie strefy aktywności gospodarczej, nowych terenów usługowo-produkcyjnych wzdłuż DTŚ, oraz Zgoda Wschód - tworzenie niewielkich terenów przemysłowych.

Tarnowskie Góry

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na Obszarze Całej Gminy Tarnowskie Góry

Uchwała Nr LXII/619/2014 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 24 września 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wprowadza nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – projektowanej. Największe tereny przeznaczone na taką zabudowę znajdują się między ul. Pyskowską a ul. Sielanka, w okolicach ulic: Czereśniowej, Lawendowej i Wiśniowej, po obu stronach ul. Polarnej, w okolicach ulic Tuwima i Starowapiennej, po północnej stronie ul. Jagodowej, po obu stronach ul. Niedziałkowskiego, okolice ul. Batorego oraz mniejsze tereny będące uzupełnieniem istniejącej zabudowy. Liczne nowe tereny mieszkaniowe na obrzeżach miasta pozwalają na ściągnięcie do miasta nowych mieszkańców.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje między innymi tereny produkcyjno-usługowe, poprzemysłowe przeznaczone do wtórnego zagospodarowania. Niezagospodarowane tereny produkcyjno-usługowe znajdują się m. in.: pomiędzy ul. Zagórką a torami kolejowymi oraz w dzielnicy Bobrowniki Śląskie po zachodniej stronie DK 78 (przy torach kolejowych).

Tychy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Tychy

Uchwała Nr XXI/371/16 Rady Miasta Tychy z dnia 19 maja 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zapisano, że rozwój miasta ma następować zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju i ideą "miasta zwarte", między innymi poprzez: kształtowanie strefy podmiejskiej - poprzez rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej wyłącznie w formie jednorodzinnej. Tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową znajdują się w zachodniej części miasta w dzielnicy Wilkowyje oraz w rejonie planowanego połączenia ulicy Obywatelskiej z ulicą Żwakowską. Duże tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową znajdują się w dzielnicach Zwierzyniec, Wargłowiec, Jaroszowice i Wygorzele - po północnej stronie ul. Oświęcimskiej. W południowej części miasta mieszkalnictwo może się rozwijać głównie w dzielnicy Cielmice.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny przemysłowo-usługowe i usługowo-produkcyjne. Niezagospodarowane tereny usługowo-produkcyjne znajdują się w zachodniej części miasta po północnej stronie drogi krajowej nr 44 przy granicy z Mikołowem oraz w rejonie ulicy Podleskiej, a także w rejonie węzła dróg krajowych nr 1 i nr 44 (na południe od ul Goździków).

Wojkowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wojkowice – projekt 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Zabudowa mieszkaniowa w stanie istniejącym to 141 ha, a w stanie projektowanym w Studium – 359 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje obszary produkcyjno-usługowe, na których dopuszcza się m.in.: zabudowę produkcyjną i usług przemysłowych, obszary obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, na których dopuszcza się m.in.: zabudowę przemysłową i techniczno-magazynową. Teren z przeznaczeniem na obiekty produkcyjne, składy i magazyny w stanie istniejącym to 59 ha, a w stanie projektowanym w Studium - 169 ha.

Wyry

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wyry
Uchwała Nr XXXVII/346/2009 Rady Gminy Wyry z dnia 1 października 2009 r. - uznaje się za wymagające aktualizacji w całości - przystąpiono do sporządzenia studium w 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza strefy rozwoju (zainwestowanie projektowane), które obejmują między innymi tereny zabudowy mieszkaniowej wraz z usługami stopnia podstawowego. Tereny te są rozłożone równomiernie to terenie gminy i stanowią kontynuację i uzupełnienie istniejącej zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje wielofunkcyjne tereny aktywności gospodarczej o charakterze wytwórczym, handlowym i usługowym w północno-zachodniej części miasta (zachodnia strona ul. Pszczyńskiej).

Zabrze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zabrze
Uchwała Nr XII/126/11 Rady Miejskiej w Zabrzu z dnia 4 lipca 2011 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Projektowane tereny zabudowy mieszkaniowej znajdują się w północnej części miasta w dzielnicy Grzybowice między drogą krajową nr 78 a granicą miasta oraz pomiędzy drogą krajową nr 78 a ul. Ofiar Katynia – w dzielnicy Rokitnica zaprojektowano tereny zabudowy wielorodzinnej, w okolicach ul. Polnej, na zachód od al. Korfantego, na południe od ul. Kościuszki oraz w Starych Biskupicach na terenie pomiędzy drogą krajową nr 88 a ul. Kasprowicza.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny przemysłu, składów i magazynów oraz tereny przemysłowo-usługowe.

Tereny przemysłu, składów i magazynów rozwijają się na terenie KSSE. Tereny przemysłowo-usługowe projektowane znajdują się przede wszystkim we wschodniej części miasta przy DK 88 - przy granicy z Bytomiem oraz w zachodniej części miasta w okolicach stacji kolejowej Maciejów Północny.



Ponadto *Strategia Rozwoju Miasta Zabrze na lata 2008-2020* jako cel strategiczny priorytetu „Środowisko gospodarcze” wskazuje przedsięwzięcie rozwojowe: Budowa Centrum Logistycznego przez PKP Cargo i rozwój usług logistycznych.

Zbrostawice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zbrostawice – projekt 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wskazuje tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – ustala się lokalizacje nowej i utrzymanie istniejącej zabudowy z możliwością rozbudowy i modernizacji obiektów mieszkaniowych oraz tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – ustala się utrzymanie istniejących budynków z możliwością ich rozbudowy i przebudowy. Nowe tereny zabudowy mieszkaniowej stanowią dopełnienie istniejącej zabudowy. Na uwagę zasługują duże tereny niezabudowane z przeznaczeniem dla mieszkalnictwa pomiędzy Zbrostawicami, Wieszową a Boniowicami oraz teren po południowej stronie Wieszowy, południowej stronie Korchowic oraz po południowej stronie miejscowości Ziemięcice.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Projekt Studium zakłada m.in. utworzenie obszarów o ogólnej funkcji oznaczonej symbolem „P” – tereny zabudowy przemysłowej, magazynowej i składowej, które obejmują pojedyncze obiekty produkcyjne, jak i zgrupowania tworzące zespoły oraz tereny przenikających się funkcji produkcyjnych, magazynowych lub wydzielonych terenów usługowych. Są to tereny, które docelowo w tworzonych w przyszłości planach miejscowych mogą potencjalnie przyjąć funkcje magazynowania wraz z dystrybucją. Tereny, które potencjalnie mogą zostać przynajmniej częściowo zagospodarowane na ww. funkcje obejmują obszary położone w Szałszy, Czekanowie i Świętoszowicach.

Gminy strefy 1:

Bierawa

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bierawa
Uchwała Nr XXI/155/2016 Rady Gminy Bierawa z dnia 26 września 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W przypadku wyznaczenia nowych terenów na cele budowlane (w tym przede wszystkim na cele mieszkaniowe) przewiduje się kształtowanie tych struktur w oparciu o racjonalne zasady kształtowania zabudowy tj. wyznaczenie ich w miejscach o korzystnych uwarunkowaniach terenowych umożliwiających ich uzbrojenie i skomunikowanie. Nie przewiduje się natomiast umożliwienia lokalizacji nowych terenów przeznaczonych na cele budowlane na terenach otwartych niepowiązanych z istniejącymi terenami zainwestowanymi, przyjmując założenie, że najpierw powinny być wypełnione struktury już istniejące (uzupełnianie istniejącej zabudowy) oraz struktury znajdujące się w sąsiedztwie tych terenów, co zapobiegnie ewentualnym problemom w infrastrukturze technicznej. Studium wyznacza tereny dla zabudowy zarówno jednorodzinnej jak i wielorodzinnej.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny przemysłowo-usługowe, które obejmują tereny istniejącej działalności gospodarczej oraz rezerwy terenowe ustalone w studium dla realizacji zabudowy usługowej i produkcyjnej, w tym hurtowni, składów i magazynów.

Bolesław

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesław
Uchwała Nr XIX/160/2012 Rady Gminy Bolesław z dnia 19 września 2012 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Rozwój funkcji mieszkaniowej obejmuje głównie część zachodnią i północną zachodnią, charakteryzującą się terenami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i siedliskowej, terenami rolnymi oraz obszarami o wysokich walorach krajobrazowych i środowiskowych, a rozwój ten następuje kosztem terenów rolnych. Rozwój funkcji mieszkaniowej następuje równomiernie w następujących sołectwach: Krzykawka, Krzykawa, Małobądz, Krze, Ujków Nowy, Laski, Kolonia, Podlipie, Międzygórze oraz zachodnia część miejscowości Bolesław. Rozwój funkcji mieszkaniowo – usługowej, obejmuje centralną część miejscowości Bolesław oraz tereny związane z drogą krajową nr 94. Tereny te mogą stanowić bazę rozwoju między innymi inwestycji mieszkaniowo – usługowych o wysokiej intensywności zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Rozwój funkcji przemysłowej i produkcyjnej oraz wydobywczej obejmuje część wschodnią i południowo – wschodnią gminy, charakteryzującą się terenami o funkcji przemysłowej, przetwórczej i usługowej w sąsiedztwie terenów zalesionych. Kierunki rozwoju przewidują następujące funkcje terenów: przemysłu –produkcji, działalności górniczej, wyrobisko żwiru i piasku. Tereny te stanowią zaplecze działających oraz planowanych zakładów przemysłowych oraz obszarów wydobywania surowców naturalnych. Tereny stanowią główny obszar rozwoju gospodarczego, miejsc pracy oraz intensywnego ruchu transportu ciężkiego. Nowe tereny pod działalność produkcyjną lokalizuje się w sołectwach: Hutki i Bolesław na północ od drogi 94 i na wschód od drogi Bolesław-Klucze na terenach zalesionych oraz Bolesław w południowo-wschodniej części gminy, obejmując tereny Ujkowa Starego i znacznej części terenów zalesionych będących już w zasięgu wpływów działalności górniczej.

Boronów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Boronów
Uchwała Nr 63/XXII/2008 Rady Gminy w Boronowie z dnia 30 września 2008 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Jednym w podstawowych kierunków dalszego rozwoju gminy jest realizacja zabudowy mieszkaniowo-usługowej na nowych terenach w Boronowie, w granicach określonych obwodnicą oraz w Zumpach, a także uzupełnianie istniejących zespołów zabudowy w Boronowie i pozostałych miejscowościach. Tereny budowlane określone w studium dają możliwość wydzielenia ok. 1400 nowych działek.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Jednym w podstawowych kierunków dalszego rozwoju gminy jest rozwój działalności gospodarczej różnego rodzaju na wydzielonych obszarach wzdłuż dróg wojewódzkich. Dla różnorodnej działalności gospodarczej rezerwuje się tereny komunalne wzdłuż ul. Koszęcińskiej (przemysł, składy, magazyny itp.) oraz między ul. Częstochowską i Szkolną (przemysł nieuciążliwy, rzemiosło wytwórcze).



Bukowno

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bukowno

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wobec zurbanizowanej struktury centrum Bukowna przyjmuje się zasadę kontynuacji funkcji zabudowy mieszkaniowo-usługowej i mieszkaniowej o najwyższej intensywności w skali gminy. W Studium zapisano, że polityka przestrzenna w obszarze miejskim powinna uwzględniać między innymi utrzymanie skali zabudowy, zachowanie wykształconych linii zabudowy. Obszary zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz usług nieuciążliwych związane są z otaczającymi je bezpośrednio terenami otwartymi i zadrzewionymi. Położone są w zespołach oderwanych od najintensywniej zurbanizowanego centrum miasta. Przyjmuje się możliwość ograniczonego rozwoju istniejących struktur zabudowy charakteryzujących się dostępem do sieci komunikacyjnej oraz wyposażeniem w sieci infrastruktury technicznej. W Studium zapisano, że polityka przestrzenna w tym obszarze powinna uwzględniać między innymi ograniczanie rozpraszania zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Tereny przeznaczone dla działalności produkcyjnej położone są w północnej części miasta, w dobrym powiązaniu komunikacyjnym z drogą w kierunku Bolesławia. Tereny związane z powierzchniową eksploatacją surowców położone są w środkowej części gminy. Studium wyznacza tereny produkcyjno-usługowe przeznaczone dla produkcji przemysłowej, produkcyjno-usługowej, usługowej oraz składowania w oparciu o technologie bezpieczne dla środowiska oraz produkcyjne, przeznaczone dla produkcji przemysłowej, działalności produkcyjno-usługowej, usługowej, magazynowej oraz składowania.

Chełmek

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chełmek Uchwała Nr XXVII/273/2017 Rady Miejskiej Chełmek z dnia 17 kwietnia 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zapisano instrumentalizację polityki w zakresie utrzymania dotychczasowych tendencji koncentracji zabudowy poprzez między innymi koncentrację zespołów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenach położonych w Chełmku, Gorzowie i Bobrku. Niezagospodarowane tereny mieszkaniowe stanowią dopełnienie i kontynuację obszarów już zagospodarowanych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium zapisano instrumentalizację polityki w zakresie utrzymania dotychczasowych tendencji koncentracji zabudowy poprzez między innymi przygotowanie bazy terenowej pod inwestycje związane z działalnością gospodarczą, produkcją, zlokalizowane przede wszystkim w Chełmku na terenie byłego „Kombinatu Obuwniczego” i w rejonie ul. Jaworzniczej oraz w Bobrku w rejonie drogi wojewódzkiej nr 933 i planowanej drogi relacji Jaworzno-Dwory. Studium wyznacza tereny o dominującej funkcji usług o znaczeniu lokalnym oraz ponadlokalnym, o dominującej funkcji produkcyjnej, magazynowej i składowej, o dominującej funkcji produkcyjno-usługowej



Chrzanów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chrzanów – projekt

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium dla terenów w przysiółku Podstoki utrzymany został dotychczasowy kierunek zagospodarowania pod zabudowę mieszkaniową (powierzchnia ok.1,19ha), z możliwością realizacji nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na zasadzie uzupełnień z dopuszczeniem lokowania zabudowy usługowej, 6) tereny zabudowy mieszkaniowej i usług Osiedla Borowiec wyznaczone zostały na bazie jednostki osadniczej, głównie wzdłuż ulicy Borowcowej i ulic przyległych. Po zachodniej stronie ul. Borowcowej obejmują tereny zabudowane, wskazane w obowiązującym studium do zabudowy oraz przylegające tereny rolne i niewielkie tereny lasów (o pow.0,72ha), gdzie nowe tereny stanowią ok. 5,29ha. Po wschodniej stronie tej ulicy przyrost powierzchni terenów zabudowy wynosi 3,61ha, co daje łącznie 9,61ha. Nowe tereny włączone do strefy zabudowy wyznaczone zostały na terenach rolnych i terenach zieleni oraz na terenach rozwoju funkcji gospodarczych, wyznaczonych w dotychczasowym studium, utrzymane zostały tereny zabudowy mieszkaniowej i usług dla fragmentu terenów osiedla Kolonia Leśna w rejonie ul. Metalowców.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium utrzymane zostały jako tereny przemysłu, baz, składów i usług zainwestowane tereny dawnej bazy paliwowej przy ul. Powstańców Styczniowych oraz Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, na których wprowadzona została możliwość realizacji również usług, włączone zostały do terenów przemysłu, baz, składów i usług tereny zieleni nieurządzonej oraz tereny rolne o pow. ok.2,07ha położone w północnej części obszaru opracowania w dolinie Chechła, przeznaczone pod rozwój istniejących zakładów.

Ciasna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ciasna

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza tereny rozwoju zabudowy mieszkaniowej. Obszar obejmuje tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, realizowaną w formie indywidualnej lub zorganizowanej, zlokalizowane w miejscowości: Ciasna, Sieraków, Glinica, Zborowskie, Jeżowa, Wędzina. Realizacja zabudowy na tych terenach po opracowaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny aktywizacji gospodarczej. Obszar obejmuje tereny istniejących i projektowanych zakładów produkcyjnych, usługowo – wytwórczych, baz, składów, magazynów, w tym obiektów urządzeń obsługi i produkcji rolniczej. Na terenach projektowanych przewiduje się lokalizację obiektów, których uciążliwość, wielkość produkcji wymaga większej działki. Niezagospodarowane tereny tego typu znajdują się w miejscowościach Patoka, Dzielna oraz

Czerwionka-Leszczyny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium wśród celów strategicznych znalazło się odtworzenie i wzmocnienie powiązań układu osadniczego, przerwanych przez autostradę A1.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium wśród celów strategicznych znalazło się wyznaczenie terenów przy węzłach autostradowych Bełk (ok. 140 ha) i Dębieńsko (ok. 115 ha) dla działalności usługowych, produkcyjnych i magazynowych z preferencją dla obszarów aktywizacji gospodarczej w formie stref ekonomicznych, parków technologicznych, centrów logistycznych.

Goczałkowice Zdrój

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Goczałkowice Zdrój Uchwała Nr XLII/277/2014 Rady Gminy Goczałkowice Zdrój z dnia 19 sierpnia 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Polityka przestrzenna Gminy Goczałkowice-Zdrój, stanowiącej gminę uzdrowską, zasadza się na zagwarantowaniu trwałości jej zasadniczej, uzdrowskiej funkcji.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Polityka przestrzenna Gminy Goczałkowice-Zdrój, stanowiącej gminę uzdrowską, zasadza się na zagwarantowaniu trwałości jej zasadniczej, uzdrowskiej funkcji. Nie wyznacza się nowych obszarów zabudowy produkcyjnej. Wyznacza się tereny usług oraz usług składów i magazynów. Możliwość rozwoju zabudowy mieszkaniowej na relatywnie większą skalę będzie możliwa w rejonie na zachód i południe od osiedla Powstańców Śląskich.

Herby

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Herby – 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wśród kierunków zmian w strukturze przestrzennej gminy umieszczono zapisy: realizacja zorganizowanych zespołów zabudowy mieszkaniowo-usługowej w Lisowie oraz uzupełnienie zabudowy przy istniejących ciągach komunikacyjnych w pozostałych miejscowościach, wyznaczenie, znacznych, terenów pod zabudowę mieszkaniową w Kalinie jako zaplecze mieszkaniowe Herb, które posiadają bardzo ograniczone tereny mieszkaniowe. Podstawowy ruch budowlany odbywać się będzie w miejscowości Lisów (400 działek), a następnie Chwostek, Olszyna, Kalina oraz Hadra-Mochała (po 100-150 działek). W Herbach praktycznie nie ma już możliwości wyznaczenia nowych terenów budowlanych; możliwe jest zabudowanie niewielkich luk budowlanych (20-25 działek) oraz ewentualnie wyznaczenie dużych działek leśnych na terenach, które znajdą się w przyszłości wewnątrz projektowanej obwodnicy. Wymaga to uzgodnienia trybu przejęcia terenów i ograniczeń dla nich z zarządcą -Administracją Lasów Państwowych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Przewidywana jest adaptacja wszystkich istniejących obiektów produkcyjnych, handlu masowego i rzemiosła produkcyjnego. Dla zapewnienia warunków do szerszego rozwoju działalności wytwórczej, ale także usługowej, oraz dla obsługi komunikacji wyznacza się, prócz istniejących w Herbach, duże obszary tzw. terenów ofertowych przy drodze krajowej Nr 46 w Lisowie oraz mniejsze w Herbach i Mochale. Lokalizowane obiekty nie mogą powodować uciążliwości dla zabudowy mieszkaniowej, muszą ponadto spełniać wymogi zapisane w ustaleniach dla parku krajobrazowego.



Irządze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Irządze

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Tereny zabudowy mieszkaniowej występują we wsiach Irządze, Witów, Zawada, Bodziejowice, Sadowie, Woźniki. Tereny mieszkaniowe posiadają jeszcze sporo rezerw, które pozwalają na zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej. Mogą one być wykorzystane na drodze uzupełnień lub przebudowy. Nowe tereny mieszkaniowe zostały wyznaczone w Irządzach, Witowie i Bodziejowicach jako powiększenie istniejącej zwartej zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Niewielka w gminie ilość zabudowy przemysłowej, rolniczej i usługowo-technicznej została adaptowana w Studium z możliwością utrzymania dotychczasowej funkcji lub lokalizacji innej działalności gospodarczej w zależności od potrzeb. Wyznacza się kilka terenów przeznaczonych na działalność gospodarczą zlokalizowanych przy głównych drogach przelotowych.

Kalety

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalety
Uchwała Nr 35/V/2015 Rady Miejskiej w Kaletach z dnia 5 marca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zapisano, że Gmina preferować będzie rozwój zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej na terenach, w których istnieją niewykorzystane uzbrojenia terenu, zabudowa może być włączona do istniejącego systemu uzbrojenia terenu oraz tam, gdzie istnieje możliwość doprowadzenia dróg bez narażania budżetu gminy na wysokie koszty. Niezagospodarowane tereny adaptacji i rozwoju zabudowy mieszkaniowej znajdują się przede wszystkim w okolicach ul. Wierzbowej, ul. Dębowej oraz między ul. 3 Maja a Koszęcińską.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza niewielkie obszary, które mogą być przeznaczone do zagospodarowania na cele szeroko rozumianej działalności gospodarczej na wschód od stacji kolejowej Kalety.

Kędzierzyn-Koźle

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle
Uchwała Nr XXXIII283/16 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 sierpnia 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium zapisano, iż warunki zrównoważonego rozwoju miasta obejmują między innymi preferowanie form niskiej zabudowy mieszkaniowej o umiarkowanej zawartości realizowanej z dostępem do terenów zielonych i z wykorzystaniem materiałów ekologicznych, wprowadzenie zabudowy o funkcjach mieszanych w celu zmniejszenia liczby przejazdów między miejscem pracy a zamieszkania; rozwijanie zespołów zabudowy o funkcjach mieszanych przede wszystkim wzdłuż tras transportu publicznego. W stosunku do stanu istniejącego użytkowania terenów w Studium przewiduje się: ponad dwukrotny wzrost powierzchni terenów przewidzianych do realizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (największy wzrost przewidziany jest w jednostkach Kłodnica, Sławięcice oraz Cisowa i Rogi) oraz wzrost o około 40% powierzchni terenów przewidzianych do realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (największy wzrost ma nastąpić w jednostkach Kłodnica oraz Rogi).



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny zabudowy usługowej, tereny obiektów produkcyjnych w większości już zainwestowane oraz tereny centrum logistycznego w jednostce Kłodnica.

Klucze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Klucze – maj 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Sieć osadniczą tworzy 15 sołectw: Bogucin Duży, Bydlin, Chechło, Cieślin, Golczowice, Hucisko, Jaroszowiec, Klucze, Kolbark, Krzywopłoty, Kwaśniów Dolny, Kwaśniów Górny, Rodaki, Ryczówek, Zalesie Golczowskie. Istniejące zespoły zabudowy związane są z terenami o najkorzystniejszych warunkach fizjograficznych. Rozwój struktur zurbanizowanych powinien stanowić kontynuację istniejących układów zabudowy z wykorzystaniem terenów o korzystnych cechach fizjograficznych. Przyjmuje się zasadę kontynuacji rozwoju jednostek osadniczych jako obszarów wielofunkcyjnych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Funkcja usługowa i produkcyjna koncentruje się w Kluczach oraz Jaroszowcu. Istniejące zasoby naturalne pozwalają na utrzymanie działalności wydobywczej na obszarze gminy. Jednak zmniejszanie aktywności gospodarczej przez duże firmy kluczewskie generuje konieczność tworzenia alternatywnego potencjału gospodarczego. Jest nim sektor przemysłu i usług, rozwijany w oparciu o nowe tereny dla działalności gospodarczej.

Przyjmuje się zasadę konieczności tworzenia warunków dla działalności gospodarczej. Dla rozwoju działalności produkcyjno-usługowej wskazuje się strefy aktywności gospodarczej obejmującej tereny przemysłowe oraz produkcyjno-usługowe, w tym nowo wyznaczoną strefę dobrze skomunikowanych obszarów położonych we wschodniej części gminy, przy drodze prowadzącej do Wolbromia.

Kochanowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kochanowice – 2012 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W zakresie gospodarki mieszkaniowej Studium wyznacza cel, jakim jest przygotowanie terenów dla budownictwa mieszkaniowego indywidualnego, oraz małych domów mieszkalnych i zabudowy wielorodzinnej w postaci obiektów o niewielkiej skali na wydzielonych terenach, oraz włączonych w zabudowę jednorodziną.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Na terenie gminy zakłada się rozwój zarówno małych jak i większych zakładów produkcyjnych, przetwórstwa, hurtowni i usług związanych z obsługą komunikacji, rolnictwa, budownictwa i przemysłu.

Koszęcin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Koszęcin
Uchwała Nr 284/XXX/2016 Rady Gminy Koszęcin z dnia 24 listopada 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium wyznaczono ogółem 723 ha terenów pod mieszkalnictwo, w tym około 323 ha nowych terenów. Największe powierzchnie nowych terenów wyznaczono w Koszęcinie – 127 ha, Rusinowicach - 62,2 ha, Strzebiniu - 66,7 ha, i Sadowię - 42 ha. Mniejsze we Wierzbii, Cieszowej, Prądach i Bukowcu - gdzie planuje się jedynie uzupełnienie



istniejącej zabudowy. W miejscowościach Piłka i Brusiek zakłada się jedynie uzupełnienie luk w zabudowie jednorodzinnej i wyznaczenie wyłącznie terenów pod zabudowę letniskową i rekreacyjną

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Dla stworzenia dogodnych możliwości lokalizacyjnych wyznaczono w Cieszowej, Koszęcinie, Nowym Dworze, Prądach, Sadowiu, Strzebinie i Wierzbii rezerwy terenów przemysłowo-produkcyjno-składowych. Ogółem wyznaczono na ten cel 40 ha nowych terenów, a także 10 ha terenów pod eksploatację żwiru w Cieszowej. Dopuszcza się także lokalizację mniejszych mało uciążliwych zakładów na terenach dopuszczalnej rozproszonej zabudowy zagrodowo-mieszkaniowej z zachowaniem wymogów ochrony środowiska. Dopuszcza się także możliwość adaptacji niezagospodarowanych obiektów po-pegierowskich w Koszęcinie, Cieszowej, Prądach i Łazach na cele przemysłowo – skladowe. Zakłada się możliwość eksploatacji złóż Piasku w Rusinowicach, żwiru w rejonie Wierzbia i Cieszowej, glin w rejonie Koszęcina i Łaz. Na terenach zabudowy usługowej prócz modernizacji zakłada się możliwość powstania nowych obiektów na planowanych terenach usługowych.

Koziegłowy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Koziegłowy Uchwała Nr 300/XXXII/2006 Rady Miasta i Gminy Koziegłowy z dnia 20 czerwca 2006 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza następujące kategorie funkcjonalne terenów zabudowy mieszkaniowej: tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej (miejskiej) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej, wskazane do scalenia i podziału oraz tereny zabudowy rekreacji indywidualnej (letniskowej). Tereny te stanowią obszar wzdłuż komunikacyjnych i stanowią uzupełnienie i dopełnienie istniejącej zabudowy.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Dla zapewnienia warunków rozwoju działalności wyznaczone zostały duże skupiska terenów - wykorzystując atrakcyjność ich położenia w zasięgu DK1 oraz przy drodze nr 789- łącznicy Koziegłów z projektowaną autostradą A 1 – dla przedsiębiorstw produkcyjnych, handlu hurtowego i różnorodnych usług transportowych, wykorzystujących jej bliskie położenie, działając we współpracy z Woźnikami. Możliwości lokalizacyjne na mniejszych terenach dla przedsiębiorstw sektora przetwórczego zostały przewidziane w pozostałych sołectwach.

Kroczyce

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kroczyce

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Z uwagi na istniejące duże rezerwy terenów niewykorzystanych jeszcze pod zabudowę w ustaleniach studium położono nacisk na porządkowanie istniejących struktur i efektywniejsze zagospodarowanie przestrzeni w istniejących terenach zabudowy. Nowa zabudowa faktycznie będzie mogła być lokalizowana na powierzchni ok. 535 ha, z czego: 187 ha to tereny zabudowy projektowane w studium, 348 ha to rezerwy w terenach zabudowy wyznaczonych w obowiązujących planach miejscowych, niewykorzystane jeszcze pod zabudowę. Najwięcej nowych terenów zabudowy wyznaczono w odpowiedzi na zgłoszone wnioski w miejscowościach Kroczyce Okupne, Kostkowice i Przyłubsko.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Nowe tereny dla lokalizacji terenów zabudowy techniczno-produkcyjnej zostały wyznaczone w Pradłach, w Przytubsku i w Siedliszowicach, jako uzupełnienie istniejących i projektowanych w obowiązujących planach miejscowych terenów zabudowy. Nowe tereny dla lokalizacji terenów usługowych zostały wyznaczone w Kroczycach Starych, jako powiększenie terenu rezerwowanego pod usługi związane z handlem. Planowane jest także powiększenie terenu usług

Krupski Młyn

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Krupski Młyn
Uchwała Nr XXVII/190/17 Rady Gminy Krupski Młyn z dnia 28 lutego 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej i jednorodzinnej i usługowej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Aktualne zapotrzebowanie na zabudowę produkcyjną sprowadza się do realizacji nowej zabudowy na terenach wyznaczonych w miejscowości Krupski Młyn, których rezerwa wynosi ok. 100 ha, z czego tereny wolne, niezagospodarowane zajmują 28 ha.

Kuźnia Raciborska

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kuźnia Raciborska

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wśród strategicznych kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy znalazło się wyznaczenie obszarów dla lokalizacji budownictwa mieszkaniowego dla mieszkańców gminy tj.: wielorodzinnego (miasto Kuźnia Raciborska), jednorodzinnego (miasto Kuźnia Raciborska, miejscowości Rudy, Ruda Kozielska, Jankowice, Siedliska). Wśród strategicznych kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy znalazło się wyznaczenie obszarów dla lokalizacji budownictwa mieszkaniowego: wielorodzinnego – rejon osiedla budownictwa wielorodzinnego w Kuźni Raciborskiej – około 2 ha; jednorodzinnego: Kuźnia Raciborska ok. 19 ha oraz około 6 ha rezerwy na lata po roku 2015, Rudy ok. 20 ha oraz około 2 ha rezerwy na lata po roku 2015, Ruda Kozielska ok. 7 ha, Jankowice ok. 8,5 ha, Siedliska ok. 14 ha (dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach zabudowę mieszkaniową w lukach budowlanych w Turzu), Kolonia Renerowska ok. 0,7 ha, Budziska - realizacja zabudowy jako uzupełnienie luk budowlanych; socjalnego w Kuźni Raciborskiej w ramach zabudowy wielorodzinnnej; wynikającego z uwarunkowań specjalnych takich jak powodzie, pożary i inne klęski żywiołowe: Siedliska ok.1,4 ha, oraz budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego ofertowego dla ludności spoza gminy (głównie dla tych, którzy przewidują uruchomienie działalności gospodarczej w gminie): Kuźnia Raciborska ok. 7,5 ha w dolinie Rudy i Rudki, Rudy ok. 15 ha w Podbiałej i Przeryciu, ok. 2,5 ha w Kolonii Renerowskiej, ok. 1,5 ha w Białym Dworze.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Wyznaczenie obszarów dla lokalizacji działalności gospodarczej między innymi zakładów produkcyjnych i przetwórczych. Wskazanie obszarów dla funkcji produkcyjnych i przetwórczych nastąpiło w północno-zachodniej części miasta Kuźnia Raciborska, w zachodniej części miasta Kuźnia Raciborska (w rejonie ulicy Staszica i linii kolejowej), w południowo-zachodniej części miasta Kuźnia Raciborska (w rejonie ulicy Topolowej), we wschodniej części miasta Kuźnia Raciborska (w rejonie ulicy Klasztornej), w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków bytowych, w południowo-wschodniej części Rud (w rejonie ulicy Rybnickiej).



Libiąż

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Libiąż
Uchwała XVIII/128/2016 Rady Miejskiej w Libiążu z dnia 16 września 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Ukształtowanie obszarów dla aktywizacji budownictwa mieszkaniowego przez pobudzenie rozwoju mieszkalnictwa na zasadach zorganizowanej działalności inwestycyjnej obejmuje: obszar wolny pomiędzy ulicami Floriańską i Konopnickiej, obszar wolny pomiędzy ulicami Skłodowskiej-Curie - Armii Krajowej - linią PKP, tereny w rejonach przedłużenia ulic: Urzędniczej, Żeromskiego oraz przy ulicy Kaliskiej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Wyodrębnia się następujące obszary: rejon KWK "Janina" - "Ruch I" z najbliższym otoczeniem oraz rejon KWK "Janina" - "Ruch II" z otoczeniem jako tereny rozwojowe dla przedsiębiorczości bazującej na majątku kopalni, przyszłościowy rejon dla przedsiębiorstw (przemysłu) wymagających bardzo dużych terenów, dobrze skomunikowanych - pomiędzy ul. Spokojną (lasem), torami PKP, Piaskową i projektowaną drogą w ciągu i na przedłużeniu ul. Sarniej - bazując na gruntach przynależnych do Spółdzielni Rolniczej, rejon Kosówki, Góra - jako tereny przedsiębiorczości związanej z pewną uciążliwością dla otoczenia (np. hałas) na własnych, możliwie dużych działkach osób fizycznych, z zabudową mieszkaniową, przyszłościowy rejon dla przedsiębiorstw (przemysłu i usług) wymagających bardzo dużych terenów, dobrze skomunikowanych – jako obszar zabudowy przemysłowo-usługowej zlokalizowany pomiędzy ul. Chrzanowską w Libiążu, a ul. Powstańców Styczniowych w Chrzanowie, w bezpośrednim sąsiedztwie granicy administracyjnej gminy Chrzanów.

Lubliniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublińca

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza obszary zabudowy mieszkaniowej, obszary wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej. Niezagospodarowane tereny tego typu znajdują się głównie w północno-zachodniej części miasta oraz w kwartale ograniczonym ulicami Klonową, Częstochowską, Przemysławą i Niegolewskich, a także po północnej stronie ul. Częstochowskiej

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Na obszarze miasta wydzielono obszary zabudowy produkcyjnej obejmujące tereny zabudowy przemysłowo-usługowej, baz i składów. Niezagospodarowane tereny tego typu znajdują się w okolicach ul. Klonowej przy granicy miasta.

Łazy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Terenu Miasta i Gminy Łazy, Uchwała XXXVI/279/14 Rady Miejskiej w Łazach z dnia 31 marca 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W mieście Łazy funkcję mieszkaniową należy realizować w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, w zabudowie wielorodzinnej niskiej i średniowysokiej (do 25 m). Dopuszcza się również realizację zabudowy letniskowej. Funkcję mieszkaniową w sołectwach: Wysoka, Chruszczobród, Niegowonice, Rokitno Szlacheckie, Ciągowice i Niegowonice należy realizować w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowie zagrodowej i zabudowie letniskowej. Dopuszcza się również realizację niskiej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej



o wysokości do 4 kondygnacji pod warunkiem, że zabudowa ta będzie realizowana na powierzchni większej niż 1,0 ha. 6) Funkcje mieszkaniowe w pozostałych sołectwach należy realizować wyłącznie w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej i zabudowy letniskowej. W obszarach urbanizacji wyznaczono strefy funkcjonalne, w tym Strefy mieszkaniowe o powierzchni 184,5 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W obszarach urbanizacji wyznaczono strefy funkcjonalne, w tym Strefy przemysłowe (124 ha) i przemysłowo-usługowe (7,3 ha). Do przestrzeni przemysłowej zaliczono tereny wyznaczone w tym celu w planie miejscowym obejmujące: w większości zainwestowane przemysłowo tereny w jednostce strukturalnej Wysoka oraz wyznaczone a niezainwestowane tereny w jednostce strukturalnej Chruszczobród. Do stref przemysłowych wliczono tereny nieujęte dotychczas w planach miejscowych lub tereny, dla których plan miejscowy ustalał mniejszy zasięg przestrzenny. W Studium nowe strefy przemysłowe wyznaczono w jednostkach strukturalnych: Ciągowice, Wysoka, Turza.

Miasteczko Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasteczko Śląskie
Uchwała Nr V/35/15 Rady Miejskiej w Miasteczku Śląskim z dnia 26 marca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Jednostce Miasteczko Śląskie zakłada się utrzymanie skali i form użytkowania terenu. Powierzchnia przeznaczona do zainwestowania na cele mieszkaniowe: zabudowa jednorodzinna 26,9 ha, wielorodzinna 0,4 ha. W jednostce Żyglin i Żyglinek nowa zabudowa mieszkaniowa to wyłącznie uzupełnienie luk budowlanych. Powierzchnia przeznaczona do zainwestowania na cele mieszkaniowe: zabudowa jednorodzinna 67,6 ha. W jednostce Bibiela zakłada się rozwój funkcji mieszkaniowej. Powierzchnia przeznaczona do zainwestowania na cele mieszkaniowe: zabudowa jednorodzinna 36,0 ha, wielorodzinna 0,4 ha. W jednostce Brynica zakłada się rozwój funkcji mieszkaniowej, jednakże musi on uwzględniać możliwość utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Pyrzowice. W strefie wyznaczonego obszaru obowiązywać będzie zakaz lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej, stąd też w zachodniej części sołectwa wyznacza się tereny rezerwowe, uruchamiane w momencie ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Powierzchnia przeznaczona do zainwestowania na cele mieszkaniowe: zabudowa jednorodzinna i usług 13,4 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium zapisano, że polityka przestrzenna miasta winna wprost odzwierciedlać cele polityki przestrzennej województwa i wdrażać sposoby ich realizacji wskazane w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego między innymi dynamizację i restrukturyzację przestrzeni poprzez między innymi organizowanie warunków przestrzennych rozwoju przedsiębiorczości, innowacji gospodarczej i transferu technologii, w drodze tworzenia parków przemysłowych wykorzystujących tereny poprzemysłowe, parków technologicznych i stref aktywizacji gospodarczej. Ustala się, że rozwój sfery gospodarczej dotyczy głównie terenów już aktualnie wykorzystywanych dla celów wytwórczych i usługowych, w tym terenów położonych w rejonie Huty Cynku, a także na terenach nowych, koncentrujących się na terenach pomiędzy hutą i linią kolejową. Tereny te przeznaczone do zainwestowania w formie zabudowy produkcyjnej znajdują się na terenie jednostek Miasteczko Śląskie (2,6 ha), Brynica (2,2 ha), Huta (50,3 ha).



Miedźna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźna

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Tereny zabudowy zagrodowej, mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej obejmują tereny istniejącej i nowoprojektowanej zabudowy zagrodowej. Na wskazanych terenach obok typowej zabudowy zagrodowej występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługowa.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny zabudowy produkcyjno-usługowej, tereny zabudowy techniczno - produkcyjnej i składów oraz tereny zabudowy produkcyjnej. Tereny zabudowy produkcyjno-usługowej obejmują tereny istniejące i nowoprojektowane przewidziane do lokalizacji zakładów związanych z działalnością gospodarczą. W szczególności obejmują inwestycje związane z obsługą transportu w tym stacje benzynowe, stacje obsługi pojazdów samochodowych, bazy transportowe, hurtownie, hotele, zajazdy, centra logistyczne. Tereny zabudowy techniczno - produkcyjnej i składów obejmują tereny nowoprojektowane pod lokalizację przemysłu, składów, magazynów, baz technicznej obsługi oraz innych zakładów produkcyjnych. Tereny zabudowy produkcyjnej obejmują tereny zabudowy produkcyjnej przeznaczonej pod ubojnię drobiu. Dopuszcza się działalność gospodarczą związaną z przetwórstwem rolno-spożywczym oraz infrastrukturę techniczną i komunikację.

Myszków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Myszkowa
Uchwała Nr XXXV/298/13 Rady Miasta w Myszkowie z dnia 30 października 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej. W celu efektywnego i racjonalnego wykorzystania możliwości rozwojowych miasta kierunki polityki przestrzennej powinny uwzględniać poniższe założenia: funkcje mieszkaniowe o dużej intensywności zabudowy powinny być realizowane w obrębie obszarów dotychczas zainwestowanych i zabudowanych (w tym: poprzemysłowe i nieużytki), rozwoju zabudowy niskiej (jednorodzinnej, willowej) na peryferiach dzielnic.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Zasadą polityki przestrzennej zapisaną w Studium jest wyznaczenie nowych terenów usługowych i usługowo-produkcyjnych pozwalających na rozwój istniejących podmiotów jak i na pozyskanie nowych inwestorów, oraz rewitalizacja istniejących terenów przemysłowych, a także podjęcie wszelkich działań mających na celu stworzenie specjalnej strefy ekonomicznej (jako podstrefy), na nowych, wyznaczonych w studium terenach przemysłowych w rejonie ul. Partyzantów. Określone w studium kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta zapewniają możliwość lokalizacji działalności usługowych i produkcyjnych w rejonach miasta położonych głównie w sąsiedztwie planowanej obwodnicy południowej, na jej zachodnim odcinku, w rejonie tzw. „Pól Będuskich”.



Ogrodzieniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ogrodzieniec – projekt

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Obszary w granicach, których ustala się dalszy rozwój terenów zabudowanych i zainwestowanych lub też dopuszcza się inwestycje na nowych, dotychczas niezabudowanych terenach, to rejony miasta oraz poszczególnych wsi, w tym w pierwszej kolejności strefy zwartej zabudowy, a także obszary sąsiadujące z nimi, zwłaszcza wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych. Studium wyznacza tereny przeznaczone dla zabudowy wielorodzinnej - tereny przeznaczone do zainwestowania 6,58 ha, wielorodzinnej i usług nieuciążliwych – 4,2 ha, jednorodzinnej, jednorodzinnej i usług nieuciążliwych, zabudowy zagrodowej oraz jednorodzinnej i zagrodowej – łącznie tereny do zainwestowania przeznaczone dla zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej to 1614 ha.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny przeznaczone dla celów produkcyjno-usługowych, które obejmują tereny istniejącej działalności produkcyjnej, przemysłowej, magazynowo-składowej i usługowej oraz przeznaczone dla lokalizacji nowej. Tereny tego typu przeznaczone w studium do zainwestowania to 74,32 ha.

Ornontowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ornontowice Uchwała Nr XLIV/334/09 Rady Gminy Ornontowice z dnia 30 września 2009 r., wraz ze zmianami przyjętymi Uchwałą Nr XXX/257/17 Rady Gminy Ornontowice z dnia 29.03.2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W celu określenia kierunków rozwoju gminy wyodrębniono na jej obszarze jednostki strukturalne o symbolach: A, B1, B2, B3, B4 i C, wydzielone przebiegiem drogowego układu komunikacyjnego oraz historycznym i istniejącym zagospodarowaniem i użytkowaniem terenu. Na obszarze jednostki A ustala się utrzymanie istniejącej zabudowy a także porządkowanie oraz rozbudowanie i uzupełnianie zespołów zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności, z możliwością wykorzystania i adaptacji nieruchomości na cele usług, obsługi komunikacji lub zieleń. Na obszarze jednostki B1 ustala się utrzymanie istniejącej zabudowy oraz porządkowanie, rozbudowywanie i uzupełnianie zespołów zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności oraz zagrodowej i gospodarczej z możliwością wykorzystania i adaptacji nieruchomości na cele usług i nieuciążliwej działalności gospodarczej. Na obszarze jednostki B2 ustala się utrzymanie istniejącej zabudowy oraz jej porządkowanie, rozbudowa i uzupełnianie szczególnie w pierwszej linii zabudowy wzdłuż ciągów komunikacyjnych – z możliwością adaptacji zabudowań mieszkalnych i zagrodowych na cele usług i nieuciążliwej działalności gospodarczej. Na obszarze jednostki B3 ustala się utrzymanie istniejącej zabudowy oraz porządkowanie, rozbudowywanie i uzupełnianie zespołów zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności oraz zagrodowej i gospodarczej z możliwością wykorzystania i adaptacji nieruchomości na cele usług i nieuciążliwej działalności gospodarczej; utrzymanie i rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej Na obszarze jednostki B4 ustala się utrzymanie istniejącej zabudowy oraz porządkowanie, rozbudowywanie i uzupełnianie zespołów zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności oraz zagrodowej i gospodarczej z możliwością wykorzystania i adaptacji nieruchomości na cele usług i nieuciążliwej działalności gospodarczej.



Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza obszary działalności gospodarczej, produkcyjnej, składowej i magazynowej. Na obszarze jednostki C ustala się możliwość realizacji w terenie przemysłowym uzupełniającej działalności usługowej.

Orzesze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Orzesze
Uchwała Nr XV/124/11 Rady Miejskiej w Orzeszu z dnia 17 listopada 2011 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz wielorodzinnej oraz zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Jako zasadę wykorzystania terenów przyjęto kontynuację istniejącej zabudowy, realizowaną przede wszystkim poprzez dopełnianie struktury urbanistycznej i uzupełnianie luk budowlanych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza strefę przestrzenno-funkcjonalną tzw. park przedsiębiorczości, dla której kierunkiem rozwoju jest między innymi kreacja usługowej, logistycznej i produkcyjnej strefy aktywności wzdłuż DK81 oraz strefę – tereny nowego miasta o analogicznych kierunkach rozwoju.

Oświęcim (miasto)

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Oświęcim
Uchwała Nr XLIII/798/13 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W strefach osadniczych miejskich, mieszkaniowo-usługowych obejmujących dzielnicę północno-wschodnią, w tym rejon związany z ulicą Krasickiego, rejon ulicy Wysokie Brzegi i osiedle Chemików, dzielnicę zachodnią, Zasole i Błonie, południową, Stare Stawy oraz teren pomiędzy pasem 50 m od potoku Młynówki i zabudową przy ul. Zaborskiej zakłada się porządkowanie i rozbudowywanie miejskich zespołów zabudowy mieszkaniowej o zróżnicowanej intensywności. W strefach osadniczych podmiejskich obejmujących zespół zabudowy osiedla Dwory, zespół zabudowy w rejonie osiedla Pod Borem oraz osiedla Monowice, a także fragment terenów zabudowy w rejonie ul. Makowskiego zakłada się porządkowanie i rozbudowywanie zespołów zabudowy mieszkaniowej o charakterze podmiejskim, o niskiej intensywności. W strefach przyrodniczych obejmujących doliny Wisły i Soły, teren pn. Kruki, pasmo terenów po wschodniej stronie Soły, tereny parku śródmiejskiego, tereny zieleni nad Młynówką, oraz pas izolacyjny między strefą mieszkaniową a zespołem usługowym i strefą przemysłową zakłada się utrzymanie istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej, z możliwością jej porządkowania i uzupełniania.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W strefach przemysłowych obejmujących zespół przemysłowo-usługowy Dwory, zespół przemysłowy i obsługi technicznej na Zasolu (z terenem zamkniętym położonym w jej obrębie), tereny pomocnicze przemysłu i technicznej obsługi miasta oraz tereny powierzchniowej eksploatacji surowców w zakolu Wisły zakłada się rozwijanie działalności gospodarczej: produkcyjnej, składowej i usługowej.



Oświęcim (gmina)

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Oświęcim
Uchwała Nr IX/97/15 Rady Gminy Oświęcim z dnia 24 czerwca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Jednym z celów strategicznych gminy jest rozwój funkcji osadniczych na terenach stanowiących strefę podmiejską miasta Oświęcimia. Studium wyznacza obszary zabudowy ekstensywnej, jednorodzinnej i zagrodowej, obszary mieszkaniowo – usługowe, obszary mieszkaniowo – usługowe o przeważającej zabudowie wielorodzinnej, obszary mieszkaniowo – usługowe o przeważającej zabudowie jednorodzinnej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Jednym z celów strategicznych gminy jest rozwój działalności gospodarczej – przemysłowej, drobnej przedsiębiorczości, usługowej. Studium wyznacza obszary działalności produkcyjnej, składowej, magazynowej i usługowej oraz obszary powierzchniowej eksploatacji surowców.

Pawłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pawłowice
Uchwała Nr XXII/277/2012 Rady Gminy Pawłowice

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W zakresie rozwoju zabudowy mieszkaniowej następowało będzie stopniowe wypełnianie zespołów grup i ciągów budynków o niskiej intensywności zabudowy, przy czym realizacja zabudowy na większych terenach wymagających organizacji przestrzennej i wyposażenia w infrastrukturę techniczną następowała będzie w sołectwach Pawłowice (rejon ul. Polnej i Skowronków), Pniówek (rejon ulicy Kanarkowej), Golasowic (rejon ul. Kasztanowej) i Pielgrzymowic (rejon ul. Modrzewiowej), - w ramach terenów zabudowy wielorodzinnej następowało będzie dalsze zwiększenie standardu środowiska mieszkaniowego.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje tereny działalności produkcyjnej, baz, magazynów i składów, zlokalizowane w północnej części gminy przy granicy z Żorami (wschodnia strona drogi krajowej nr 81) – znajduje się tam rezerwa terenu, oraz tereny niezainwestowane po północnej stronie drogi nr 933 a także pas terenu po zachodniej stronie drogi nr 81 pomiędzy Pawłowicami a Warszowicami.

Pawonków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pawonków – edycja 2015

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Planowane w studium kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy zakładają wzmocnienie potencjału produkcyjno-przemysłowego - poprzez wskazanie i kreowanie atrakcyjnych komunikacyjnie i infrastrukturalnie obszarów aktywności gospodarczej. Studium wyznacza tereny o przeznaczeniu dominującym: tereny przemysłowe, produkcyjne, bazy, składy, magazyny, usługi, handel hurtowy wraz z przynależnym zagospodarowaniem terenu.



Pilica

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Pilica
Uchwała Nr XXV/171/2005 rady Miasta i Gminy Pilica z dnia 24 lutego 2005 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Studium wyznacza obszary zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (istniejące osiedla do modernizacji i uzupełnienia), obszary zabudowy jednorodzinnej, zagrodowej (istniejąca zabudowa wsi w pasach przyległych do dróg, związana z przyległymi rozłogami pól, przeznaczona do uzupełnienia, dogęszczenia oraz niewielkiego rozwoju na nowych terenach) i letniskowej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny działalności produkcyjnej, baz, składów, których przeznaczeniem podstawowym są tereny zakładów produkcyjnych, baz transportowych, baz infrastruktury technicznej, magazynów, składów. Rezerwa terenów dla zabudowy produkcyjnej znajduje się w miejscowości Sławniów, pozostałe tereny to tereny już zainwestowane.

Poręba

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Poręba
Uchwała Nr VII/40/15 Rady Miasta Poręba z dnia 23 marca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Potencjalne nowe tereny budownictwa mieszkaniowego skoncentrują się głównie w obszarach: istniejącej zabudowy, na zasadzie jak największego wykorzystania plombowej zabudowy wyznaczonych już terenów pod zainwestowanie mieszkaniowe, bądź mieszkaniowo-usługowe, szeroko rozumianego centrum miasta z uwzględnieniem oznaczenia obszaru koniecznego do objęcia „planem szczegółowym”, w północnej części miasta wzdłuż drogi od centrum w kierunku Mrzygłodu, Marciszowa (ok. 16,0 - 18,0 ha) - również pod zabudowę zorganizowaną - osiedle małych domów mieszkalnych, wybiórczej lokalizacji zabudowy rezydencjonalnej (duże działki) w obszarze sąsiadującym z proponowanym „terenem chronionego krajobrazu Fryszkerki” i sąsiadującym z nim obszarem Krzemiedy a nawet Niwki, Kierszuli, szczególnie podatnej na koncentrację inwestycyjną z Zawierciem.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny aktywności gospodarczej z przewagą usług i aktywności gospodarczej z przewagą funkcji produkcyjnej w północno zachodniej części gminy.

Pszczyna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pszczyna
Uchwała Nr XXVI/340/12 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 29 listopada 2012 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wśród głównych kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy znajduje się zachowanie i uzupełnienie istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz wyznaczenie nowych terenów mieszkaniowych w poszczególnych sołectwach na zasadzie powiększenia terenów istniejącego zainwestowania. Największy przyrost powierzchni terenów mieszkaniowych i usług następuje w północno-wschodniej części gminy tj. sołectwach Piasek, Czarków, Jankowice, Studzienice i Ćwiklice, a także w północno-zachodniej części (tutaj ze znacznym udziałem koncentracji



usług publicznych i komercyjnych). W pozostałych sołectwach i dzielnicach miasta przewiduje się równomierny rozwój tych terenów funkcjonalnych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Wśród głównych kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy znajduje się koncentracja terenów przemysłu, baz, składów głównie wzdłuż DK1, w południowo-zachodniej części miasta oraz w północnej części gminy (sołectwo Studzienice). Studium wskazuje tereny produkcji oraz usług związanych z rolnictwem (tereny hodowli, ogrodnictwo itp.) oraz tereny przemysłu, baz, składów, różnych form wytwórczości i usług.

Rybnik

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rybnika – Projekt 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W zakresie terenów mieszkaniowych – zakłada się ograniczony rozwój na zasadzie wykorzystania łatwo dostępnych rezerw terenów, położonych w sąsiedztwie terenów dotychczas zabudowanych i przeznaczonych pod zabudowę, w tym – nowe tereny zabudowy mieszkaniowej w Chwałęcicach, mogące stanowić ekonomiczne uzasadnienie budowy systemu zbiorowego odprowadzania i oczyszczania ścieków.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Określa się, przy utrzymaniu dotychczasowych, tradycyjnych skupisk działalności produkcyjno-usługowych, nowe obszary rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych, położone w różnych rejonach miasta, pozwalające na zwiększenie zasobów terenów inwestycyjnych, przeznaczonych pod zabudowę produkcyjną lub produkcyjno-usługową: rejon Gotartowic, Kłokocina i Boguszowic-Starych - tereny inwestycyjne związane z Regionalną Drogą Racibórz - Pszczyzna oraz z lotniskiem Gotartowice i jego otoczeniem, którego dotyczą również przekształcenia jakościowe w zakresie zmiany dotychczasowych kierunków przeznaczenia terenów w otoczeniu lotniska (rezygnacja z rozbudowy lotniska na rzecz zagospodarowania produkcyjnego i usługowego terenów w sąsiedztwie lotniska); rejon węzła Świerklańskiego (Chwałowice, w sąsiedztwie KWK Chwałowice) w ciągu trasy Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyzna; rejon elektrowni i Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na pograniczu Golejowa i Grabowni; rejon KWK Jankowice (ul. Jastrzębska). Wyraźnie mniejszy od średniej dla województwa, a także subregionu zachodniego i większości porównywanych ośrodków jest udział powierzchni użytkowej nowych budynków przemysłowych i magazynowych (skala rozwoju tego typu budownictwa jest niewielka). W sąsiedztwie elektrowni, na pograniczu Rybnickiej Kuźni i Wielopola (ul. Podmiejska, Strefowa, Golejowska) rozwija się zabudowa w obrębie istniejącej tu Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Jastrzębsko - Żorska, obszar przemysłowy Rybnik), o pow. 23,34 ha, częściowo zagospodarowana.

Suszec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Suszec
Uchwała Nr XXII/58/191/2012 Rady Gminy Suszec z dnia 2 sierpnia 2012 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Jako kierunek zagospodarowania przestrzennego wskazuje się m.in.: intensyfikację budownictwa mieszkaniowego w rejonach już występującej zabudowy. Ekstensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej planuje się na terenie sołectw: Radostowice i Kobielice.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W obszarze północno-zachodnim gminy – graniczącym z dzielnicą Kleszczów miasta Żory znajduje się kopalnia „Krupiński” wraz z terenami składowania odpadów skalnych. Zgodnie z zapisami Studium planuje się rozwój usług i działalności gospodarczych w korytarzu drogi wojewódzkiej n 935.

Szczekociny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasto i Gmina Szczekociny Uchwała Nr 141/XXI/2016 z dnia 25 lutego 2016 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Szczekocinach wyznacza się tereny mieszkaniowe, już zapoczątkowane, w kwartale ulic: Jana Pawła II, Spacerowa, Leśna i Krakowska. Wskazuje się we wsi Starzyny rezerwę terenu dla zabudowy mieszkaniowo –usługowej oraz teren w Goleniowach dla nowej zabudowy mieszkalnej i usługowej.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Szczekocinach wskazuje się zachodnią istniejącą strefę przemysłową do dalszej restrukturyzacji i przebudowy uwzględniającej ograniczenie uciążliwości przemysłu dla środowiska. Wskazuje się strefy aktywności gospodarczej i przemysłu rolnego przy ul. Żarnowieckiej. Przewiduje się tereny ofertowe dla utworzenia regionalnego specjalistycznego centrum rolniczego “WSCHÓD” w rejonie dworca PKP w Szczekocinach. Podtrzymuje się strefy usługowo - gospodarcze zapoczątkowane, ustalone planem miejscowym, na obszarze wsi Drużykowa i Wólka Starzyńska. Wskazuje się nowe strefy dla rozwoju działalności gospodarczej produkcyjno-usługowej na gruntach wsi: Kopaliny i Podlipie (wchodzą w skład miejscowości Rokitno), Podrajec (część miejscowości Ołudza) i Ołudza. Istniejącą strefę działalności gospodarczej we wsi Rokitno wskazuje się do dalszego rozwoju. Wskazuje się teren dla rozbudowy gospodarstwa wielkotowarowego w Siedliskach.

Toszek

Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Toszek w granicach administracyjnych miasta i gminy Toszek Uchwała Nr XXVIII/195/2016 Rady Miejskiej w Toszku

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Studium przyjęto jako zasadę nadrzędną wyznaczania nowych terenów przeznaczanych pod zabudowę mieszkaniową przygotowanie terenów pod zabudowę mieszkaniową w zwartych obszarach wokół istniejących terenów zainwestowanych, poszerzenia w wyznaczonych miejscach terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej tak, by objęły one luki w istniejącej zabudowie. Przyjęto zasadę przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy na terenach rolniczych. W związku z powyższym w studium nie wyznacza się nowych, dużych obszarów zabudowy mieszkaniowej a jedynie miejscowe powiększenia terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz wypełnianie luk pomiędzy takimi terenami, co w skali gminy skutkuje stosunkowo niewielką powierzchnią nowych obszarów zabudowy wyznaczonych w niniejszej zmianie studium.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Studium wyznaczono tereny usługowo-produkcyjne – strefa aktywności gospodarczej oraz tereny zabudowy przemysłowej i składowej. Największe tereny o tych funkcjach lokalizuje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 94, linii kolejowych nr 152 i 153 w Toszku oraz przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 94 i drogi powiatowej nr 2913S, prowadzącej do Pniowa.



Trzebinia

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Trzebinia
Uchwała Nr LV/597/2014 Rady Gminy Trzebinia z dnia 20 października 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Tereny przeznaczone dla rozwoju funkcji mieszkaniowo – usługowej, obejmują istniejącą zabudowę mieszkaniową i usługową wraz z terenami bezpośrednio do nich przylegającymi. Ustala się rejon koncentracji zabudowy mieszkaniowej o podwyższonej intensywności z dopuszczeniem zabudowy wielorodzinnej w ramach zwartych kompleksów mieszkaniowych w obrębie miasta Trzebinia oraz dla obszaru na obrzeżu osiedla ZWM we wsi Młoszowa.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Tereny przeznaczone dla rozwoju działalności gospodarczej i przemysłu wyznaczone zostały na bazie istniejących terenów przemysłowych, w znacznej mierze na zasadzie rewitalizacji istniejącego użytkowania.

Tworóg

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tworóg
Uchwała Nr XXVIII/259/2013 Rady Gminy Tworóg z dnia 25 lutego 2013 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W studium wyznaczono strefy zurbanizowane o przewadze funkcji mieszkaniowej: ekstensywnej zabudowy wiejskiej na terenie sołectw: Połomia, Wojska, Świniowice, Mikołeska, Nowa Wieś Tworoska Hanusek, Boruszowice, Koty, przysiółka Pusta Kuźnica oraz intensywnej zabudowy wiejskiej na obszarze sołectw Brynek i Tworóg.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W studium, tereny zabudowy produkcyjnej i produkcyjno-usługowej wyznaczono w Tworogu przy drodze krajowej nr 11, przy linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 907 na zachód od linii kolejowej.

Ujazd

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ujazd
Uchwała Nr XL.226.2014 Rady Miejskiej w Ujeździe z dnia 24 kwietnia 2014 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Nie planuje się nowych terenów poza lokalnym uzupełnieniem istniejącej zabudowy i niewielkiej korekty obecnego zainwestowania.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Tereny przemysłowe oraz składów i magazynów wyznaczono w Strefie Aktywności Gospodarczej, zlokalizowanej na północ od autostrady A4 pomiędzy węzłami Olszowa i Nogowczyce oraz na obszarze miasta Ujazd, w szczególności wzdłuż drogi krajowej nr 40.



Wielowieś

Uchwała Nr VII-46/2003 z dnia 26 czerwca 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielowieś

Uchwała Nr XXVIII/280/2013 Rady Gminy Wielowieś z dnia 14 listopada 2013 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielowieś uchwalonego uchwałą Rady Gminy Wielowieś Nr VII-46/2003 z dnia 26 czerwca 2003 r. z późn.zm.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Wyznacza się tereny mieszkaniowo-usługowe i zabudowy zagrodniczej MNR na południu gminy na zachód od drogi wojewódzkiej nr 901, w Jerzmanowie, Czarkowie, Świbiu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Czarków.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Lokalizacje terenów komercyjno – produkcyjne i inżynierii oraz innych usług, studium wyznacza w Radoni na południe od drogi wojewódzkiej nr 901.

Włodowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Włodowice

Uchwała Nr 189/XXII/2017 Rady Gminy Włodowice z dnia 31 sierpnia 2017 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Zgodnie z zapisami studium nowa zabudowa będzie mogła być realizowana na powierzchni 389,3 ha, z czego 93,1 ha to tereny zabudowy projektowane w studium, a 296,2 ha to rezerwy w terenach zabudowy wyznaczonych w obowiązujących planach miejscowych, niewykorzystane jeszcze pod zabudowę. Przyrost terenów obszarów zabudowy jest związany w głównej mierze z miejscowościami: Włodowice, Parkoszowice, rudniki i Skałka.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Nowe tereny dla lokalizacji terenów zabudowy techniczno-produkcyjnej zostały wyznaczone we Włodowicach w sąsiedztwie fermy trzody chlewnej, w Skałce w sąsiedztwie Wytwórni wód Jura Skałka, w Rudnikach w rejonie POM-u, jako uzupełnienie istniejących i projektowanych w obowiązujących planach miejscowych terenów zabudowy.

Woźniki

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Woźniki

Uchwała Nr 73/VIII/2015 Rady Miejskiej w Woźnikach z dnia 25 czerwca 2015 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Tereny rozwoju osadnictwa wskazano w mieście Woźniki oraz w miejscowościach Dydry i Sośnica, obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej i usługowej wskazano w oparciu o istniejące jednostki osadnicze na terenie gminy;

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wyznacza tereny zabudowy produkcyjnej, usługowej, składów i magazynów z dopuszczeniem wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na terenie Woźnik na południe od projektowanego przebiegu drogi wojewódzkiej 789 oraz niewielkie, rozproszone tereny zabudowy produkcyjnej, usługowej, składów i magazynów.



Zawiercie

Strategia Rozwoju Miasta Zawiercie 2025 plus

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: W Strategii zapisano cel strategiczny: Stworzenie warunków do rozwoju funkcji mieszkalnej i turystycznej w Gminie Zawiercie: tu warto zamieszkać!, cel operacyjny: rozwój mieszkalnictwa, uzasadniony zasobem terenów pod inwestycje mieszkaniowe na obszarach leżących w granicy miasta ale de facto wiejskich.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: W Strategii zapisano, że doskonała lokalizacja stwarza perspektywy ulokowania w Zawierciu znaczących inwestycji logistycznych i przemysłowych. Zapisano także działanie: Utworzenie parku przemysłowo-technologicznego.

Żarnowiec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Żarnowiec

Uchwała Nr XXIX/172/2001 Rady Gminy w Żarnowcu z dnia 25 czerwca 2001 r.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej: Cele strategiczne w zakresie funkcji usługowo-mieszkalnej i przetwórczej obejmuje między innymi hamowanie procesu spadku liczby ludności i stabilizacja jej na poziomie obecnym poprzez popieranie rozwoju budownictwa mieszkaniowego dla potrzeb istniejącej ludności oraz imigracyjnej polityki osadniczej, równoważącej ujemny bilans demograficzny a także aktywna promocja rozwoju małej i średniej Przedsiębiorczości (MŚP) w zakresie organizacji zaopatrzenia i zbytu, a w szczególności przetwórstwa z priorytetem branż rolno-spożywczych.

Rozwój zabudowy przemysłowej/produkcyjnej: Studium wskazuje niewielkie tereny przetwórstwa, magazynowania i transportu.

Tabela poniżej przedstawia zidentyfikowane przyszłe generatory. Można mówić jedynie o perspektywie 2025 r., gdyż plany na dalsze lata są nieprecyzyjne i niepewne.

Tabela 46 Przyszłe generatory ruchu.

Gmina	Nazwa	Adres	Typ generatora	Rok otwarcia
Tychy	Park Wodny Tychy	ul. Sikorskiego, Tychy	atrakcje turystyczne	2018
Chorzów	Centrum handlowe przy dworcy PKP	ul. Towarowa, Chorzów	centra handlowe	2019
Dąbrowa Górnicza	Vendo Park	ul. Katowicka, Dąbrowa Górnicza	centra handlowe	2018
Gliwice	Silesia Outlet Gliwice	ul. Rybnicka 207, Gliwice	centra handlowe	2018
Katowice	Galeria Libero	ul. Kościuszki 229, Katowice	centra handlowe	2018
Katowice	Stary Dworzec PKP	ul. Dworcowa, Katowice	centra handlowe	2018
Tychy	CH Skałka	ul. Bielska 107, Tychy	centra handlowe	2018
Tychy	Gemini Park Tychy	ul. Towarowa 2, 43-100 Tychy	centra handlowe	2018
Zabrze	CH Platan	plac Teatralny 12, 41-800 Zabrze	centra handlowe	2018
Zabrze	Ikea	ul. Lompy, Zabrze	centra handlowe	2018
Zawiercie	Centrum Handlowe	ul. Leśna. Zawiercie	centra handlowe	2018
Gliwice	Hala Widowiskowo-Sportowa	ul. Akademicka / ul. Kujawska, Gliwice	obiekty sportowe	2017
Katowice	Stadion Miejski	rejon ul. Bocheńskiego, Katowice	obiekty sportowe	2021
Będzin	DTW Logistics	ul. Zagórska 54, Będzin	podmioty gospodarcze	brak danych
Będzin	Eko Park Będzin	ul. Kołłątaja Hugona, Będzin	podmioty gospodarcze	2017
Bytom	EpcO Polska	ul. Hakuby, Bytom	podmioty gospodarcze	2020
Bytom	Hala produkcyjno-magazynowa, ul. Dąbrowa Miejska	ul. Dąbrowa Miejska / ul. Strzelców Bytomskich, Bytom	podmioty gospodarcze	2018
Chorzów	Zakład produkcyjny Moris	ul. Wiejska 27, Chorzów	podmioty gospodarcze	2018
Ciasna	Ejot Polska	ul. Jeżowska 9, Ciasna	podmioty gospodarcze	2019
Czeladź	MLP Czeladź	ul. Będzińska okolice DK94 i S86, Czeladź	podmioty gospodarcze	2018
Dąbrowa Górnicza	DL Invest Park Dąbrowa Górnicza	ul. Koksownicza 10, Dąbrowa Górnicza	podmioty gospodarcze	2019
Dąbrowa Górnicza	Makrochem	ul. Chemiczna, Dąbrowa Górnicza	podmioty gospodarcze	2018
Dąbrowa Górnicza	Saint-Gobain Innovative Material	ul. Szklanych Domów 1, Dąbrowa Górnicza	podmioty gospodarcze	2018
Gliwice	Hala produkcyjno-magazynowa, ul. Wyczółkowskiego	ul. Wyczółkowskiego, Gliwice	podmioty gospodarcze	2018
Gliwice	Panattoni Europe	ul. Szparagowa, Gliwice	podmioty gospodarcze	brak danych
Katowice	Centrum Dystrybucyjne Farmacol	ul. Surowcowa/Szopienicka, Katowice	podmioty gospodarcze	2017
Katowice	KTW Katowice	aleja Różdzieńskiego 1, Katowice	podmioty gospodarcze	2018
Mierzęcice	DL Invest Park Pyrzowice	Mierzęcice	podmioty gospodarcze	2019
Mierzęcice	Pyrzowice Airport Park Logistics Industry Trade Offices	Mierzęcice	podmioty gospodarcze	brak danych
Mikołów	DBN Spółka z o.o.	ul. Żwirki i Wigury Mikołów	podmioty gospodarcze	2018
Mysłowice	Panattoni Park Mysłowice	okolice A4 i S1, Mysłowice	podmioty gospodarcze	2018
Psary	Centrum Logistycznego FM Logistic	Sarnów	podmioty gospodarcze	2018

Gmina	Nazwa	Adres	Typ generatora	Rok otwarcia
Psary	DL Invest Park Psary/Czeladź	ul. Stachowe, Psary	podmioty gospodarcze	2019
Ruda Śląska	Midoceanbrands	ul. Zajęcza, Ruda Śląska	podmioty gospodarcze	brak danych
Ruda Śląska	Panattoni Europe	ul. Szyb Walenty, Ruda Śląska	podmioty gospodarcze	2018
Ruda Śląska	Thermosilesia	Ruda Śląska	podmioty gospodarcze	2018
Siemianowice Śląskie	7R Logistic	okolice DK94, Siemianowice Śląskie	podmioty gospodarcze	brak danych
Siemianowice Śląskie	ADIENT SEATING POLAND SP. Z O.O.	ul. Krupanka, Siemianowice Śląskie	podmioty gospodarcze	2018
Siemianowice Śląskie	J.B.P. Polska	ul. Rozwojowa, Siemianowice Śląskie	podmioty gospodarcze	brak danych
Siemianowice Śląskie	Respector	ul. Rozwojowa, Siemianowice Śląskie	podmioty gospodarcze	2018
Siewierz	DL Invest Park Siewierz	ul. Warszawska, Siewierz	podmioty gospodarcze	2019
Sławków	Barter SA	Sławków	podmioty gospodarcze	2018
Sosnowiec	Amazon	ul. Innowacyjna, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	2017
Sosnowiec	Geiger Automotive	ul. Jedności, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	2018
Sosnowiec	Goodman Sosnowiec Logistics Centre	ul. Innowacyjna, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	brak danych
Sosnowiec	IT Industrial Park	Al. Zagłębia Dąbrowskiego, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	brak danych
Sosnowiec	Panattoni Park Sosnowiec ALFA	ul. Innowacyjna, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	2017
Sosnowiec	Śląskie Centrum Logistyczne	ul. Orłąt Lwowskich, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	2017
Sosnowiec	Śląskie Centrum Logistyczne	ul. Orłąt Lwowskich, Sosnowiec	podmioty gospodarcze	2018
Szałsza	MLP Gliwice	Szałsza	podmioty gospodarcze	2017
Zabrze	Jakon Invest	ul. Ofiar Katynia, Zabrze	podmioty gospodarcze	brak danych
Zabrze	Jakon Invest	ul. Ofiar Katynia, Zabrze	podmioty gospodarcze	brak danych
Bytom	EC Generator	ul. Kosynierów 30, Bytom	rozrywka, kultura	2025
Zabrze	Carbon Art	ul. Słodczyka, Zabrze	rozrywka, kultura	brak danych
Katowice	Kwartał Uniwersytecki	ul. 1 Maja, ul. Warszawska, Katowice	uczelnie wyższe publiczne	brak danych
Katowice	Sąd Rejonowy Katowice-Wschód	ul. Francuska 70, Katowice	urzędy państwowe i samorządowe	2020

Źródło: Opracowanie własne

Na terenie obszaru Będzin "Wschód" obejmującym tereny Warpia i Ksawery zakłada się utworzenie Zagłębiowskiego Campusu Uniwersyteckiego Uniwersytetu Śląskiego. Brak jednak konkretnych zapisów odnośnie terminów realizacji tego zadania.

Pełen zestaw generatorów został zamieszczony także w pliku SHP, będącego załącznikiem do Opracowania. Każdemu typowi generatorów został przydzielony identyfikator (nazwa kolumny) według tabeli poniżej.

Tabela 47 Identyfikatory generatorów.

Typ generatora		Identyfikator
Szkoły podstawowe	Liczba uczniów	M_N_P
	Liczba szkół	M_N_P_LOK
Gimnazja	Liczba uczniów	M_N_G
	Liczba szkół	M_N_G_LOK
Szkoły ponadgimnazjalne	Liczba uczniów	M_N_PG
	Liczba szkół	M_N_PG_LOK
Uczelnie wyższe	Liczba studentów	M_N_U
	Liczba lokalizacji	M_N_U_LOK
atrakcje turystyczne		AT_TUR
centra handlowe		B_CH
dworce kolejowe, dworce autobusowe, lotniska		DW_LOT
obiekty sportowe		OB_SPORT
rozrywka, kultura		OB_ROZR
szpitale		OB_SZPIT
urzędy		OB_URZ
podmioty gospodarcze o liczbie pracowników w przedziale 50-249		PODM_GOSP_50_249
podmioty gospodarcze o liczbie pracowników w przedziale 250-999		PODM_GOSP_250_999
podmioty gospodarcze o liczbie pracowników powyżej 1000		PODM_GOSP_1000

Szczególnym generatorem ruchu jest Port Lotniczy "Katowice". Jego wyjątkowość polega na tym, że wprowadza i wyprowadza z obszaru ruch zewnętrzny, jednak nie poprzez odcinki końcowe sieci transportowej, lecz punktowo w gminie Ożarówice. Ruch pasażerski na tym lotnisku stale rośnie. W tabelach przedstawiono zarówno dane historyczne, jak i prognozę ruchu pasażerskiego.

Tabela 48 Statystyki roczne Portu Lotniczego Katowice.

Rok	Całkowity ruch pasażerski	Operacje lotnicze	Ruch regularny	Ruch czarterowy	Cargo (tony)
1996 r.	68 203	3 586	57 445	6 260	596
1997 r.	101 054	4 290	77 933	19 508	1 241
1998 r.	150 724	6 256	97 460	49 142	1 365
1999 r.	170 230	6 510	111 826	52 049	1 522
2000 r.	168 126	8 710	115 094	47 341	7 745
2001 r.	180 015	9 441	124 335	50 906	2 196
2002 r.	202 267	8 389	131 899	66 716	2 886
2003 r.	257 991	9 357	144 946	107 292	3 548
2004 r.	622 612	13 803	465 655	149 758	5 038
2005 r.	1 092 385	16 222	830 988	255 466	5 636
2006 r.	1 458 411	21 014	1 129 895	294 625	6 113
2007 r.	1 995 914	24 489	1 529 734	432 830	7 795
2008 r.	2 426 942	27 030	1 804 638	601 953	12 703
2009 r.	2 364 613	26 206	1 742 804	603 765	6 543
2010 r.	2 403 253	26 770	1 693 512	693 880	11 195

Rok	Całkowity ruch pasażerski	Operacje lotnicze	Ruch regularny	Ruch czarterowy	Cargo (tony)
2011 r.	2 544 124	29 259	1 703 188	815 711	12 138
2012 r.	2 550 848	30 584	1 749 625	776 093	10 546
2013 r.	2 544 198	28 990	1 759 647	758 643	10 877
2014 r.	2 695 732	28 771	1 677 057	985 827	16 269
2015 r.	3 069 279	31 727	1 988 231	1 057 449	16 119
2016 r.	3 221 261	31 013	2 126 540	1 079 159	17 674

Źródło: <https://www.katowice-airport.com>

Tabela 49 Prognoza pasażerska dla Portu Lotniczego Katowice.

rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
L.pax [pas./rok]	4 087 360	4 295 786	4 557 720	4 718 750	4 884 176	5 097 904	5 357 476
wzrost% do 2018	100%	105%	112%	115%	119%	125%	131%
rok	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
L.pax [pas./rok]	5 598 542	5 804 028	5 991 068	6 142 878	6 375 384	6 607 122	
wzrost% do 2018	137%	142%	147%	150%	156%	162%	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez PL Katowice.



7. Infrastruktura transportowa

W Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego wyznaczono obszary strategicznej interwencji komplementarnych wobec wskazanych w Krajowej Strategii Rozwoju na lata 2010-2020 oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a jako najważniejsze z punktu widzenia realizacji Strategii wskazano między innymi obszary korytarzy transportowych przedstawione na rysunku poniżej.

Rysunek 4 Korytarze rozwoju sieci transportowych.



Źródło: Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Katowice 2014.

Korytarze rozwoju sieci transportowych przebiegają wzdłuż istotnych szlaków komunikacyjnych w tym planowanych: głównych linii kolejowych, autostrad, dróg ekspresowych, dróg głównych ruchu przyspieszonego i dróg głównych.

Obszary korytarzy to także istotne elementy infrastruktury logistycznej i multimodalnej, czy transportu lotniczego. Są to między innymi: MPL Katowice/Pyrzowice, lotniska lokalne, terminale w Sławkowie, Port w Gliwicach a także duże centra logistyczne integrujące różne gałęzie transportu.



7.1. Inwestycje w infrastrukturę transportową dokonane w latach 2000-2016

Jako najważniejsze inwestycje drogowe o znaczeniu krajowym wykonane po roku 2000 należy wskazać budowę odcinków autostrad A1 i A4 przebiegających przez teren województwa śląskiego. Autostrada A1 wykonywana była w podziale na dwa zadania. Pierwsze z nich, zakończone w 2010 r. to budowa odcinka biegnącego od węzła Gliwice Sośnica do granicy z Czechami w Gorzyczkach. Dwa lata później ukończono odcinek pomiędzy węzłem Sośnica a Pyrzowicami. Dalszy przebieg autostrady w kierunku północnym jest w trakcie realizacji. Autostrada A4 na odcinku Węzeł Batorego – Węzeł Mikołowska oddana została do użytku w 2002 r., natomiast pozostały fragment w granicach województwa śląskiego zakończono w 2005 r. i obejmował etapy: odcinek od granicy z woj. opolskim - Gliwice Węzeł Sośnica, Węzeł Sośnica - Węzeł Wirek, Węzeł Wirek - Węzeł Batorego.

Należy zwrócić uwagę także na budowę fragmentów drogi ekspresowej S1. Wykonano odcinki: Pyrzowice – Lotnisko i Pyrzowice – Podwarpie. Odcinek Mikuszowice – Żywiec wykonany w 2015 r. znajduje się poza strefami 0 i 1.

Wśród dróg o znaczeniu wewnętrznym dla obszaru Studium Transportowego największe znaczenie ma Drogowa Trasa Średnicowa, budowana od lat 80-tych. W ostatnim czasie oddano do użytku odcinki tej trasy przebiegające przez miasta Ruda Śląska, Zabrze oraz Gliwice. Odcinek G2 - od ul. Kujawskiej-Błonie do węzła DK88 z ul. Portową w Gliwicach zakończył realizację całej inwestycji na trasie Gliwice – Katowice. Planuje się przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku wschodnim.

Wśród inwestycji w infrastrukturę transportu lotniczego wykonano dwie ważne inwestycje współfinansowane ze środków Unii Europejskiej. Wykonana rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej obejmowała: budowę drogi startowej, zakończoną w 2013 r. rozbudowę płyty postojowej nr 1 w kierunku wschodnim oraz modernizację dróg kołowania. Drugi projekt to: Rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice, który obejmuje między innymi: budowę nowej hali przylotów, budowę nowej bazy CARGO – w tym płyty postojowej cargo wraz z drogą kołowania.

Znaczące inwestycje dotyczące infrastruktury logistycznej to projekty: Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Gliwice, Budowa terminalu intermodalnego w Dąbrowie Górniczej oraz Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie (w podziale na 3 zadania). W Sławkowie inwestycje te objęły między innymi wybudowanie kompleksu magazynowego o powierzchni całkowitej ok. 7000 m² (2007 r.), wybudowanie płyty kontenerowej wraz z infrastrukturą techniczną (2009 r.), budowę magazynu o pow. 4 860 m² z infrastrukturą techniczną (2009 r.) Po wykonaniu zadania 3 w 2014 r. efektami realizacji projektu jest powstanie infrastruktury przeładunkowej, z możliwością przyjmowania składów całopociągowych przy obsłudze ładunków skonteneryzowanych, a łączne zdolności przeładunkowe jednostek intermodalnych na Euroterminalu mogą osiągać poziom ponad 284 tys. TEU/rok.

Tabela 50 Zestawienie istotnych inwestycji dokonanych w latach 2000-2016.

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Wykorzystanie środków unijnych / termin zakończenia projektu
Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie	Centrum Zaopatrzenia Hutnictwa S.A.	73 937 906,36 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2009 r.
Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie - zadanie 2	Centrum Zaopatrzenia Hutnictwa S.A.	37 678 015,00 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2009 r.
Budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego EUROTERMINAL w Sławkowie - zadanie 3	Euroterminal Sławków Sp. z o.o.	61 867 948,78 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice - Maciejów - Sośnica	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	5 859 779 905,09 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2012 r.
Budowa autostrady A1, odcinek: Sośnica - Gorzyczki	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1 061 821 754,79 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2010 r.
Budowa autostrady A4, odcinek od granicy z woj. opolskim - Gliwice Węzeł Sośnica	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2005 r.
Budowa autostrady A4, odcinek Węzeł Batorego - Węzeł Mikołowska	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2002 r.
Budowa autostrady A4, odcinek Węzeł Sośnica - Węzeł Wirek	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2005 r.
Budowa autostrady A4, odcinek Węzeł Wirek - Węzeł Batorego	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2005 r.
Budowa drogi ekspresowej S1, odcinek Pyrzowice - Lotnisko	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2012 r.
Budowa drogi ekspresowej S1, odcinek Pyrzowice - Podwarpie ETAP I	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2004 r.
Budowa drogi ekspresowej S1, odcinek w. Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1 184 240 154,28 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
Budowa drogi ekspresowej S52, odcinek Bielsko Biała-Skoczów-Cieszyn	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	438 986 074,50 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2007 r.
Budowa obwodnicy Siewierza w ciągu DK 78	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	brak danych	zakończenie projektu 2011 r.
Przebudowa DK81 Drogomyśl - węzeł Harbutowice	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	94 682 174,88 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2008 r.
Budowa bytomskiego odcinka Obwodnicy Północnej Aglomeracji Górnośląskiej DK 88 - Etap II	Gmina Bytom	84 993 887,11 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2008 r.
Budowa bytomskiego odcinka Obwodnicy Północnej Aglomeracji Górnośląskiej DK 88 - etap III	Gmina Bytom	84 998 496,64 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2012 r.
Odcinkowy system zarządzania ruchem na Drogowej Trasie Średnicowej (DW 902) w Chorzowie	Gmina Chorzów	1 658 836,71 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2013 r.
Przebudowa DK79 ul. Katowicka w Chorzowie wraz z estakadą na odcinku od skrzyżowania z ulicą Konopnickiej do skrzyżowania z ul. Metalowców	Gmina Chorzów	39 932 129,12 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2012 r.
Przebudowa DK94 na terenie Miasta Dąbrowa Górnicza	Gmina Dąbrowa Górnicza	244 253 653,04 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Przebudowa odcinka DK88 w Gliwicach	Gmina Gliwice	71 169 249,39 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Wykorzystanie środków unijnych / termin zakończenia projektu
Przebudowa ul. Okulickiego oraz budowa odcinka drogi od ul. Andersa do ul. Sowińskiego – I etapu zachodniej części obwodnicy miasta klasy G2/2 tj. pierwszej jezdni	Gmina Gliwice	13 237 205,46 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2008 r.
Przebudowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP Gliwice - Opole w ciągu Alei Jana Nowaka Jeziorańskiego (DK - 88) w Gliwicach	Gmina Gliwice	17 211 148,09 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Rozbudowa systemu detekcji na terenie miasta Gliwice wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetlnych, etap I	Gmina Gliwice	34 538 601,46 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2013 r.
Budowa Drogowej Trasy Średnicowej, odcinek G2	Gmina Gliwice i Województwo Śląskie	1 806 610 609,62 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2016 r.
Budowa Drogi Współpracy Regionalnej od DK79 do Węzła A4 Jeleń	Gmina Jaworzno	38 417 219,59 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Przebudowa DK79 w Jaworznie - "Miasto twarzą do autostrady" Etap I Olszewskiego-Krakowska	Gmina Jaworzno	22 831 730,84 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006
Przebudowa DK79 w Jaworznie - "Miasto twarzą do autostrady" Etap II Olszewskiego - Leopold	Gmina Jaworzno	67 601 935,34 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006
Przebudowa DK79 w Jaworznie - "Miasto twarzą do autostrady" Etap III Droga Przemysłowa od ul. Orłąt Lwowskich do ul. Wojska Polskiego	Gmina Jaworzno	brak danych	zakończenie projektu 2011 r.
Przebudowa DK79 w Jaworznie - "Miasto twarzą do autostrady" Etap IV w ciągu ul. Krakowskiej od zakończenia I Etapu - do skrzyżowania z projektowaną drogą wojewódzką 903	Gmina Jaworzno	brak danych	brak danych
Przebudowa DK79 w Jaworznie - "Miasto twarzą do autostrady" Etap V ul. Grunwaldzka od ul. Wojska Polskiego do projektowanej TŚ	Gmina Jaworzno	brak danych	brak danych
Usprawnienie połączeń drogowych na DK88 w obrębie gminy Zabrze	Gmina Miasta Zabrze	18 547 538,00 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2007 r.
Budowa odcinka trasy N-S od ul. 1-go Maja do Drogowej Trasy Średnicowej w Rudzie Śląskiej wraz z węzłem dwupoziomym z ul. 1-go Maja	Gmina Ruda Śląska	42 742 911,77 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2013 r.
Budowa Trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4 - etap I - odcinek I	Gmina Ruda Śląska	174 284 315,48 zł	fundusze europejskie na lata 2014-2020 zakończenie projektu 2016 r.
Przebudowa DK78 na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik	Gmina Rybnik	56 711 418,93 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2007 r.
Przebudowa DK79 w Sosnowcu - etap I i etap II	Gmina Sosnowiec	25 343 422,72 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006
Przebudowa DK1 i DK86 Gdańsk - Cieszyn w granicach miasta Tychy	Gmina Tychy	188 125 138,75 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Szybka Kolej Regionalna Tychy - Dąbrowa Górnicza - etap I Tychy Miasto - Katowice	Gmina Tychy	28 770 168,70 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego komunikacji autobusowej w miejscowości Wielowieś z elementami Park&Ride oraz Bike&Ride	Gmina Wielowieś	839 371,04 zł	fundusze europejskie na lata 2014-2022 zakończenie projektu 2016 r.
Port lotniczy w Katowicach - rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	275 044 758,48 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
Rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	148 052 094,03 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
Budowa terminalu intermodalnego w Dąbrowie Górniczej	HHLA Intermodal Polska Sp. z o.o.	22 325 220,08 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na obszarze działalności KZK GOP	KZK GOP	5 521 042,68 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Wykorzystanie środków unijnych / termin zakończenia projektu
Przystanek Europa - regionalne centrum obsługi pasażerskiej w Tarnowskich Górach	MZKP w Tarnowskich Górach	20 152 029,11 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2013 r.
Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego wraz z obiektami towarzyszącymi w mieście Gliwice.	PCC Intermodal Spółka Akcyjna	53 873 892,57 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIa	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	134 866 068,81 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Modernizacja układu torowego na liniach nr 1,137,139 i infrastruktury służącej do obsługi podróży w obrębie stacji Katowice Osobowa	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	60 977 619,00 zł	zakończenie projektu 2012 r.
Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa- Fosowskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	354 900 440,91 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie -Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	455 795 956,00 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik - Chałupki	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	174 327 206,93 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2016 r.
Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy - Orzesze Jaśkowice	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2016 r.
Przebudowa dworca kolejowego w Sosnowcu	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2015 r.
Przebudowa układu torowego - Linia kolejowa nr 1 Zawiercie – Katowice	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2013 r.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Zduńska Wola - Chorzów Batory	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	19 687 000,00 zł	zakończenie projektu 2013 r.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy – Pyskowice - Błotnica Strzelecka	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2013 r.
Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 na odcinku Gliwice Łabędy - Katowice - Sosnowiec Jęzor	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2013 r.
Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2012 r.
Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap IV	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	brak danych	zakończenie projektu 2015 r.
Przebudowa dworca kolejowego w Katowicach	PKP S.A. i NEINVER Polska	brak danych	zakończenie projektu 2012 r.
Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice	Polskie Koleje Państwowe S.A.	151 571 390,83 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2016 r.
Poprawa spójności komunikacyjnej Powiatu Będzińskiego poprzez połączenie DK78 i DK 86	Powiat Będziński	8 660 282,97 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
SZLAK EUROPEJSKI - połączenie DW408 i DK40 z DK88 w Rzeczycach odcinkami dróg powiatowych nr 2918S i 2915S od miejscowości Rachowice do Kleszczowa	Powiat Gliwicki	17 102 823,36 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2015 r.
Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Tramwaje Śląskie S.A.	679 265 977,60 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą - Etap II	Tramwaje Śląskie S.A.	170 779 771,23 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013
Budowa DTŚ Zachód odcinek R1, R2 w Rudzie Śląskiej	Województwo Śląskie	213 550 813,10 zł	fundusze europejskie na lata 2004-2006 zakończenie projektu 2008 r.
Budowa północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna - projektowana DW935	Województwo Śląskie	57 898 043,19 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2013 r.

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Wykorzystanie środków unijnych / termin zakończenia projektu
Kontynuacja budowy Drogowej Trasy Średnicowej ZACHÓD odcinek Zabrze-Gliwice, Podprojekt 2 - odcinki Z3, Z4 w Zabrze oraz G1 w Gliwicach	Województwo Śląskie	474 757 124,16 zł	fundusze europejskie na lata 2007-2013 zakończenie projektu 2014 r.
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap I odcinek od DK S-1 „Węzeł Lotnisko” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w miejscowości Pyrzowice	Województwo Śląskie	9 857 619,39 zł	fundusze europejskie na lata 2014-2020 zakończenie projektu 2016 r.

7.2. Inwestycje w infrastrukturę transportową przewidziane do realizacji w latach 2017-2025

Wśród inwestycji przewidzianych do realizacji do roku 2025 znajdują się kolejne odcinki autostrady A1 w kierunku północnym. Inwestycja obejmuje na terenie województwa śląskiego odcinki Rząsawa – Blachownia, Blachownia – Zawodzie, Zawodzie – Woźniki, Woźniki – Pyrzowice. Oddanie tej inwestycji do użytkowania planowane jest w roku 2019. Odcinek pomiędzy granicą województwa a węzłem Rząsawa jest na etapie przygotowania.

W ramach rozbudowy dróg krajowych planuje się między innymi rozbudowę węzła w rejonie ul. Turyńskiej i ul. Oświęcimskiej w Tychach, w Katowicach będzie rozbudowywana droga krajowa nr 81, w Sosnowcu w przygotowaniu jest inwestycja dotycząca rozbudowy drogi krajowej nr 94.

Gliwice przygotowują się do realizacji zachodniej obwodnicy, Ruda Śląska planuje kontynuację drogi N-S w kierunku południowym, ale także rezerwuje w budżecie miasta pieniądze na przedłużenie tej trasy w kierunku północnym, natomiast Jaworzno zrealizuje kolejne fragmenty Drogowej Trasy Średnicowej.

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przeprowadzona zostanie budowa szeregu zintegrowanych centrów przesiadkowych. w ramach inwestycji p.t.: Budowa centrum przesiadkowego chorzowskiego Rynku wraz z infrastrukturą towarzyszącą planuje się liniowy System Zarządzania Ruchem na terenie miasta Chorzów z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej. Kolejnymi inwestycjami związanymi z ITS są projekty: Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem w Tychach oraz II etap projektu System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej realizowany przez KZK GOP.

W tabeli 51 zestawiono inwestycje przewidziane do realizacji do 2025 r., które otrzymały dofinansowanie ze środków unijnych, bądź wnioskuje o nie, natomiast w tabeli 52 przedstawiono pozostałe inwestycje. Inwestycje kolejowe zapisane w Krajowym Programie Kolejowym zawiera tabela 53.

Tabela 51 Zestawienie istotnych inwestycji przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025, dla których wystąpiono z wnioskiem o dofinansowanie ze środków unijnych.

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020				
Oś priorytetowa: III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego				
Działanie: 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T				
Budowa autostrady A1, odc. Pyrzowice - Częstochowa	GDDKiA	2 613 143 067,10 zł	I 2014 - IV 2019	w realizacji
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020				
Oś priorytetowa: III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego				
Działanie: 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych				
Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach	110 120 668,93 zł	I 2014 - IV 2020	w realizacji
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020				
Oś priorytetowa: IV Infrastruktura drogowa dla miast				
Działanie: 4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego				
Budowa odcinka drogi od ul. Daszyńskiego do ul. Rybnickiej w Gliwicach - Zachodnia część obwodnicy miasta	Gmina Gliwice	152 556 188,22 zł	2018 - IV 2019	w przygotowaniu
Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej - Etap I.	Gmina Katowice	400 018 137,92 zł	2017 - IV 2019	w przygotowaniu
Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej, etap IV – Rozbudowa DK81 na odcinku ul. Kościuszki z budową węzła Armii Krajowej	Gmina Katowice	132 841 828,93 zł	2017 - IV 2019	w przygotowaniu
Rozbudowa i przebudowa DK 94 w Sosnowcu - Etap I Rozbudowa skrzyżowania DK 94 z ul. Długosza	Gmina Sosnowiec	86 950 000,00 zł	2018 - 2020	w przygotowaniu
Budowa bezkolizyjnego węzła drogowego w rejonie ul. Turyńskiej i ul. Oświęcimskiej wraz z przebudową ul. Oświęcimskiej w Tychach	Gmina Tychy	207 429 183,00 zł	IV 2017 - IV 2019	w realizacji
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020				
Oś priorytetowa: VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach				
Działanie: 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach				
Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą pojazdów	Gmina Jaworzno	48 750 000,00 zł	IV 2016 - III 2020	w realizacji
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł "Sądowa"	Gmina Katowice	59 516 070,10 zł	IV 2017 - III 2019	w realizacji
Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim	Gmina Tychy	164 000 000,00 zł	IV 2017 - III 2020	w realizacji
System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II	KZK GOP	43 366 331,40 zł	I 2016 - IV 2018	w realizacji
Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne i poprawa jakości transportu poprzez zakup nowych ekologicznych autobusów niskopodłogowych	PKM Katowice Sp. z o.o.	61 500 000,00 zł	III 2016 - III 2020	w realizacji
Ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do powietrza poprzez odnowienie taboru autobusowego wraz z budową placu parkingowego	PKM Sp. z o.o. w Gliwicach	48 020 000,00 zł	I 2016 - IV 2021	w realizacji
Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego - etap I	Tramwaje Śląskie S.A.	766 778 485,00 zł	IV 2016 - IV 2020	w przygotowaniu
Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego - etap II	Tramwaje Śląskie S.A.	186 168 843,27 zł	I 2018 - IV 2020	w przygotowaniu

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego - etap III	Tramwaje Śląskie S.A.	135 240 686,73 zł	IV 2018 - IV 2020	w przygotowaniu
Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 Oś priorytetowa: IV Efektywność energetyczna, odnawialne źródła energii i gospodarka niskoemisyjna Działanie: 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie Poddziałanie: 4.5.1. Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT (typ 1-3)				
Rozwój komunikacji rowerowej w Będzinie - Etap I	Gmina Będzin	1 119 223,72 zł	IV 2016 - IV 2017	brak danych
Budowa centrum przesiadkowego wraz z siecią dróg rowerowych w Sączowie	Gmina Bobrowniki	2 484 144,78 zł	I 2018 - III 2018	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Dobieszowicach	Gmina Bobrowniki	5 568 570,00 zł	IV 2016 - IV 2017	w realizacji
Budowa centrum przesiadkowego chorzowskiego Rynku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Chorzów	38 458 050,77 zł	I 2015 - IV 2019	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego w Gminie Ciasna	Gmina Ciasna	13 062 847,79 zł	I 2017 - IV 2018	w realizacji
Rozbudowa systemu detekcji na terenie miasta Gliwice wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetlnych, etap II	Gmina Gliwice	30 000 000,00 zł	IV 2015 - IV 2017	w realizacji
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego – Gmina Herby	Gmina Herby	6 415 511,75 zł	I 2017 - II 2019	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Imielinie	Gmina Imielin	2 358 883,43 zł	III 2016 - IV 2018	w przygotowaniu
Miejskie Centrum Integracji Transportu Jaworzno z integracją dróg dla rowerów i systemem roweru miejskiego	Gmina Jaworzno	25 176 875,01 zł	II 2016 - III 2018	w realizacji
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł Brynów Pętla.	Gmina Katowice	84 279 409,44 zł	III 2014 - IV 2018	w realizacji
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł Ligota	Gmina Katowice	13 691 260,41 zł	III 2014 - IV 2017	w realizacji
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł Zawodzie.	Gmina Katowice	80 123 269,99 zł	I 2015 - IV 2018	w realizacji
Wsparcie mobilności miejskiej Gminy Knurów poprzez budowę centrów przesiadkowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą Etap I- budowa lokalnego centrum przesiadkowego w Knurowie-Szczygłowicach	Gmina Knurów	3 268 760,27 zł	II 2016 - II 2019	w realizacji
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego w Gminie Kochanowice	Gmina Kochanowice	5 253 330,00 zł	III 2017 - IV 2018	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego – Gmina Koszęcin	Gmina Koszęcin	4 153 100,00 zł	I 2017 - IV 2018	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego - Gmina Pawonków	Gmina Pawonków	13 965 868,00 zł	IV 2017 - IV 2019	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz ze ścieżkami rowerowymi w Piekarach Śląskich	Gmina Piekary Śląskie	25 438 376,91 zł	I 2015 - IV 2020	w przygotowaniu
Realizacja przyjaznej środowisku i niskoemisyjnej organizacji transportu publicznego w Subregionie Centralnym poprzez ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego wraz z budową dróg rowerowych na terenie Gminy Radzionków.	Gmina Radzionków	7 648 337,44 zł	II 2016 - IV 2020	w przygotowaniu

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście Siemianowice Śląskie	Gmina Siemianowice Śląskie	8 970 240,28 zł	II 2015 - I 2018	w realizacji
Promowanie niskoemisyjnego transportu publicznego w Gminie Siewierz poprzez budowę Zintegrowanego Punktu Przesiadkowego w Siewierzu oraz budowę drogi rowerowej łączącej Wojkowice Kościelne z Kuźnicą Warężyńską	Gmina Siewierz	2 982 749,64 zł	IV 2016 - IV 2017	w realizacji
Modernizacja infrastruktury autobusowo - tramwajowej na terenie Sosnowca - budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych	Gmina Sosnowiec	67 241 103,06 zł	III 2014 - IV 2019	w realizacji
Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem w Tychach	Gmina Tychy	82 569 665,00 zł	IV 2015 - II 2020	w realizacji
Zakup taboru autobusowego na potrzeby transportu publicznego	Gmina Zawiercie	14 780 910,00 zł	I 2017 - III 2018	brak danych
Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko naturalne i poprawa jakości transportu poprzez zakup nowych ekologicznych autobusów niskopodłogowych	PKM Katowice Sp. z o.o.	139 446 330,00 zł	II 2015 - IV 2018	w przygotowaniu
Zakup elektrycznego taboru autobusowego wraz z systemem inteligentnego zarządzania flotą, wraz z budową centralnej stacji ładowania i wymiany baterii oraz rozproszonych stacji szybkiego ładowania baterii w mieście Jaworzno.	PKM Sp. z o.o. w Jaworznie	59 962 500,00 zł	IV 2016 - IV 2017	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Pszczynie wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą	Powiat pszczyński	43 624 595,36 zł	II 2016 - IV 2020	w przygotowaniu
Zakup niskoemisyjnych środków transportu miejskiego zasilanych paliwem metanowym CNG	Transgór s.a. Mysłowice	7 421 820,00 zł	II 2016 - II 2017	w realizacji
Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 Oś priorytetowa: VI Transport Działanie: 6.1. Drogi wojewódzkie				
Bytomska Centralna Trasa Północ-Południe BCT N-S jako nowy ciąg drogi wojewódzkiej	Gmina Bytom	297 500 000,00 zł	brak danych	w przygotowaniu
Budowa przedłużenia Alei Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 908 (ul. Dźbowska, Powstańców Warszawy, Gościnna)	Gmina Częstochowa	54 817 889,62 zł	III 2014 - IV 2018	w realizacji
Budowa Drogowej Trasy Średnicowej - Wschód Etap II Węzeł Partyzantów - Węzeł Jezor	Gmina Jaworzno	187 172 042,00 zł	2020 - 2024	w przygotowaniu
Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód - Etap I Węzeł Lwowska - Obrzeźna Zachodnia	Gmina Jaworzno	146 374 425,00 zł	2020 - 2024	w przygotowaniu
Budowa nowego śladu DK79 w osiedlu Buczyna o dł. 1,6 km	Gmina Jaworzno	34 000 000,00 zł	2020 - 2021	w przygotowaniu
Budowa Trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4 - etap I - odcinek II	Gmina Ruda Śląska	174 284 315,48 zł	I 2014 - III 2018	w realizacji
Budowa Trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z autostradą A4 - II etap	Gmina Ruda Śląska	185 579 804,92 zł	III 2017 - III 2019	w przygotowaniu
Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik - etap I	Gmina Rybnik	433 700 000,00 zł	II 2016 - II 2020	w realizacji
Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik – etap II	Gmina Rybnik	152 136 970,85 zł	III 2017 - II 2019	w realizacji
Budowa obwodnicy Buczkowic stanowiącej połączenie drogi ekspresowej S 69 z drogą wojewódzką 942	Województwo Śląskie	48 700 000,00 zł	I 2017 - II 2018	w przygotowaniu
Budowa obwodnicy miejscowości Pawłowice jako odcinek Drogi Głównej Południowej	Województwo Śląskie	91 828 750,02 zł	III 2014 - IV 2016	w przygotowaniu

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku od włączenia do DK nr 45 w gminie Rudnik do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik - etap 4 i etap 5 Wschodnia Obwodnica Raciborza	Województwo Śląskie	200 077 393,20 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na odcinku Żarki – Myszków	Województwo Śląskie	36 464 856,20 zł	I 2015 - III 2018	w realizacji
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 908 na odcinku Częstochowa - Tarnowskie Góry	Województwo Śląskie	167 112 888,53 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap II odcinek od skrzyżowania z DK 78 w miejscowości Celiny do skrzyżowania z DK 86	Województwo Śląskie	90 400 004,69 zł	II 2018 - III 2020	w przygotowaniu
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933	Województwo Śląskie	142 632 030,00 zł	II 2018 - III 2020	w przygotowaniu
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935 od skrzyżowania z drogą krajową nr 45 w Raciborzu do granicy miasta Rybnika	Województwo Śląskie	88 053 459,49 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, etap I budowa obwodnicy Sośnicowic	Województwo Śląskie	120 096 875,49 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, Etap II	Województwo Śląskie	42 483 985,47 zł	brak danych -	w przygotowaniu
Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie etap II	Województwo Śląskie	109 708 441,54 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie, etap I budowa obwodnicy miasta Woźniki	Województwo Śląskie	49 245 210,00 zł	I 2014 - IV 2018	w realizacji
Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap I budowa obwodnicy miejscowości Myszków	Województwo Śląskie	101 352 602,05 zł	I 2014 - IV 2018	w realizacji
Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap II	Województwo Śląskie	158 863 718,42 zł	II 2017 - II 2019	w przygotowaniu
Przebudowa DW 793 na terenie gmin Żarki, Myszków oraz Siewierz	Województwo Śląskie	140 000 000,00 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 910 od DK 86 do granicy miasta na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza	Województwo Śląskie	75 054 205,14 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 921 od DK 78 do granicy miasta na prawach powiatu Zabrze	Województwo Śląskie	78 916 952,31 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śl.-A1-do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik	Województwo Śląskie	142 959 108,37 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 928 od DK44 do DK1	Województwo Śląskie	84 188 872,65 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 929 od granicy miasta na prawach powiatu Rybnik do Węzła Świerklany	Województwo Śląskie	29 877 224,52 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK 44	Województwo Śląskie	67 303 435,20 zł	brak danych	w przygotowaniu

Tabela 52 Zestawienie istotnych inwestycji przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025, dla których nie złożono wniosków o dofinansowanie ze środków unijnych.

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowa - Tuszyn	GDDKiA	3 695 916 900,00 zł	2018 - 2021	w przygotowaniu
Budowa drogi ekspresowej S-1 na odcinku od w. „Kosztowy II” w Mysłowicach do w. „Suchy Potok” w Bielsku-Białej	GDDKiA	3 555 947 800,00 zł	2019 - 2022	w przygotowaniu
Budowa drogi S-1 Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. "Pyrzowice" – w. „Lotnisko”)	GDDKiA	101 348 200,00 zł	2017 - 2020	w realizacji
Budowa drogi S-11 Kępno – A1, odc. granica woj. opolskiego/śląskiego do obwodnicy Tarnowskich Gór	GDDKiA	3 718 080 300,00 zł	brak danych	w przygotowaniu
Przebudowa drogi krajowej nr 1 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (S1 Podwarpie – Dąbrowa Górnicza)	GDDKiA	230 400 500,00 zł	2019 - 2021	w przygotowaniu
S11 obwodnica Tarnowskich Gór	GDDKiA	438 974 000,00 zł	brak danych	w przygotowaniu
Kompleksowa Strategia Niskoemisyjna przeciwdziałająca zmianom klimatu na terenie gminy Bieruń obejmująca budowę dwóch zintegrowanych centrów przesiadkowych w dzielnicy Bieruń Nowy i Bieruń Stary	Gmina Bieruń	4 238 278,90 zł	2017 - 2018	w przygotowaniu
Budowa nowego przebiegu drogi krajowej DK – 79 od węzła z ul. Chorzowską w Katowicach do Al. Jana Pawła II w Bytomiu – opracowana dokumentacja projektowa przez Miasto Chorzów.	Gmina Chorzów	brak danych	brak danych	brak danych
Zintegrowane punkty przesiadkowe A-T-R i A-R w mieście wraz z przedsięwzięciami towarzyszącymi	Gmina Czeladź	21 950 000,00 zł	2017 - 2019	w przygotowaniu
Budowa drogi łączącej ul. Sobieskiego z ul. Piłsudskiego poprzez ul. Kolejową i ul. Poniatowskiego	Gmina Dąbrowa Górnicza	13 800 000,00 zł	2019 - brak danych	w przygotowaniu
Kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych na potrzeby działalności gospodarczej	Gmina Dąbrowa Górnicza	19 483 758,15 zł	2018 - 2019	w przygotowaniu
Kompleksowe przygotowanie terenu inwestycyjnego w Tuczawie: Etap IV	Gmina Dąbrowa Górnicza	65 056 987,71 zł	2015 - 2018	w realizacji
Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Piłsudskiego nad torami PKP	Gmina Dąbrowa Górnicza	10 648 952,00 zł	2015 - 2017	w realizacji
Zachodnia Brama Metropolii Silesia – Centrum Przesiadkowe w Gliwicach	Gmina Gliwice	150 000 000,00 zł	2018 - 2020	w przygotowaniu
Budowa przystanku kolejowego Gliwice-Kopernik	Gmina Gliwice, PKP PLK	brak danych	2019 - 2023	w przygotowaniu
Budowa ul. Nowoszczańskiej 1,6 km	Gmina Jaworzno	30 000 000,00 zł	2021 - 2022	w przygotowaniu
Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem	Gmina Katowice	60 000 000,00 zł	do 2020	w przygotowaniu
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Piotrowice”	Gmina Katowice	5 000 000,00 zł	do 2019	w przygotowaniu
Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych - węzeł „Podlesie”	Gmina Katowice	5 000 000,00 zł	do 2019	w przygotowaniu
Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do al. Korfanteo	Gmina Katowice	27 400 000 zł	do 2020	w przygotowaniu
Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna*	Gmina Katowice	brak danych	do 2020*	w przygotowaniu
Wsparcie mobilności miejskiej Gminy Knurów poprzez budowę centrów przesiadkowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą Etap II - budowa lokalnego centrum przesiadkowego w rejonie przystanku FOCH w Knurowie	Gmina Knurów	4 155 081,76 zł	2018 - 2020	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z budową dróg rowerowych na terenie gmin powiatu lublinieckiego - Gmina Lubliniec	Gmina Lubliniec	10 500 000,00 zł	2018 - 2020	w przygotowaniu

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Nowoczesny system transportowy w gminie Łaziska Górne	Gmina Łaziska Górne	5 500 000,00 zł	2019-2021	w przygotowaniu
System transportu niskoemisyjnego na terenie Gminy Mikołów - budowa Centrum Przesiadkowego	Gmina Mikołów	12 625 935,49 zł	2017 - 2020	w przygotowaniu
Budowa parkingu "Bike&Ride" wraz z budową dróg rowerowych jako dróg dojazdowych do planowanego parkingu w Mysłowicach	Gmina Mysłowice	22 420 558,00 zł	2017 - 2019	brak danych
Przebudowa ul. Janowskiej od Działkowej do granicy miasta	Gmina Mysłowice	3 133 456,00 zł	2016 - 2018	brak danych
Przebudowa ul. Orła Białego	Gmina Mysłowice	5 000 000,00 zł	2015 - 2018	brak danych
Przebudowa ul. 3 Maja od granicy miasta Mysłowice do ul. Laryskiej	Gmina Mysłowice	6 648 830,00 zł	2014 - 2019	brak danych
Przebudowa ul. 3 Maja od ul. Laryskiej do ul. Dzierżonia	Gmina Mysłowice	5 100 000,00 zł	2015 - 2019	brak danych
Przebudowa ul. Laryskiej - I etap	Gmina Mysłowice	2 219 310,00 zł	2015 - 2019	brak danych
Budowa trzech centrów przesiadkowych dla autobusów komunikacji publicznej w Wilczy, Stancy i Żernicy	Gmina Pilchowice	brak danych	2019	w przygotowaniu
Centra przesiadkowe i ścieżki rowerowe w Pyskowicach	Gmina Pyskowice	4 000 000,00 zł	2018	w przygotowaniu
Budowa obwodnicy Kochłowic - Budowa jednojezdniowej obwodnicy służącej do wyeliminowania ruchu tranzytowego	Gmina Ruda Śląska	25 500 000,00 zł	2016 – 2021	w przygotowaniu
Budowa trasy N-S na odcinku od DTŚ do ul. Magazynowej	Gmina Ruda Śląska	16 197 200,00 zł	2010 – 2020	w przygotowaniu
Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Magazynowej do ul. Goduli	Gmina Ruda Śląska	100 500 000,00 zł	2016 – 2023	w przygotowaniu
Budowa węzła przesiadkowego oraz przebudowa przystanków zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportowych na terenie Miasta Ruda Śląska - I etap (ZIT) - Funkcjonalne i komfortowe powiązanie komunikacji kolejowej, tramwajowej, autobusowej, samochodowej, rowerowej i pieszej	Gmina Ruda Śląska	24 047 888,00 zł	2016 – 2019	brak danych
Przebudowa ul. Piastowskiej	Gmina Ruda Śląska	27 126 072,00 zł	2015 - 2020	w przygotowaniu
Budowa miejsc przesiadkowych typu "Park and Ride"	Gmina Rudziniec	1 500 000,00 zł	2015 - 2020	w realizacji
Remont ul. Szerokotorowej	Gmina Sławków / PKP LHS	776 788,28 zł	2017	w realizacji
Budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych na terenie Sosnowca - etap II	Gmina Sosnowiec	16 819 223,42 zł	2017 - 2018	w przygotowaniu
Budowa węzła drogowego na drodze S-1 w rejonie KSSE przy ul. Jedności	Gmina Sosnowiec	brak danych	brak danych	w przygotowaniu
Stworzenie kompleksowego systemu publicznego transportu zbiorowego poprzez poprawę infrastruktury obsługi pasażerskiej w gminie Sońnicowice- Etap I	Gmina Sońnicowice	2 000 000,00 zł	2018 -2019	w przygotowaniu
Stworzenie kompleksowego systemu publicznego transportu zbiorowego poprzez poprawę infrastruktury obsługi pasażerskiej w gminie Sońnicowice- Etap II	Gmina Sońnicowice	1 528 825,63 zł	2017 - 2019	w przygotowaniu
Budowa Centrum Przesiadkowego MIJANKA w Świętochłowicach	Gmina Świętochłowice	46 474 000,00 zł	2018 - 2021	w przygotowaniu
Rozbudowy centrum przesiadkowego wraz z siecią dróg rowerowych oraz budową wypożyczalni roweru miejskiego	Gmina Tarnowskie Góry	40 000 000,00 zł	2019 - 2021	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego A-R w Wojkowicach wraz z budową dróg rowerowych prowadzących do punktu przesiadkowego	Gmina Wojkowice	4 800 000,00 zł	2018 - 2019	w przygotowaniu
Budowa drogi łączącej DK 88 poprzez KSSE z A1 w Zabrze	Gmina Zabrze	34 100 000,00 zł	2018 - 2021	w przygotowaniu

Tytuł projektu	Podmiot realizujący	Wartość projektu	Okres realizacji	Etap realizacji
Budowa drogi łączącej DTŚ z DK 88 i KSSE w Zabrze (Nowo-Hagera)	Gmina Zabrze	20 100 000,00 zł	2018 - 2021	w przygotowaniu
Centrum Przesiadkowe w Zabrze	Gmina Zabrze	101 511 933,00 zł	2018 - 2020	w przygotowaniu
Przebudowa i budowa odcinka drogi od ul. Makoszowskiej do ul. Sikorskiego wraz z budową ronda	Gmina Zabrze	15 100 000,00 zł	2019 - 2021	w przygotowaniu
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego wraz z infrastrukturą Bike&Ride oraz wdrożenie inteligentnego systemu transportowego (ITS) w Zawierciu	Gmina Zawiercie	10 331 191,33 zł	2018	w przygotowaniu
Rozbudowa DK81 od węzła autostrady A4 z DK86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej w Katowicach – etap III (etapowa realizacja docelowej rozbudowy węzła drogowego ulic Kościuszki – Kolejowa – Jankego – Rzepakowa)	Inwestor prywatny	brak danych	brak danych	brak danych
Przebudowa drogi powiatowej 4706S - ul. Krakowska i ul. Zagłębiowska w Siewierzu	powiat będziński	5 046 000,00 zł	2018	w przygotowaniu
Przebudowa ciągu drogowego na odcinku rondo ul. Nowopogońska w Czeladzi - ul. Grota-Roweckiego w Sosnowcu do skrzyżowania z DK 86	powiat będziński	5 040 743,92 zł	2015 - 2017	w realizacji
Zakup niskoemisyjnych środków transportu miejskiego zasilanych elektrycznie	Rudpol-OPA Spółka z o.o.	10 098 300,00 zł	2018 - 2019	w przygotowaniu

*- bez budowy drogi. Jej realizacja przewidziana jest po 2030 r.

Tabela 53 Zestawienie istotnych inwestycji kolejowych przewidzianych do realizacji w latach 2017-2023 objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku.

Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu
projekty CEF i POIiŚ finansowany z Funduszu Spójności objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku		
Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb	podstawowa	1 8257,7 mln zł
Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze	podstawowa	38,6 mln zł
Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	podstawowa	351,40 mln zł
Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	podstawowa	2 133,00 mln zł
Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności - Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie	podstawowa	brak danych
Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	rezerwowa	4 060,20 mln zł
Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	rezerwowa	326,20 mln zł
Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	rezerwowa	219,50 mln zł
Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy	rezerwowa	1 100,00 mln zł
projekt RPO objęty Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku		
Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast - Nowy Bieruń – Oświęcim	podstawowa	171,20 mln zł
projekty krajowy objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku		
Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy – Orzesze Jaśkowice	podstawowa	37,70 mln zł
Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	podstawowa	936,2 mln zł
Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	podstawowa	2 618,3 mln zł
Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap IV	podstawowa	23,20 mln zł
Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	rezerwowa	628,5 mln zł
Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	555,5 mln zł
Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	podstawowa	380,9 mln zł
Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	503,2 mln zł
Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	282,7 mln zł
Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,0 mln zł
Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	rezerwowa	625,1 mln zł

Wartości podane w kolumnie „Wartość projektu wg KPK” zostały zaktualizowane zgodnie z Uchwałą 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2016



Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka

Prace budowlane dla tego zadania przewiduje się na lata 2021-2022.

Projekt prowadzony będzie w systemie „Projektuj i Buduj”. W ramach projektu zakłada się przywrócenie parametrów konstrukcyjnych linii objętych zadaniem inwestycyjnym - przede wszystkim w ruchu pociągów towarowych. Nie mniej jednak efekty dotyczyć będą też pociągów pasażerskich kursujących na linii 138 w relacji Katowice - Oświęcim i odwrotnie, poprzez skrócenie czasów jazdy na odcinku Mysłowice – Oświęcim.

Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo

Prace budowlane dla tego zadania przewiduje się na lata 2018-2022 (dotyczy odcinka w obszarze studium transportowego: Chorzów Batory km 5,900 – Zduńska Wola Karsznice km 170,212).

Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności - Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w lipcu 2017 r. złożyły wniosek o dofinansowanie tego projektu w ramach konkursu CUPT nr POIiŚ5.2/2/16 (oś priorytetowa V: Rozwój transportu kolejowego w Polsce, działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T, grupa B: Kolej miejska).

W lipcu 2017 r. ogłoszono przetarg na I Etap realizacji: opracowanie dokumentacji projektowej PB wraz z pozyskaniem wymaganych decyzji i pozwoleń. Planowany termin realizacji tego etapu to IV kw. 2019 r. Opracowanie dokumentacji projektowej PW i roboty budowlane, planowane są do realizacji w terminie: III kw. 2019 r. – II kw. 2022 r.

W inwestycji tej pokłada się nadzieje, że będzie ona początkiem realizacji zadania polegającego na stworzeniu kolei aglomeracyjnej na trasie Katowice – Lubliniec. Zakres planowanej inwestycji zakłada podwyższenie prędkości projektowej do 140 km/h dla pociągów pasażerskich i 80 km/h dla pociągów towarowych.

Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice

Projekt polega na modernizacji odcinka Będzin – Katowice i Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice - granica państwa, w podziale na LOT-y:

LOT A1 Będzin - Katowice Szopienice Południowe – planowana realizacja robót budowlanych po 2020 r.

LOT A Katowice Szopienice Południowe - Katowice - Katowice Piotrowice – planowana realizacja robót budowlanych po 2020 r.

Linia kolejowa nr 142 - Zakres prac obejmuje rewitalizację infrastruktury kolejowej w zakresie wymiany nawierzchni kolejowej, przebudowie przejazdów kolejowych, rewitalizacji obiektów inżynierskich, przebudowę sieci trakcyjnej, dostosowanie krawędzi peronowych dwóch peronów do wymogów skrajni peronowych. Planowane zakończenie robót to I kwartał 2019 r.

LOT B Tychy - Most Wisła - planowana realizacja robót budowlanych w latach 2019-2023,



LOT C Most Wisła - Czechowice Dziedzice (ze stacją) - Zabrzeg – planowana realizacja robót budowlanych w latach 2019-2023;

LOT D Zabrzeg - Zebrzydowice - granica państwa – planowana realizacja robót budowlanych w latach 2019-2023

Prace na podstawowych cięgach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy” – w zakresie stacji Gliwice Łabędy

Zainicjowano przygotowanie prac projektowych.

Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast - Nowy Bieruń – Oświęcim

W tej chwili opracowywane jest Studium wykonalności dla tego zadania. Jest to wspólny projekt Województwa Śląskiego i gmin: Bieruń, Łaziska Górne i Tych. Projekt ten nie będzie jednak realizowany w najbliższych latach z uwagi na brak środków finansowych, które powinien zabezpieczyć Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.

Oprócz inwestycji zawartych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o. zrealizuje remont nawierzchni szynowej linii szerokotorowej o łącznej długości ponad 70 km toru kosztem ok. 35 mln zł do końca 2018 r. Ponadto ten sam inwestor planuje w najbliższym czasie modernizację 10 lokomotyw spalinowych kosztem ok. 95 mln zł.

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2017-2030 przewidziano kwotę 236 160 000,00 zł na dostawę co najmniej 10 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych do wykonywania kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich w ramach podniesienia standardu obsługi pasażerów korzystających z kolejowych połączeń wojewódzkich. Ta inwestycja także ma zakończyć się w 2018 r. i jest finansowana w ramach RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.2 Transport kolejowy.

7.3. Sektor TSL

Uwarunkowania zarówno zewnętrzne jak i wewnętrzne Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego pozwalają na rozwój sektora TSL na tym obszarze. Niewątpliwie kluczowe są połączenia z europejską siecią TEN-T do których należą: połączenia drogowe autostrada A1 (korytarz VI) oraz autostrada A4 (korytarz III), połączenia kolejowe linie E30, C-E65, E65. Dodatkowo należy zauważyć, że Port Lotniczy Katowice wskazany jest w sieci głównych portów lotniczych TEN-T. Warto również zwrócić uwagę na połączenie wodne śródlądowe poprzez kanały Gliwicki i Kędzierzyński oraz połączenie kolejowe szerokotorowe łączące Polskę z krajami wschodu Europy oraz Azją. Wśród wewnętrznych uwarunkowań na szczególną uwagę zasługuje rozbudowana sieć bocznic kolejowych. W "Wykazie odległości do terminali kolejowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych" będącym zestawieniem obiektów torowych służących w głównej mierze prowadzeniu ruchu towarowego, można doliczyć się 132 takich obiektów w strefie 0 oraz 60 obiektów w strefie 1. Z tego 92 obiekty to bocznic towarowe w strefie 0 i 34 obiekty to bocznic towarowe w strefie 1. Część z tych obiektów została w ostatnich latach



wyremontowana, co można uznać za przesłankę do zakończenia procesu likwidacji bocznic kolejowych, jednak większość z tych bocznic znajduje się w rękach firm prywatnych i nadal występują pojawiają się pomysły, motywowane głównie względami finansowymi do likwidacji tych bocznic.

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową rokrocznie wykonuje analizę przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej Polski dla inwestorów zagranicznych. W raporcie za 2016 r. jako zdecydowanego lidera pod względem atrakcyjności inwestycyjnej wskazuje się województwo śląskie. Jego największymi atutami są bardzo obszerne zasoby pracy, drugi największy w Polsce rynek zbytu, bardzo wysoka aktywność regionu wobec inwestorów, a także bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura gospodarcza oraz społeczna. Powyższe zalety, a także równomierne rozłożenie sieci transportowych w województwie wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Jednak jak wskazuje *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego* w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych i nowoczesnych centrów logistycznych.

W 2011 r. opracowano Strategię Rozwoju Transportu w Województwie Śląskim na lata do 2030 w sektorze TSL (Transport – Spedycja – Logistyka). Wskazuje ona priorytetowe inwestycje z zakresu TSL w województwie śląskim:

Inwestycje o znaczeniu i oddziaływaniu europejskim:

- Rozbudowa i modernizacja lotniska w Katowice-Pyrzowice oraz jego infrastruktury nawigacyjnej (włączenie portu lotniczego do sieci TEN-T).
- Budowa centrum logistycznego na Europę Wschodnią i Południową.
- Budowa korytarza transportowego północ-południe BATCo (Baltic-Adriatic Transport Cooperation).

Inwestycje o znaczeniu i oddziaływaniu krajowym:

- Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) do prędkości min. 250 km/h.
- Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach.
- Budowa centrum logistycznego Sławków – Dąbrowa Górnicza.

Inwestycje o znaczeniu i oddziaływaniu regionalnym:

- Kolej Aglomeracyjna SKM.
- Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS).
- Szybkie połączenia kolejowe w ruchu regionalnym.

Najważniejszymi multimodalnymi centrami logistycznymi na obszarze strefy 0 są:

- Euroterminal Sławków, Terminal Sławków Południowy,
- Centrum Logistyczne MPL Katowice/Pyrzowice,
- Śląskie Centrum Logistyki, Centrum dystrybucyjne w Gliwicach Sośnicy.

Ponadto w Tarnowskich Górach zlokalizowana jest jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowym węzłem kolejowym w kraju.

Dopełnieniem kilku wskazanych powyżej najistotniejszych centrów logistycznych są m.in.:

- Distribution Park Będzin,
- ProLogis Park Będzin II,
- Panattoni BTS dla Johnson Electric w Będzinie,
- Śląskie Centrum Logistyki S.A. w Gliwicach,
- Tulipan Park Gliwice,
- Panattoni Park Gliwice I, II i III,
- Diamond Business Park Gliwice,
- SEGRO Business Park Gliwice,
- BTS Tesco Gliwice,
- Silesian Logistic Center w Sosnowcu,
- Distribution Park Sosnowiec,
- Panattoni Park Sosnowiec I i II,
- Alliance Silesia Logistics Center w Katowicach,
- MLP Tychy,
- Segro Industrial Park w Tychach,
- Panattoni Park Czeladź,
- Panattoni Park Mysłowice,
- ProLogis Park Dąbrowa Górnicza,
- ProLogis Park Chorzów,
- ProLogis Park Ruda Śląska,
- MLP Bieruń.

Jeśli chodzi o inwestycje o znaczeniu europejskim należy zwrócić uwagę na rozwój MPL Katowice/Pyrzowice. W 2015 r. na ok. 11 ha działce otwarto nowy terminal cargo oraz wybudowano nową płytą postojową dla samolotów cargo. Lokalizacja obiektu przed płytą postojową przyspiesza i ułatwia obsługę frachtowców. Inwestycje te są początkiem planowanego centrum magazynowo-logistyczno-produkcyjnego. Planowany jest dalszy rozwój portu lotniczego zarówno w strefie obsługi ruchu pasażerskiego, ruchu cargo i general aviation. Plany te zostały zawarte w dokumencie Planu Generalnego Katowice Airport na lata 2014-2034. Dodatkowo w dokumencie Analiza Liczby Potencjalnych Pasażerów Komunikacji Publicznej dla Katowice Airport zaproponowano nowe połączenia kolejowe i autobusowe z portem lotniczym.

Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach także podejmuje działania rozwojowe. Kosztem niespełna 54 mln zł rozbudowano intermodalny terminal kontenerowego zarządzany przez PCC Intermodal. Ponadto po zakończonym powodzeniem próbnym transporcie latem tego roku, żegluga śródlądowa na stałe wraca do gliwickiego portu



7.3.1. Polityka gmin wobec firm logistycznych

Gminy, aby pozyskać inwestorów w branży logistycznej mają do dyspozycji duży zakres działań. W pierwszej kolejności mogą wyznaczać tereny z przeznaczeniem na centra logistyczne, magazyny, bazy, usługi transportu itp. zarówno w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin a także w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ale także muszą zadbać o odpowiednio przygotowaną infrastrukturę transportową oraz uzbrojenie terenów inwestycyjnych. Ponadto mają możliwość stosowania zachęt w postaci zwolnień od podatku, tworzenie własnych stref gospodarczych lub też włączanie wyznaczonych terenów do powołanej w 1996 roku Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która jest istotnym wsparciem dla rozwoju regionu.

Głównymi zadaniami KSSE S.A. są m.in.: promocja strefy i poszukiwanie nowych inwestorów, sprzedaż ziemi i innych nieruchomości objętych statusem strefy, wydawanie zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej w strefie, przyznanie praw do ulgi podatkowej oraz pomoc inwestorom w prowadzeniu działalności. Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, po rozszerzeniu rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2016 roku, obejmuje grunty o łącznej powierzchni 2 614,39 ha. W obszarze strefy O KSSE obejmuje tereny położone na terenie miast: Bieruń, Bytom, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Knurów, Piekary Śląskie, Siemianowice Śląskie, Sławków, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy i Zabrze oraz gmin: Lędziny, Rudziniec i Siewierz. Należy zauważyć, że na terenie KSSE mogą działać podmioty gospodarcze różnych sektorów ekonomicznych. Jednak warunki jakie KSSE stwarza dla inwestorów są zachętą do lokowania w niej działalności także firm z branży TSL.

Plany rozszerzenia strefy ekonomicznej o 136 ha podejmowane są przez Dąbrowę Górniczą. Po wyrażeniu na to zgody Rady Ministrów tereny o statusie specjalnej strefy ekonomicznej obejmą niespełna 200 ha i tym samym będą jednymi z większych w Polsce, a największymi w obrębie województwa. Gmina Mierzęcice wykorzystując bliską lokalizację Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach także zakłada włączenie do KSSE terenu o powierzchni 25 ha znajdującego się w sąsiedztwie lotniska.

W Chorzowie podejmowano uchwały rady miasta o wyrażeniu zgody na objęcie Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną nieruchomości zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta. Jednak finalnie na terenie Chorzowa nie ma terenów włączonych do KSSE. Miasto Chorzów, na mocy Uchwały NR XLVI/903/14 Rady Miasta Chorzów z dnia 26.06.2014 r. wprowadziło trzy rodzaje zwolnień od podatku od nieruchomości dla przedsiębiorców, którzy zamierzają rozwijać na terenie miasta swoją działalność.

Jak pokazują przykłady gmin, które podjęły się kompleksowego przygotowania terenów inwestycyjnych, firmy chętnie lokują swoje oddziały na Śląsku. Należy dostrzec takie działania, jak Projekt: Gospodarcza Brama Śląska, w którym uczestniczyły Będzin, Czeladź, Jaworzno i Sosnowiec. Celem projektu było stworzenie impulsów rozwojowych i umożliwienie prowadzenia działalności gospodarczej poprzez wytworzenie infrastruktury podstawowej służącej przedsiębiorcom – dróg publicznych, kanalizacji deszczowej, sanitarnej, teletechnicznej oraz wodociągów dla terenów wyżej wymienionych miast.



W Będzinie dokonano kompleksowego uzbrojenia terenu inwestycyjnego w dzielnicy Warpie w sąsiedztwie projektowanej DTŚ wraz z budową układu komunikacyjnego. Kolejnym zadaniem w ramach tego projektu było uzbrojenie terenów Wschodniej Strefy Ekonomicznej w Czeladzi. W Jaworznie projekt zakładał uzbrojenie w infrastrukturę terenów niezagospodarowanych lub poprzemysłowych (pogórnicych) i objął teren byłej kopalni Kościuszko, Strefę Przemysłowa - teren przy ul. Wojska Polskiego; Strefę Jan Kanty - teren po KWK „Jan Kanty” przy ul. Grunwaldzkiej w rejonie os. Stałego; Strefę Piłsudski - teren przy ul. Krakowskiej zlokalizowany w rejonie pogórnicych eksploatacji szybu „Piłsudski”. Ponadto w ramach II etapu Gospodarczej Bramy Śląska przygotowano tereny Przemysłowa I i Przemysłowa II. W Sosnowcu zrealizowano następujące zadania: adaptacja budynku do nowej funkcji produkcyjno-badawczej, budowa i adaptacja pozostałych obiektów służących Zagłębiowskiej Strefie Gospodarczej, budowa infrastruktury technicznej na potrzeby SPN-T oraz kompleksowe uzbrojenie terenów inwestycyjnych - rejon Maczki-Bór.

Gmina Dąbrowa Górnicza podjęła się kompleksowego przygotowania terenu inwestycyjnego "Tucznowa". Do tej pory wykonano etapy I-III, natomiast na etap IV według Wieloletniej Prognozy Finansowej do 2018 przewidziano na ten cel ponad 65 mln zł. Dodatkowo w WPF zapisano projekt: Kompleksowe przygotowanie terenów inwestycyjnych na potrzeby działalności gospodarczej w Dąbrowie Górniczej. Do roku 2020 miasto planuje przeznaczyć na ten cel około 19,5 mln zł.

Poniżej przedstawiono przegląd zapisów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin pod kątem lokalizacji firm logistycznych. Kierunki przeznaczenia terenów określone w studium dla poszczególnych obszarów nie stanowią gwarancji przeznaczenia terenu na te cele w planach miejscowych, jednak określają politykę przestrzenną i preferowane kierunki rozwoju.

Gminy strefy 0:

Będzin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Będzina
Uchwała Nr LVI/608/2006 Rady Miejskiej w Będzinie z dnia 29 maja 2006 r.

Studium wskazuje nowe tereny aktywności gospodarczej (wytwórczej, logistycznej, usługowej). Jako podstawowe tereny rozwoju tego typu działalności wskazuje się obszary porolne, położone pomiędzy granicą z Czeladzią, linią kolei piaskowej i drogą DK 86. Celem udostępnienia ich dla potencjalnych inwestorów konieczne jest, także na analogicznych terenach w Czeladzi, podjęcie spójnych i wspólnych inwestycji transportowych oraz w zakresie wyposażenia inżynierskiego. Wskazuje także tereny porolne położone pomiędzy: linią kolei piaskowej, ul. R. Luksemburg i południową granicą zabudowy Grodzca. Dostępność inwestycyjna obszaru warunkowana jest nowymi ciągami drogowo-ulicznymi i dostawą wszystkich mediów. Możliwości rozwoju przedsiębiorstw z towarzyszącą zielenią wskazuje się także na terenie Warpia w sąsiedztwie istniejących zakładów ("praca w parku"). Inne tereny wskazywane jako przydatne dla rozwoju działalności gospodarczej poza terenami mieszkaniowymi proponuje się: w Łągiszy pomiędzy DK 86, a zabudową Glinic oraz na pograniczu Będzina i Dąbrowy Górniczej (z ukierunkowaniem na obsługę mieszkańców pobliskich osiedli).



Bieruń

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bierunia
Uchwała Nr IV/1/2013 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 25 kwietnia 2013 r.

Studium wskazuje tereny przedsiębiorstw produkcyjnych oraz tereny aktywizacji gospodarczej, w tym obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², których przeznaczeniem podstawowym są m. in. bazy, składy, centra logistyczne. Niezagospodarowane tereny, które mogą zostać wykorzystane dla rozwoju przedsiębiorstw z branży transport – spedycja - logistyka znajdują się przede wszystkim w strefie ekonomicznej po zachodniej stronie drogi krajowej nr 44, na zachodnim krańcu miasta po południowej stronie ul. Oświęcimskiej. Kolejne takie tereny wskazano w północnej części miasta, wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S1, w środkowej części miasta po wschodniej stronie planowanego węzła Bieruń, a także mniejsze tereny u zbiegu drogi krajowej nr 44 i drogi wojewódzkiej nr 931 oraz w południowej części miasta przy ul. Bijasowickiej i Wiślanej.

Bobrowniki

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bobrowniki
Uchwała Nr XII/116/11 Rady Gminy Bobrowniki z dnia 27 października 2011r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowej, w których dopuszcza się zabudowę służącą m. in. działalności składowej, magazynowej. Niezagospodarowane tereny z przeznaczeniem pod taką zabudowę znajdują się w południowo-zachodnim krańcu miasta przy autostradzie A1, na północnym krańcu miasta wzdłuż autostrady A1 i drogi krajowej nr 78, w miejscowości Siemonia w pasie pomiędzy autostradą i drogą wojewódzką nr 913 oraz w Dobieszowicach wzdłuż ul. Polnej i Mickiewicza.

Bojszowy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bojszowy
Uchwała Nr IV/20/2015 Rady Gminy Bojszowy z dnia 9 lutego 2015 r.

Studium wskazuje tereny przemysłowo-usługowe. Nowe powierzchnia terenów przemysłowo-usługowych wskazano w jednostkach: Bojszowy Stare (102,06 ha) Międzyrzecze, (8,50ha), Bojszowy Nowe (2,28 ha).

Bytom

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bytom
Uchwała Nr XXXVIII/485/17 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 27 lutego 2017 r.

Studium wskazuje strefy przestrzenno-funkcjonalne i określa wytyczne przestrzenno-programowe, takie jak: kreacja przemysłowo, produkcyjno, logistycznej strefy aktywności.

Podkreśla się intensywne zagospodarowanie rejonu węzła autostradowego „Bytom”, pełniącego rolę „północnej bramy metropolii”, wokół którego winny być kreowane niepowtarzalne w skali metropolii funkcje takie jak między innymi kompleksy obiektów handlowo-usługowych ze wskazaniem obiektów wielkopowierzchniowych klasy podmiejskiej, parki przemysłowe i produkcyjne oraz obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, wymagające bezpośredniego dostępu do dróg układu podstawowego tranzytowego i nie wymagające silnych przestrzennych i funkcjonalnych powiązań ze



śródmiejskim i centralnym rejonem miasta (strefa węzłowa SPF-W1/Dąbrowa-Nowy Dwór). Wzmacnianie rangi wielofunkcyjnego ośrodka wielkomiejskiego ma się odbywać także poprzez rozwijanie utworzonego w roku 2008 Bytomskiego Parku Przemysłowego/Szombierki, o szerokiej i otwartej formule gospodarczej i inwestycyjnej, realizowanym na zdegradowanych terenach pogórnicych (strefa węzłowa SPF-W8/Rozbark). Studium odnosi się także do utworzenia południowego parku przemysłowego i zachodniego parku przedsiębiorczości. Południowy park przemysłowy będzie skupiał istniejące zakłady przemysłowe oraz tereny rekreacyjne w Łagiewnikach i nawiązywał do podobnie zagospodarowanych terenów w północnych rejonach miasta Świętochłowice (strefa węzłowa SPF-W9/Łagiewniki). Zachodni park przedsiębiorczości to obszar ukierunkowany na kreację unikalnego programu rehabilitacji i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych. To obszar przygotowywany dla wielu różnych inwestorów poszukujących dla swoich działalności terenów poniżej 10 ha (strefa węzłowa SPF-W7/Bobrek-Karb).

Chełm Śląski

Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chełm Śląski Uchwała Nr VII / 46 / 2007 Rady Gminy w Chełmie Śląskim z dnia 21.06.2007 r.

Studium wskazuje tereny obiektów produkcyjnych, składów, magazynów i usług, jednakowoż według Strategii Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020 stosunkowo mała własność gruntów gminnych nie pozwala gminie czerpać dodatkowych korzyści przy sprzedaży gruntów, np. pod inwestycje.

Chorzów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chorzów Uchwała Nr XXIV/461/16 Rady Miasta Chorzów z dnia 14 lipca 2016 r.

Studium wskazuje tereny usług, usług centrotwórczych, obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Zmiany w zagospodarowaniu terenu w Studium dotyczą przede wszystkim obszarów w południowej części miasta - teren po północnej stronie węzła Batory oraz terenów w centralnej części miasta - obszar pomiędzy ul. Niedurnego a granicą miasta oraz terenu nieczynnego zwałowiska odpadów hutniczych Huty Kościuszko w rejonie ulic: Stacyjnej, Legnickiej i Nowej.

Czeladź

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Czeladź Uchwały Nr XXV/336/2016 Rady Miejskiej w Czeladzi z dnia 19 maja 2016 r.

Studium wskazuje obszary aktywizacji gospodarczej, w tym obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²., w których przeznaczenie terenów określa się m. in. jako obiekty przemysłowe, bazy, składy, magazyny, centra logistyczne, tereny wystawiennicze i targowe.

Celem rozwoju miasta jest kontynuacja założenia „Gospodarcza Brama Śląska” w jednostce strukturalnej „Wschodnia Strefa Ekonomiczna”, czyli w rejonie położonym w pobliżu drogi krajowej



nr 86, ale również wskazanie terenów dla nowych aktywności gospodarczych w północnej i zachodniej części miasta w nawiązaniu do planowanych arterii komunikacyjnych.

Dąbrowa Górnicza

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Dąbrowa Górnicza (II Edycja)

Uchwała Nr XXIII/374/08 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 30 stycznia 2008 r.

Studium wskazuje tereny wytwórczości, baz, składów i magazynów oraz usług różnych, których przeznaczeniem podstawowym są m. in. centra logistyczne, bazy, składy, magazyny.

Ustala się, że rozwój sfery gospodarczej dotyczy głównie terenów już aktualnie wykorzystywanych dla celów wytwórczych i usługowych, w tym terenów położonych w rejonie huty i koksowni i na obszarach o tradycjach przemysłowych (tereny poprzemysłowe), a także na terenach nowych, koncentrujących się w rejonie Strzemieszyc i Tucznawy.

Gierałtowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gierałtowice

Studium wskazuje potencjalne lokalizacje stref aktywności gospodarczej: obszary po obu stronach ulicy Gliwickiej w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Sośnica o pow. ok. 85,4 ha, obszary na wschód od ulicy Makoszowskiej o pow. ok. 11,24 ha, obszary pomiędzy ulicami Polną, Bojkowską i Gierałtowską w Przyszowicach o pow. 91,1 ha, obszary po obu stronach ulicy Granicznej w Gierałtowicach o pow. 75,24 ha.

Gliwice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gliwice

Uchwała Nr XXXI / 956 / 2009 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 17 grudnia 2009 r.

Studium wskazuje nowe tereny rozwoju zabudowy usługowo-produkcyjnej i produkcyjno-usługowej (w tym centra logistyczne).

Z uwagi na położenie Gliwic w rejonie skrzyżowania dwóch autostrad A1 i A4, wskazuje się, że miasto ma największe w całej aglomeracji górnośląskiej szanse rozwojowe. Wzdłuż autostrady A4 i południowo-zachodniej obwodnicy miejskiej, znajdują się tereny o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta, które stanowią szczególnie atrakcyjną ofertę lokalizacyjną dla inwestorów zainteresowanych podjęciem działalności w sąsiedztwie międzynarodowego węzła komunikacyjnego.

W Studium zakłada się aktywizację i rozwój gospodarczy na terenach położonych wzdłuż autostrady A4, począwszy od Węzła „Ostropa”, poprzez Węzeł „Gliwice-Bojków” do Węzła „Gliwice-Sośnica”. Tereny te zostały wyznaczone jako obszary o znaczeniu strategicznym dla miasta. Zaznacza się, że zmiany przeznaczenia terenów na cele nierolnicze będą wymagały odrębnych opracowań planistycznych (plany miejscowe). Nowe tereny przeznaczone do rozwoju w ramach stref komercyjnych, w tym ośrodki dla rozwoju nauki i nowoczesnych technologii, transportu, zlokalizowane są w dzielnicach: Brzezinka – ok. 122,0 ha, Łabędy – ok. 87,0 ha, Czechowice – ok. 44,0 ha, Żerniki – ok. 1,5 ha, Zatorze-Chorzowska – ok. 4,0 ha, Sośnica – ok. 42,0 ha, Ligota Zabrska –



ok. 150,0 ha, Trynek – ok. 156,0 ha, Bojków – ok.700,0 ha, Sikornik-Wójtowa Wieś- ok. 279,0 ha, Ostropa – ok. 134,0ha.

Łączna powierzchnia nowych terenów o przeznaczeniu usługowo-produkcyjnym i produkcyjno-usługowym (w tym centra logistyczne) wynosi ok. 1730,00 ha.

Należy zauważyć, że jednym z celów Strategii Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice jest „Aktywizacja branżowych i tematycznych skupisk firm i sieci współpracy”. Cel realizowany jest m.in. poprzez projekty związane z logistyką tj.: Centrum Logistyczne - Pole Wschód - Rewitalizacja terenów przemysłowych Kopalni Sośnica na centrum logistyczne w Gliwicach – Sośnicy (tereny przy ul. Sikorskiego), modernizacja i rozbudowa centrum logistycznego w Gliwicach Porcie oraz Bussines Airport Gliwice – rozbudowa lotniska w Gliwicach na potrzeby rozwoju usług lotniczych biznesowo – rekreacyjnych.

Imielin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Imielin
Uchwała Nr XXIII/154/2016 Rady Miasta Imielin z dnia 26 października 2016 r.

Studium wskazuje tereny aktywności gospodarczej, których przeznaczenie główne określono jako obiekty produkcji, składy i magazyny w jednostce Gać północny zachód, gdzie z racji deficytu terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą wyznacza się kompleksy takich obszarów, wraz z niezależnym układem komunikacyjnym wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S1 od projektowanego węzła Kosztowy II w kierunku południowym do ul. Św. Brata Alberta oraz wzdłuż linii kolejowej, pomiędzy u. Michała Drzymały a ul. Św. Brata Alberta.

Jaworzno

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Jaworzna
Uchwała Nr IV/17/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 29 stycznia 2015 r.

Studium wskazuje obszary przemysłowe, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny transportu, magazynów, baz, składów; obszary usługowo-produkcyjne, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny transportu, logistyki, magazynów, baz, składów; obszary kolejowe, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny terminali przeładunkowych, logistyki oraz obszary usługowe, których przeznaczeniem może być transport i logistyka w obrębie strategicznych obszarów rozwojowych w lokalizacjach i na zasadach określonych w miejscowych planach.

Wskazuje się w Studium jako strategiczne obszary rozwojowe, obszary restytucji bazy ekonomicznej, w tym obszary usługowe (21,2 ha) oraz obszary usługowo-produkcyjne (575,7 ha) przy węźle Jeleń i węźle Jęzor.



Katowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Katowice – II Edycja
Uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.

Studium wskazuje podstawowe i dopuszczalne kierunki przeznaczenia terenów, w tym logistyka w danych obszarach, w wybranych obszarach z zastrzeżeniem dopuszczenia na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Wskazuje wschodni obszar przekształceń (południowa część Zawodzia i Szopienic) jako obszar procesów głębokiej restrukturyzacji przemysłu, przebiegających w kierunku utrwalenia się funkcji produkcyjnych, magazynowych, logistycznych.

W Strategii rozwoju Miasta Katowice wyznaczono pięć pól strategicznych (punktów ciężkości w rozwoju miasta), w tym transport i logistyka.

Knurów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Knurów
Uchwała Nr III/22/14 Rady Miasta Knurów z dnia 22 grudnia 2014 r.

Studium wskazuje obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele usługowe i produkcyjne, w tym w strategicznych strefach rozwojowych.

Wyznacza się obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele produkcyjne i usługowe, związane z tworzeniem nowych miejsc pracy. Na zasadzie aktywizacji działalności gospodarczej w formie zorganizowanej i indywidualnej na terenach dotychczas niezainwestowanych wyznacza się: północną strategiczną strefę rozwojową, która obejmuje obszar położony pomiędzy ulicami 26 Stycznia i Szpitalną wraz z jej przedłużeniem do drogi krajowej nr 78 a granicą miasta oraz obszar położony pomiędzy ulicą Szpitalną a zachodnią granicą miasta, wschodnią strategiczną strefę rozwojową, obejmującą tereny położone w rejonie węzła autostrady A1 z ulicą Dworcową oraz w rejonie ulicy Przemysłowej, tereny położone w rejonie węzła autostrady A1 i tereny położone pomiędzy terenami kolejowymi a ul. Przemysłową.

Obszary przeznaczone do zagospodarowania na cele produkcyjne i usługowe na zasadzie aktywizacji działalności gospodarczej w wyniku restrukturyzacji terenów zainwestowanych oraz rekultywacji terenów zdegradowanych - strefa restrukturyzacji górnictwa Foch wraz z częścią terenów zdegradowanych, wymagających uprzedniej rekultywacji, o łącznej powierzchni około 27.0 ha.

Kobiór

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kobiór II Edycja
Uchwała Nr XXI/133/08 Rady Gminy Kobiór z dnia 16 września 2008 r.

Kierunki działań obejmują m.in. preferowanie dotychczasowych terenów działalności przemysłowej.



Lędziny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lędziny

Studium wskazuje jako strategiczny kierunek rozwoju utworzenie stref aktywności gospodarczej.

Proponuje się utworzenie stref aktywności gospodarczej: centrum produkcyjno – usługowego (koło KWK „Ziemowit”), zespołu produkcyjno – usługowego po obu stronach południowego odcinka ul. Lędzińskiej.

Łaziska Górne

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łaziska Górne

Uchwała NR XXII/223/16 Rady Miejskiej w Łaziskach Górnych z dnia 20 grudnia 2016 r.

Studium wskazuje tereny usługowo-produkcyjne, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: transport i logistyka oraz tereny kolejowe (zamknięte), których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in.: tereny terminali przeładunkowych i logistyki. Powierzchnia nowych terenów zabudowy usługowo-produkcyjnej przeznaczonych do zainwestowania wg Studium to jedynie 2 ha.

Mierzęcice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mierzęcice

Uchwała Nr XLI/384/2014 Rady Gminy Mierzęcice z dnia 29 października 2014 r.

Studium wskazuje tereny działalności produkcyjnej, składowania i usług, których przeznaczeniem podstawowym są centra logistyczne w okolicy MPL Katowice/Pyrzowice.

Wyznacza się lokalizację nowego zespołu zabudowy produkcyjnej i usługowej w zachodniej części Nowej Wsi, z przeznaczeniem na m. in.: parki technologiczne, tereny składowania, magazynowania, obiekty handlu wielkopowierzchniowego, usługi itp. Tereny działalności produkcyjnej i usług komercyjnych (m.in.: tereny składowania, magazynowania, usługi) zlokalizowano w nowych zespołach zabudowy produkcyjnej i usługowej: przy granicy z Ożarowicami, po północnej stronie ul. Wolności (drogi krajowej nr 78), ciągnących się wzdłuż drogi ekspresowej S-1 od Węzła Mierzęcice w kierunku Nowej Wsi do ul. Zawadzkiego, tereny działalności produkcyjnej i usług komercyjnych, po południowej stronie ul. Głowackiego, w zasięgu oddziaływania drogi ekspresowej S-1, po południowej stronie drogi ekspresowej S-1, po południowej stronie ul. Wolności (drogi krajowej nr 78), po północnej stronie ul. Targowej, w rejonie MOP-u.

Mikołów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mikołowa

Uchwała Nr XXXIII/766/2013 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 27 sierpnia 2013 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowo-technicznej (nieruchomości i obiekty usługowo techniczne, w tym: logistyka, hurtownie, składy, magazyny, bazy, zajezdnie).

Wskazuje się na intensywne zagospodarowanie rejonu węzła dróg krajowych DK81 i DK44, wokół którego winny być kreowane funkcje takie jak: kompleksy obiektów handlowo-usługowych ze wskazaniem obiektów wielkopowierzchniowych klasy podmiejskiej, obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, wymagające bezpośredniego dostępu do dróg układu podstawowego



tranzytowego i nie wymagające silnych przestrzennych i funkcjonalnych powiązań z centralnym rejonem miasta, utworzenie północnego parku przemysłowego, skupiającego nowe zakłady produkcyjne i usługowe w Śmiłowicach przy DK44 (strefa rozwoju Śmiłowice), utworzenie północno-zachodniego parku przedsiębiorczości w Mikołowie wzdłuż DK81, obszaru ukierunkowanego na rozwój obszarów usługowych i produkcyjnych, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Wyzwolenia), utworzenie północnego parku przedsiębiorczości w Mikołowie, obszaru ukierunkowanego na kreację programu rehabilitacji i rewitalizacji obszarów poprzemysłowych, rozwoju obszarów usługowych i przekształcania produkcyjnych, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Wyzwolenia), utworzenie zachodniego parku przedsiębiorczości w Mikołowie, obszaru ukierunkowanego na kreację programu rehabilitacji obszarów poprzemysłowych i rozwoju obszarów usługowych, polegającego na wielofunkcyjnym przekształceniu, w celu przygotowywania go dla wielu różnych inwestorów poszukujących terenów dla swoich działalności (strefa rozwoju Żwirki i Wigury).

Mysłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mysłowice
Uchwała Nr XXX/656/08 Rady Miasta Mysłowice z dnia 30 października 2008 r.

Studium wskazuje tereny usługowo-produkcyjne, których podstawowym kierunkiem przeznaczenia są m. in. centra logistyczne, magazyny, składy, tereny transportu samochodowego oraz tereny transportu kolejowego i usług towarzyszących, których dopuszczalnym kierunkiem przeznaczenia są m. in. centra logistyczne, terminale przeładunkowe, magazyny.

Wskazuje się na rewitalizację zdegradowanych terenów poprzemysłowych położonych w Brzezince (po wschodniej stronie Stacji Poboru Opłat na autostradzie A4) oraz terenu składowiska odpadów Elektrowni Jaworzno III. Możliwe kierunki przeznaczenia obejmują m. in. magazynowanie i dystrybucję, transport, a także kształtowanie północnej strefy aktywności gospodarczej wzdłuż ulicy Ks. Bończyka oraz w rejonie skrzyżowania ulic Katowickiej i Obrzeżnej Północnej jako pasma zainwestowania usługowo - produkcyjnego, z dbałością o podnoszenie standardu rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych.

Ożarówice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ożarówice
Uchwała Nr XXIV/270/2016 Rady Gminy Ożarówice z dnia 28 grudnia 2016 r.

Studium wskazuje tereny usług różnych, których podstawowym kierunkiem przeznaczenia są m. in. centra logistyczno-transportowe oraz tereny usługowo-produkcyjne, których podstawowym kierunkiem przeznaczenia są m. in. magazyny, bazy, zaplecze logistyczne.

Tereny przewidziane pod rozwój zespołów usługowo-produkcyjnych zlokalizowane są głównie w Pyrzowicach w strefie okołolotniskowej, ale też w Celinach oraz w Tąpkowicach i Ożarówicach przy głównych ciągach komunikacyjnych.



Funkcje, takie jak centra logistyczno-transportowe, biura, hotele, biura podróży, towarzystwa ubezpieczeniowe, banki, centra handlowe oraz ośrodki dla rozwoju nowoczesnych technologii, a także handel korespondują z funkcją lotniska.

Piekary Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piekary Śląskie
Uchwała Nr XLVI/593/14 Rady Miasta Piekary Śląskie z dnia 25 września 2014 r.

Studium wskazuje tereny obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², których dopuszczalnym przeznaczeniem są m. in. centra logistyczne.

Niezagospodarowane tereny, których dopuszczalnym przeznaczeniem są centra logistyczne znajdują się po północnej stronie autostrady w pobliżu węzła autostradowego oraz wyznaczone nowe tereny obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² zlokalizowane są u zbiegu Obwodnicy Zachodniej i ul. Pod Lipami (południowo-zachodni obszar).

Pilchowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pilchowice
Uchwała Nr XXVIII/240/16 Rady Gminy Pilchowice z dnia 24 listopada 2016 r.

Studium wskazuje obszary produkcyjno-usługowo-handlowe, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in. magazyny, bazy, składy, usługi transportu i logistyki, obszary przemysłowe, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in. tereny transportu, magazynów, baz, składów oraz obszary usługowe, których dopuszczalnym kierunkiem przeznaczenia są m. in. usługi transportu i logistyki.

Ponadto wyznacza się strefy aktywności gospodarczej, o przeznaczeniu pod rozwój przedsiębiorstw o profilu usługowym, produkcyjnym i handlowym, których lokalizacja nawiązuje do lokalizacji terenów Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w sąsiednim Knurowie. Tereny produkcyjno-usługowo-handlowe wyznaczono wzdłuż drogi krajowej nr 78 przy granicy z Knurowem, ale także w Kuźni Nieborowskiej wzdłuż drogi krajowej 78, jednak tam planuje się jako wiodący kierunek usługowy.

Psary

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Psary
Uchwała Nr XXXVI/287/2009 Rady Gminy Psary z dnia 16 listopada 2009 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów i magazynów, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m. in. centra logistyczne, składy, magazyny. Tereny te zlokalizowane są w pobliżu węzła drogi krajowej 86.

Pyskowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pyskowice
Uchwała Nr XLI/325/2014 Rady Miejskiej w Pyskowicach z dnia 26 marca 2014 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej, których podstawowym kierunkiem przeznaczenia jest zabudowa usługowa.



Niezagospodarowane obszary tego typu znajdują się wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 901 w południowo-wschodniej części gminy oraz na północy, a także wzdłuż drogi krajowej nr 94 w zachodniej części gminy.

Radzionków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radzionków – projekt czerwiec 2017 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy przemysłowej, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m.in. zabudowa transportu i logistyki, magazynów, baz składów.

Tereny pod zabudowę przemysłową znajdują się w południowej części miasta. Potencjalna powierzchnia terenów inwestycyjnych wynosi 35,5 ha.

Ruda Śląska

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ruda Śląska
Uchwała Nr PR.0007.79.2015 Rady Miasta Ruda Śląska z dnia 24 marca 2015 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy produkcyjno-usługowej, obejmujące m. in.: obiekty magazynowo-składowe oraz usługowe z zakresu transportu; tereny zabudowy usługowej, których przeznaczeniem równorzędym do podstawowego mogą być obiekty o funkcji magazynowej, składowej oraz usługi logistyczne oraz tereny obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², których przeznaczeniem równorzędym do podstawowego są usługi logistyczne.

Niezagospodarowane tereny pod zabudowę logistyczną znajdują się głównie w dzielnicy Nowy Bytom po obu stronach trasy N-S, w okolicy ul. Nowobukowej, w Bielszowicach - okolice ul. Kokota oraz na południe od ul. Piotra Skargi.

Rudziniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rudziniec
Uchwała Nr XII/125/2011 Rady Gminy Rudziniec z dnia 28 września 2011 r.

Studium wskazuje tereny usługowo-produkcyjne, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m.in. centra logistyczne, w tym tereny transportu samochodowego oraz magazyny, bazy i składy.

Rejony skrzyżowań autostrady A4 z drogami krajowymi (węzeł „Kleszczów” i węzeł „Pławniowice”), są atrakcyjne dla realizacji inwestycji o charakterze usługowo-produkcyjnym oraz zaplecza logistycznego. Tereny te są w znacznej mierze niezagospodarowane. Niezagospodarowane tereny usługowo-produkcyjne znajdują się także przy drodze krajowej nr 88 przy granicy z Gliwicami oraz przy drodze krajowej nr 40.



Siemianowice Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Siemianowice Śląskie
Uchwała Nr 257/2016 Rady Miasta Siemianowice Śląskie z dnia 16 sierpnia 2016 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy produkcyjnej, składowej i magazynowej oraz tereny zabudowy produkcyjnej, składowej, magazynowej i usługowej stanowiące "Park przemysłowy". Przeznaczenie podstawowe obejmuje obiekty produkcyjne, budownictwa, transportu, składów i magazynów.

Niezagospodarowane tereny, na których możliwa jest lokalizacja centrów logistycznych znajdują się wzdłuż DK 94 oraz na południowym krańcu miasta.

Siewierz

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Siewierz
Uchwała Nr VII/54/11 Rady Miejskiej w Siewierzu z dnia 28 kwietnia 2011 r.

Studium wskazuje strefy wytwórczo-usługowe z przeznaczeniem m. in.: na działalności obsługi transportu, spedycji, składowania.

W Studium proponuje się zarezerwować w rejonie Wojkowic Kościelnych i Podwarpia odpowiednią wielkość terenów (tzw. strefa wytwórczo- usługowa), z przeznaczeniem na działalności obsługi transportu, spedycji, składowania lub działalności produkcyjnych. Na obszar strefy wytwórczo-usługowej proponuje się przeznaczyć cztery tereny: Marcinków I (oraz w przypadku potrzeby rozszerzenia tego terenu Marcinków II), Nowa Wieś, Podskale, Pastwiska. Każdy z tych terenów strefy wytwórczo-usługowej powinien być obszarem zorganizowanej działalności inwestycyjnej.

Sławków

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sławkowa
Uchwała Nr L/343/06 Rady Miejskiej w Sławkowie z dnia 3 lutego 2006 roku r.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sławkowa wskazuje obszar Groniec jako teren obiektów produkcyjnych składów i magazynów. Na tym obszarze ulokowane jest Centrum Handlowo – Logistyczne „Euroterminal”.

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ przyjętego uchwałą nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016r. zakłada się, że na terenie Sławkowa ma nastąpić rozwój multimodalnych centrów logistycznych jako inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Sosnowiec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sosnowca
Uchwała Nr 369/XXXI/2016 Rady Miejskiej w Sosnowcu z dnia 19 maja 2016 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy przemysłowej przeznaczaniem na działalność w zakresie TSL.

Najważniejszymi kierunkami rozwoju Sosnowca są między innymi: wspieranie, poprzez wskazanie terenów dla rozwoju, podstrefy Sosnowiecko Dąbrowskiej KSSE, zwiększenie potencjału inwestycyjnego terenu przy ul. Watta w Sosnowcu poprzez kompleksowe uzbrojenie, otwarcie terenów inwestycyjnych przy drodze krajowej S1. Wskazuje się na intensywne zagospodarowanie

rejonu planowanego węzła „S1” – w ciągu DTŚ, wokół którego winny być kreowane funkcje istotne dla rozwoju metropolii, takie jak parki przemysłowe i produkcyjne oraz obszary logistyki o krajowym i regionalnym oddziaływaniu, rozwijanie, utworzonej w roku 2010 roku, Gospodarczej Bramy Śląska w powiązaniu z terenami inwestycyjnymi położonymi przy drodze krajowej S1, charakteryzującymi się szeroką i otwartą formułą gospodarczą i inwestycyjną, uwarunkowanymi programem rekultywacyjnym, realizowanym na zdegradowanych terenach kopalni piasku „Maczki-Bór”.

Sośnicowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Sośnicowice Uchwała Nr XXXV/306/2013 Rady Miejskiej w Sośnicowicach z dnia 25 listopada 2013 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowej i techniczno-produkcyjnej, w tym hurtowni, składów i magazynów.

Tereny zabudowy usługowej i techniczno-produkcyjnej obejmują tereny istniejącej działalności gospodarczej oraz niewielkie rezerwy obszarowe.

Świerklaniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mierzęcice Uchwała Nr XXXIII/271/13 Rady Gminy Świerklaniec z dnia 31.01.2013 r.

Studium wskazuje tereny związane z prowadzeniem działalności, tj. tereny usług, drobnej wytwórczości.

Niezagospodarowane tereny o takim przeznaczeniu zlokalizowane są głównie w Nakle Śląskim wzdłuż drogi krajowej nr 78 a mniejsze tereny wzdłuż ul. Cmentarnej i w miejscowości Nowe Chechło przy ul. Lasowickiej.

Świętochłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Świętochłowice Uchwała Nr XLV/488/14 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 14 lutego 2014 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy usługowo-technicznej z przeznaczeniem m. in.: logistyka, składy, magazyny, bazy.

W wymienionych strefach osadniczo-administracyjnych określono podstawowe kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta związane z działalnością w branży TSL: Lipiny Południe - utrzymanie i porządkowanie istniejących i rozwój nowych wysokotechnologicznych terenów produkcyjnych, logistycznych, terenów usługowych, Przemysłowa Zachód - rozwój nowych wysokotechnologicznych terenów produkcyjnych, logistycznych, terenów usługowych, Piaśniki Południe - wykreowanie strefy aktywności gospodarczej, nowych terenów usługowo-produkcyjnych wzdłuż DTŚ, oraz Zgoda Wschód - tworzenie niewielkich terenów przemysłowych.



Tarnowskie Góry

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na Obszarze Całej Gminy Tarnowskie Góry

Uchwała Nr LXII/619/2014 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 24 września 2014 r.

Studium wskazuje tereny zabudowy produkcyjno-usługowej, obejmujące m. in.: obiekty produkcyjne, składy, bazy, magazyny, centra logistyczne, usługowe z zakresu obsługi komunikacji, transportu oraz tereny obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², w których przeznaczeniem równorzędnym do podstawowego są usługi logistyczne.

Studium zwraca uwagę na możliwości rozwoju miasta, m in.: poprzez utworzenie centrum logistycznego w oparciu o atuty położenia komunikacyjnego. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego wskazuje lokalizację projektowanego centrum logistycznego na trasie drogi ekspresowej S11 w kierunku Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie. Centrum nie zawiera się w obrębie studium, ale jako zadanie o znaczeniu ponadlokalnym przyczyni się do rozłożenia kierunków zagospodarowania obszaru. Niezagospodarowane tereny produkcyjno-usługowe znajdują się m. in.: pomiędzy ul. Zagórską a torami kolejowymi oraz w dzielnicy Bobrowniki Śląskie po zachodniej stronie DK 78 (przy torach kolejowych).

Tychy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Tychy

Uchwała Nr XXI/371/16 Rady Miasta Tychy z dnia 19 maja 2016 r.

Studium wskazuje tereny przemysłowo-usługowe i usługowo-produkcyjne, których podstawowymi kierunkami przeznaczenia są m.in. usługi transportu, magazyny, bazy, składy.

Niezagospodarowane tereny usługowo-produkcyjne znajdują się w zachodniej części miasta po północnej stronie drogi krajowej nr 44 przy granicy z Mikołowem oraz w rejonie ulicy Podleskiej, a także w rejonie węzła dróg krajowych nr 1 i nr 44 (na południe od ul Goździków).

Wojkowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wojkowice – projekt 2017 r.

Studium wskazuje obszary produkcyjno-usługowe, na których dopuszcza się m.in.: zabudowę produkcyjną i usług przemysłowych, bazy, składy, magazyny oraz obszary obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, na których dopuszcza się m.in.: zabudowę przemysłową i techniczno-magazynową, bazy transportowe, składy, magazyny. Teren z przeznaczeniem na obiekty produkcyjne, składy i magazyny w stanie istniejącym to 59 ha, a w stanie projektowanym w Studium - 169 ha



Wyry

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wyry

Uchwała Nr XXXVII/346/2009 Rady Gminy Wyry z dnia 1 października 2009 r. - uznaje się za wymagającą aktualizacji w całości - przystąpiono do sporządzenia studium w 2017 r.

Studium wskazuje wielofunkcyjne tereny aktywności gospodarczej o charakterze wytwórczym, handlowym i usługowym w północno-zachodniej części miasta (zachodnia strona ul. Pszczyńskiej).

Zabrze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zabrze

Uchwała Nr XII/126/11 Rady Miejskiej w Zabrzu z dnia 4 lipca 2011 r.

Studium wskazuje tereny przemysłu, składów i magazynów, których kierunkiem przeznaczenia są m.in.: bazy, składy, magazyny, centra logistyczne oraz tereny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, których kierunkiem przeznaczenia są m.in.: logistyka, centra logistyczne, magazyny.

Tereny przemysłu, składów i magazynów rozwijają się na terenie KSSE. Niezagospodarowane tereny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych znajdują się przede wszystkim po południowej stronie DTŚ przy granicy z Rudą Śląską, a także przy DK 88 - przy granicy z Bytomiem oraz między ul. Bytomską, a Hagera w sąsiedztwie istniejących centrów handlowych.

Ponadto *Strategia Rozwoju Miasta Zabrze na lata 2008-2020* jako cel strategiczny priorytetu „Środowisko gospodarcze” wskazuje przedsięwzięcie rozwojowe: Budowa Centrum Logistycznego przez PKP Cargo i rozwój usług logistycznych.

Zbrostawice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zbrostawice – projekt 2017 r.

Projekt Studium zakłada m.in. utworzenie obszarów zabudowy przemysłowej, magazynowej i składowej, które obejmują pojedyncze obiekty produkcyjne, jak i zgrupowania tworzące zespoły oraz tereny przenikających się funkcji produkcyjnych, magazynowych lub wydzielonych terenów usługowych.

Są to tereny, które docelowo w tworzonych w przyszłości planach miejscowych mogą potencjalnie przyjąć funkcje magazynowania wraz z dystrybucją. Tereny, które potencjalnie mogą zostać przynajmniej częściowo zagospodarowane na ww. funkcje obejmują obszary położone w Szaszy, Czekanowie i Świętoszowicach.



Gminy strefy 1:

Bierawa

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bierawa
Uchwała Nr XXI/155/2016 Rady Gminy Bierawa z dnia 26 września 2016 r.

Studium wyznacza tereny przemysłowo-usługowe, które obejmują tereny istniejącej działalności gospodarczej oraz rezerwy terenowe ustalone w studium dla realizacji zabudowy usługowej i produkcyjnej, w tym baz składów i magazynów.

Bolesław

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Bolesław
Uchwała Nr XIX/160/2012 Rady Gminy Bolesław z dnia 19 września 2012 r.

Studium wskazuje tereny aktywności gospodarczej oraz usług komercyjnych, których przeznaczeniem uzupełniającym są między innymi bazy transportowe, bazy, składy, magazyny. Obecnie dobrze rozwijającymi się terenami aktywności gospodarczej, są tereny w Bolesławiu w pobliżu drogi 94.

Boronów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Boronów
Uchwała Nr 63/XXII/2008 Rady Gminy w Boronowie z dnia 30 września 2008 r.

Jednym w podstawowych kierunków dalszego rozwoju gminy jest rozwój działalności gospodarczej różnego rodzaju na wydzielonych obszarach wzdłuż dróg wojewódzkich. Dla różnorodnej działalności gospodarczej rezerwuje się tereny komunalne wzdłuż ul. Koszęcińskiej (między innymi składy magazyny).

Bukowno

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Bukowno

Tereny przeznaczone dla działalności produkcyjnej położone są w północnej części miasta, w dobrym powiązaniu komunikacyjnym z drogą w kierunku Bolesławia. Studium wyznacza tereny produkcyjno-usługowe przeznaczone dla funkcji między innymi produkcyjno-usługowej, usługowej oraz składowania oraz produkcyjne, przeznaczone między innymi dla działalności produkcyjno-usługowej, usługowej, magazynowej oraz składowania.

Chełmek

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chełmek
Uchwała Nr XXVII/273/2017 Rady Miejskiej Chełmek z dnia 17 kwietnia 2017 r.

W Studium zapisano instrumentalizację polityki w zakresie utrzymania dotychczasowych tendencji koncentracji zabudowy poprzez między innymi przygotowanie bazy terenowej pod inwestycje związane z działalnością gospodarczą, produkcją, zlokalizowane przede wszystkim w Chełmku na terenie byłego „Kombinatu Obuwniczego” i w rejonie ul. Jaworznińskiej oraz w Bobrku w rejonie drogi wojewódzkiej nr 933 i planowanej drogi relacji Jaworzno-Dwory. Studium wyznacza tereny o dominującej funkcji usług o znaczeniu ponadlokalnym, których przeznaczenie podstawowe określono jako między innymi usługi z zakresu logistyki oraz tereny o dominującej funkcji



produkcyjnej, magazynowej i składowej, których przeznaczenie podstawowe określono jako między innymi składy i magazyny, a także tereny o dominującej funkcji produkcyjno-usługowej, których przeznaczenie podstawowe określono jako między innymi usługi z zakresu logistyki.

Chrzanów

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Chrzanów – projekt

W obszarze gminy nie przewidziano dużych inwestycji związanych z transportem towarów. Istniejące i projektowane strefy dużej aktywności gospodarczej mają zapewnione warunki obsługi poprzez własne bocznice kolejowe lub tabor samochodowy. Najbliższe lokalne centrum logistyczne transportu towarów przewidziano w obszarze Trzebini.

Ciasna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ciasna

Studium wyznacza tereny aktywizacji gospodarczej. Obszar obejmuje tereny istniejących i projektowanych zakładów produkcyjnych, usługowo –wytwórczych, baz, składów, magazynów, w tym obiektów urzędów obsługi i produkcji rolniczej. Na terenach projektowanych przewiduje się lokalizację obiektów, których uciążliwość, wielkość produkcji wymaga większej działki.

Czerwionka-Leszczyny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny

W Studium wśród celów strategicznych znalazło się wyznaczenie terenów przy węzłach autostradowych Bełk (ok. 140 ha) i Dębieszko (ok. 115 ha) dla działalności usługowych, produkcyjnych i magazynowych z preferencją dla obszarów aktywizacji gospodarczej w formie stref ekonomicznych, parków technologicznych, centrów logistycznych.

Goczałkowice-Zdrój

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Goczałkowice Zdrój Uchwała Nr XLII/277/2014 Rady Gminy Goczałkowice Zdrój z dnia 19 sierpnia 2014 r.

Polityka przestrzenna Gminy Goczałkowice-Zdrój, stanowiącej gminę uzdrowiskową, zasadza się na zagwarantowaniu trwałości jej zasadniczej, uzdrowiskowej funkcji. Wyznacza się tereny usług oraz usług składów i magazynów.

Herby

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Herby – 2017 r.

Dla zapewnienia warunków do szerszego rozwoju działalności wytwórczej, ale także usługowej oraz dla obsługi komunikacji wyznacza się, prócz istniejących w Herbach, duże obszary tzw. terenów ofertowych przy drodze krajowej Nr 46 w Lisowie oraz mniejsze w Herbach i Mochale. Brak w Studium zapisów o działalności związanej z logistyką.



Irządze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Irządze

Niewielka w gminie ilość zabudowy przemysłowej, rolniczej i usługowo-technicznej została adaptowana w Studium z możliwością utrzymania dotychczasowej funkcji lub lokalizacji innej działalności gospodarczej w zależności od potrzeb.

Wyznacza się kilka terenów przeznaczonych na działalność gospodarczą zlokalizowanych przy głównych drogach przelotowych, jednak Studium nie wprowadza zapisów o obiektach branży TSL.

Kalety

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalety

Uchwała Nr 35/V/2015 Rady Miejskiej w Kaletach z dnia 5 marca 2015 r.

Studium wyznacza niewielkie obszary, które mogą być przeznaczone do zagospodarowania na cele szeroko rozumianej działalności gospodarczej, jednak nie ma mowy o działalności związanej z logistyką czy transportem.

Kędzierzyn-Koźle

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kędzierzyn-Koźle

Uchwała Nr XXXIII283/16 Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle z dnia 31 sierpnia 2016 r.

Na obszarze jednostki Kłodnica przewidywana jest realizacja Centrum Logistycznego w obszarze strategicznego węzła transportowego skupiającego połączenia rzeczne, drogowe i kolejowe. W związku z tym Studium wyznacza tereny centrum logistycznego. Jest to teren przeznaczony dla realizacji funkcji zaopatrzeniowych i dystrybucyjnych na obszarze miasta i regionu. Projektuje się powstanie Centrum Logistycznego prowadzącego działalność polegająca na między innymi magazynowaniu, składowaniu, spedycji towarów (rzecznej, samochodowej i kolejowej) remontach statków i kontenerów. Ponadto przewiduje się usługi konfekcjonowania, przeróbki towarów, przetwórstwa chemicznego, spożywczego i innego. Istniejąca infrastruktura sprzyja utworzeniu na terenie centrum węzła transportowego skupiającego połączenia rzeczne, drogowe i kolejowe.

Studium wyznacza ponadto tereny obiektów produkcyjnych, których podstawowym zagospodarowaniem są między innymi bazy, składy, magazyny, tereny obsługi transportu samochodowego, kolejowego i wodnego.

Klucze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Klucze – maj 2015 r.

Dla rozwoju działalności produkcyjno-usługowej wskazuje się strefy aktywności gospodarczej obejmującej tereny przemysłowe oraz produkcyjno-usługowe, w tym nowowyznaczoną strefę dobrze skomunikowanych obszarów położonych we wschodniej części gminy, przy drodze prowadzącej do Wolbromia.



Kochanowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kochanowice – 2012 r.

Na terenie gminy zakłada się rozwój zarówno małych jak i większych zakładów produkcyjnych, przetwórstwa, hurtowni i usług związanych z obsługą komunikacji, rolnictwa, budownictwa i przemysłu. Brak jest zapisów o lokalizacji działalności gospodarczej związanej z branżą TSL.

Koszęcin

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miasta Koziegłowy Uchwała Nr 300/XXXII/2006 Rady Miasta i Gminy Koziegłowy z dnia 20 czerwca 2006 r.

Dla stworzenia dogodnych możliwości lokalizacyjnych wyznaczono w Cieszowej, Koszęcinie, Nowym Dworze, Prądach, Sadowiu, Strzebinu i Wierzbii rezerwy terenów przemysłowo-produkcyjno-składowych. Ogółem wyznaczono na ten cel 40 ha nowych terenów, a także 10 ha terenów pod eksploatację żwiru w Cieszowej. Dopuszcza się także możliwość adaptacji niezagospodarowanych obiektów po-pegerowskich w Koszęcinie, Cieszowej, Prądach i Łazach na cele przemysłowo – składowe.

Koziegłowy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Koszęcin Uchwała Nr 284/XXX/2016 Rady Gminy Koszęcin z dnia 24 listopada 2016 r.

Dla zapewnienia warunków rozwoju działalności wyznaczone zostały duże skupiska terenów - wykorzystując atrakcyjność ich położenia w zasięgu DK1 oraz przy drodze nr 789- łącznicy Koziegłów z projektowaną autostradą A 1 – dla przedsiębiorstw produkcyjnych, handlu hurtowego i różnorodnych usług transportowych, wykorzystujących jej bliskie położenie, działając we współpracy z Woźnikami. Możliwości lokalizacyjne na mniejszych terenach dla przedsiębiorstw sektora przetwórczego zostały przewidziane w pozostałych sołectwach.

Kroczyce

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kroczyce

Studium wskazuje obszary produkcyjno usługowe, których podstawowym kierunkiem rozwoju są między innymi obiekty baz, magazynów. Nowe tereny dla lokalizacji terenów zabudowy techniczno-produkcyjnej zostały wyznaczone w Pradłach, w Przyłubsku i w Siedliszowicach, jako uzupełnienie istniejących i projektowanych w obowiązujących planach miejscowych terenów zabudowy.

Krupski Młyn

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Krupski Młyn Uchwała Nr XXVII/190/17 Rady Gminy Krupski Młyn z dnia 28 lutego 2017 r.

Studium wyznacza tereny zabudowy produkcyjnej, w których lokalizuje się między innymi składy, magazyny, bazy transportowe. Tereny te zlokalizowane są w zachodniej części Gminy.



Kuźnia Raciborska

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kuźnia Raciborska

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Libiąż

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Libiąż

Uchwała XVIII/128/2016 Rady Miejskiej w Libiążu z dnia 16 września 2016 r.

Studium wyznacza obszary zabudowy przemysłowo-usługowej, których przeznaczeniem podstawowym jest między innymi zabudowa przemysłowa, produkcyjno-usługowa, składy, magazyny, wraz z zabudową towarzyszącą.

Wyodrębnia się następujące obszary: przyszłościowy rejon dla przedsiębiorstw (przemysłu) wymagających bardzo dużych terenów, dobrze skomunikowanych - pomiędzy ul. Spokojną (lasem), torami PKP, Piaskową i projektowaną drogą w ciągu i na przedłużeniu ul. Sarniej - bazując na gruntach przynależnych do Spółdzielni Rolniczej, rejon Kosówki, Góra - jako tereny przedsiębiorczości związanej z pewną uciążliwością dla otoczenia (np. hałas) na własnych, możliwie dużych działkach osób fizycznych, z zabudową mieszkaniową, przyszłościowy rejon dla przedsiębiorstw (przemysłu i usług) wymagających bardzo dużych terenów, dobrze skomunikowanych – jako obszar zabudowy przemysłowo-usługowej zlokalizowany pomiędzy ul. Chrzanowską w Libiążu, a ul. Powstańców Styczniowych w Chrzanowie, w bezpośrednim sąsiedztwie granicy administracyjnej gminy Chrzanów.

Lubliniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublińca

Na obszarze miasta wydzielono obszary zabudowy produkcyjnej obejmujące tereny zabudowy przemysłowo-usługowej, baz i składów. Niezagospodarowane tereny tego typu znajdują się w okolicach ul. Klonowej przy granicy miasta.

Łazy

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Terenu Miasta i Gminy Łazy

Uchwała XXXVI/279/14 Rady Miejskiej w Łazach z dnia 31 marca 2014 r.

W obszarach urbanizacji wyznaczono strefy funkcjonalne, w tym Strefy przemysłowe i przemysłowo-usługowe. Do przestrzeni przemysłowej zaliczono tereny wyznaczone w tym celu w planie miejscowym obejmujące: w większości zainwestowane przemysłowe tereny w jednostce strukturalnej Wysoka oraz wyznaczone a nie zainwestowane tereny w jednostce strukturalnej Chruszczobród. Dla powyższej przestrzeni ustala się przeznaczenie uzupełniające m.in. magazyny, tereny urządzeń transportu samochodowego.

Do stref przemysłowych wliczono tereny nie ujęte dotychczas w planach miejscowych lub tereny dla których plan miejscowy ustalał mniejszy zasięg przestrzenny. W Studium nowe strefy przemysłowe wyznaczono w jednostkach strukturalnych: Ciągowice, Wysoka, Turza. Przeznaczenie podstawowe dla tych stref to między innymi: magazyny, bazy transportowe.



Miasteczko Śląskie

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasteczko Śląskie
Uchwała Nr V/35/15 Rady Miejskiej w Miasteczku Śląskim z dnia 26 marca 2015 r.

Studium wyznacza tereny zabudowy produkcyjnej, baz, składów i magazynów i usług projektowane oraz tereny zabudowy produkcyjnej, baz, składów, magazynów i usług oraz obiektów produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w zakresie energii wiatrowej projektowane, których przeznaczeniem podstawowym są między innymi centra logistyczne, bazy, składy i magazyny. Tereny te przeznaczone do zainwestowania znajdują się na terenie jednostek Miasteczko Śląskie (2,6 ha), Brynica (2,2 ha), Huta (50,3 ha).

Miedźna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miedźna

Studium wyznacza tereny zabudowy produkcyjno-usługowej, tereny zabudowy techniczno - produkcyjnej i składów. Tereny zabudowy produkcyjno-usługowej obejmują tereny istniejące i nowoprojektowane przewidziane do lokalizacji zakładów związanych z działalnością gospodarczą. W szczególności obejmują inwestycje związane z obsługą transportu w tym między innymi bazy transportowe, centra logistyczne. Tereny zabudowy techniczno - produkcyjnej i składów obejmują tereny nowoprojektowane pod lokalizację między innymi składów, magazynów.

Myszków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Myszkowa
Uchwała Nr XXXV/298/13 Rady Miasta w Myszkowie z dnia 30 Października 2013 r.

Studium wyznacza tereny usługowo-produkcyjne przy ul. Pułaskiego o przeznaczeniu między innymi dla składów magazynów i logistyki oraz tereny przemysłowe o przeznaczeniu między innymi dla składów i magazynów. W Studium zwrócono uwagę podjęcie wszelkich działań mających na celu stworzenie specjalnej strefy ekonomicznej (jako podstrefy), na nowych, wyznaczonych w studium terenach przemysłowych w rejonie ul. Partyzantów.

Ogrodzieniec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ogrodzieniec – projekt

Studium wyznacza tereny przeznaczone dla celów produkcyjno-usługowych, które obejmują tereny istniejącej działalności produkcyjnej, przemysłowej, magazynowo-składowej i usługowej oraz przeznaczone dla lokalizacji nowej. Tereny tego typu przeznaczone w studium do zainwestowania to 74,32 ha.



Ornontowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ornontowice
Uchwała Nr XLIV/334/09 Rady Gminy Ornontowice z dnia 30 września 2009 r., wraz ze zmianami
przyjętymi Uchwałą Nr XXX/257/17 Rady Gminy Ornontowice z dnia 29.03.2017 r.

Studium wyznacza obszary działalności gospodarczej, produkcyjnej, składowej i magazynowej.
W Studium nie zawarto zapisów odnośnie lokalizacji obiektów branży TSL.

Orzesze

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Orzesze
Uchwała Nr XV/124/11 Rady Miejskiej w Orzeszu z dnia 17 listopada 2011 r.

Studium wyznacza strefę przestrzenno-funkcjonalną tzw. park przedsiębiorczości, dla której
kierunkiem rozwoju jest między innymi kreacja logistycznej strefy aktywności wzdłuż DK81 oraz
strefę – tereny nowego miasta o analogicznych kierunkach rozwoju. Studium wyznacza tereny
zabudowy usługowo-technicznej z przeznaczeniem m.in. dla logistyki, składów, magazynów, baz.

Oświęcim (miasto)

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Oświęcim
Uchwała Nr XLIII/798/13 Rady Miasta Oświęcim z dnia 30 października 2013 r.

Studium wskazuje obszar o dominującej funkcji : działalność gospodarcza, produkcyjna, składowa,
magazynowa i usługowa.

Oświęcim (gmina)

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Oświęcim
Uchwała Nr IX/97/15 Rady Gminy Oświęcim z dnia 24 czerwca 2015 r.

Studium wyznacza obszary działalności produkcyjnej, składowej, magazynowej i usługowej, obrębie
których można lokalizować między innymi bazy, składy, magazyny.

Pawłowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pawłowice
Uchwała Nr XXII/277/2012 Rady Gminy Pawłowice

Studium wskazuje tereny działalności produkcyjnej, baz, magazynów i składów, zlokalizowane
w północnej części gminy przy granicy z Żorami (wschodnia strona drogi krajowej nr 81) – znajduje się
tam rezerwa terenu, oraz tereny niezainwestowane po północnej stronie drogi nr 933 a także pas
terenu po zachodniej stronie drogi nr 81 pomiędzy Pawłowicami a Warszowicami.

Pawonków

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pawonków – edycja
2015

Studium wyznacza tereny o przeznaczeniu dominującym: tereny przemysłowe, produkcyjne, bazy,
składy, magazyny.

Pilica

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Pilica
Uchwała Nr XXV/171/2005 rady Miasta i Gminy Pilica z dnia 24 lutego 2005 r.

Studium wyznacza tereny działalności produkcyjnej, baz, składów, których przeznaczeniem podstawowym są tereny między innymi baz transportowych, magazynów, składów. Rezerwa terenów dla zabudowy tego typu znajduje się w miejscowości Sławniów, pozostałe tereny to tereny już zainwestowane.

Poreba

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Poreba
Uchwała Nr VII/40/15 Rady Miasta Poreba z dnia 23 marca 2015 r.

Studium wyznacza tereny aktywności gospodarczej z przewagą usług i aktywności gospodarczej z przewagą funkcji produkcyjnej w północno zachodniej części gminy, jednak nie zawarto zapisów związanych z branżą TSL.

Pszczyna

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pszczyna
Uchwała Nr XXVI/340/12 Rady Miejskiej w Pszczynie z dnia 29 listopada 2012 r.

Studium wskazuje tereny przemysłu, baz, składów, różnych form wytwórczości i usług.

Rybnik

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rybnika – Projekt 2016 r.

Studium wskazuje tereny usługowe, których dopuszczalnym kierunkiem zagospodarowania są tereny baz, składów, magazynów, obszary usługowo-produkcyjne oraz produkcyjne, których podstawowym kierunkiem przeznaczenia są między innymi tereny, baz, składów i magazynów. Określa się, przy utrzymaniu dotychczasowych, tradycyjnych skupisk działalności produkcyjno-usługowych, nowe obszary rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych, położone w różnych rejonach miasta, pozwalające na zwiększenie zasobów terenów inwestycyjnych, przeznaczonych pod zabudowę produkcyjną lub produkcyjno-usługową: rejon Gotartowic, Kłokocina i Boguszowic-Starych - tereny inwestycyjne związane z Regionalną Drogą Racibórz - Pszczyna oraz z lotniskiem Gotartowice i jego otoczeniem, którego dotyczą również przekształcenia jakościowe w zakresie zmiany dotychczasowych kierunków przeznaczenia terenów w otoczeniu lotniska (rezygnacja z rozbudowy lotniska na rzecz zagospodarowania produkcyjnego i usługowego terenów w sąsiedztwie lotniska); rejon węzła Świerklańskiego (Chwałowice, w sąsiedztwie KWK Chwałowice) w ciągu trasy Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna; rejon elektrowni i Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na pograniczu Golejowa i Grabowni; rejon KWK Jankowice (ul. Jastrzębska).

Suszec

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.



Szczekociny

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasto i Gmina Szczekociny
Uchwała Nr 141/XXI/2016 z dnia 25 lutego 2016 r.

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Toszek

Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Toszek
w granicach administracyjnych miasta i gminy Toszek
Uchwała Nr XXVIII/195/2016 Rady Miejskiej w Toszku

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Trzebinia

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Trzebinia
Uchwała Nr LV/597/2014 Rady Gminy Trzebinia z dnia 20 października 2014 r.

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Tworóg

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tworóg
Uchwała Nr XXVIII/259/2013 Rady Gminy Tworóg z dnia 25 lutego 2013 r.

W studium wyznaczono tereny zabudowy produkcyjnej i produkcyjno-usługowej, z przeznaczeniem m.in. na składy i magazyny, wyznaczono w Tworogu przy drodze krajowej nr 11, przy linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 907 na zachód od linii kolejowej. Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Ujazd

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ujazd
Uchwała Nr XL.226.2014 Rady Miejskiej w Ujeździe z dnia 24 kwietnia 2014 r.

Tereny składów i magazynów wyznaczono w Strefie Aktywności Gospodarczej, zlokalizowanej na północ od autostrady A4 pomiędzy węzłami Olszowa i Nogowczyce oraz na obszarze miasta Ujazd, w szczególności wzdłuż drogi krajowej nr 40. Studium wskazuje lokalizacje wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na następujących terenach: w Strefie Aktywności Gospodarczej, na terenie sołectw Olszowa, Zimna Wódka i Sieronowice oraz na terenie miasta Ujazd: w rejonie pomiędzy istniejącą piekarnią i oczyszczalnią ścieków oraz na terenie zlokalizowanym na osiedlu Piaski.



Wielowieś

Uchwała Nr VII-46/2003 z dnia 26 czerwca 2003 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielowieś

Uchwała Nr XXVIII/280/2013 RADY GMINY WIELOWIEŚ z dnia 14 listopada 2013 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielowieś uchwalonego uchwałą Rady Gminy Wielowieś Nr VII-46/2003 z dnia 26 czerwca 2003 r. z późn.zm.

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Włodowice

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Włodowice

Uchwała Nr 189/XXII/2017 Rady Gminy Włodowice z dnia 31 sierpnia 2017 r.

Brak zapisów odnośnie działalności związanej z branżą TSL.

Woźniki

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Woźniki

Uchwała Nr 73/VIII/2015 Rady Miejskiej w Woźnikach z dnia 25 czerwca 2015 r.

Studium wskazuje jako jeden z głównych kierunków zmian w strukturze przestrzennej miasta i gminy Woźniki rozwój strefy logistyczno-produkcyjno-usługowej w mieście Woźniki w oparciu o węzeł na autostradzie A1 „Woźniki” i obwodnicę miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 789.

Zawiercie

Strategia Rozwoju Miasta Zawiercie 2025 plus

W Strategii zapisano, że doskonała lokalizacja stwarza perspektywy ulokowania w Zawierciu znaczących inwestycji logistycznych i przemysłowych. Zapisano także działanie: Utworzenie parku przemysłowo-technologicznego.

Żarnowiec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Żarnowiec

Uchwała Nr XXIX/172/2001 Rady Gminy w Żarnowcu z dnia 25 czerwca 2001 r.

Studium wskazuje niewielkie tereny przetwórstwa, magazynowania i transportu.



7.3.2. Plany rozwoju firm sektora TSL

Liderem w pozyskiwaniu nowych inwestorów z sektora TSL jest Sosnowiec. Dwie inwestycje planowane są przez Śląskie Centrum Logistyczne i obejmują budowę obiektów magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni 250 000 m². Budowa jednego z obiektów ma zakończyć się na koniec 2017 r., natomiast realizacja drugiego ma przypaść na rok 2018. Przy ul. Jedności budowę obiektu magazynowego planuje Geiger Automotive. Okres realizacji tej inwestycji to II kwartał 2018 r. - IV kwartał 2018 r. Na północnym krańcu miasta, przy Al. Zagłębia Dąbrowskiego, budowę centrum logistycznego IT Industrial Park zapowiedziała firma Opal Maksimum. Przy ul. Innowacyjnej w Sosnowcu do tej pory swoje obiekty zlokalizowały takie firmy jak Raben, DSV czy DPD a planowane są kolejne. Pod koniec 2017 r. rozpocząć działalność ma centrum logistyczne Amazon o powierzchni 135 000 m² oraz obiekt magazynowy Panattoni Park Sosnowiec ALFA, o powierzchni 36 000 m². Kolejną inwestycją w tej lokalizacji będzie obiekt produkcyjno magazynowy Goodman Sosnowiec Logistics Centre o powierzchni 28 600 m².

W sąsiednim Sławkowie firma Barter s.a. zapowiedziała budowę terminala przeładunkowego gazów płynnych, którego realizacja ma zakończyć się w I połowie 2018 r.

Siemianowice Śląskie wzbogacą się o inwestycje wzdłuż drogi krajowej nr 94. Budowa parku biurowo-logistycznego Respector o powierzchni 4 250 m² ma zakończyć się w III kwartale 2018 r. Obiekt będzie znajdował się przy ul. Rozwojowej, gdzie swój obiekt magazynowy o kubaturze 57 000 m³ planuje także J. B. P. Polska. Do obiektów zlokalizowanych wzdłuż DK 94 dołączy także planowany przez 7R Logistics obiekt magazynowy o powierzchni 20 000 m² oraz w II kwartale 2018 r. kolejny budynek produkcyjno-magazynowy firmy Adient Seating Poland, którego powierzchnia wynosić będzie 30 000 m².

Centrum logistyczne DL Invest Park Dąbrowa Górnicza o powierzchni użytkowej 11 800 m² powstanie przy ul. Kosowniczaj. Inwestycja planowana jest w okresie II kwartał 2018 r. – IV kwartał 2019 r. Saint-Gobain Innovative Material w II kwartale 2018 r. zakończy rozbudowę obiektu magazynowo-ekspedycyjnego przy ul. Szklanych Domów w Dąbrowie Górniczej. W tym samym czasie obiekt magazynowy przy ul. Chemicznej otworzy Makrochem.

MLP Group - deweloper powierzchni magazynowych, podpisał kontrakt z Żabka Polska S.A.. Umowa zakłada wybudowanie centrum logistycznego obsługującego sieć sklepów Żabka oraz Freshmarket o powierzchni 24 700 m². Obiekt ma powstać do końca 2017 r. na terenie parku MLP Gliwice w Szaszy w bliskiej odległości od autostrady A1. W sąsiedztwie autostrady A4 przy ul. Szparagowej w park magazynowo-produkcyjny o powierzchni 44 000 m² zainwestuje Panattoni Europe. Przy ul. Wyczółkowskiego w przyszłym roku powstanie hala produkcyjno-magazynowa.

Panattoni Europe w Rudzie Śląskiej buduje obiekt produkcyjno-magazynowy o powierzchni 33 500 m². Inwestycja ma zakończyć się w II kwartale 2018 r. W tym samym okresie Thermosilesia zakończy budowę obiektu magazynowo-biurowego o powierzchni magazynowej 4 000 m². Firma Midoceanbrands zapowiedziała budowę przy ul. Zajęczej obiektu produkcyjno-magazynowego.

W Będzinie DTW Logistics planuje rozbudowę swojego oddziału zlokalizowanego na terenie parku logistycznego Prologis Park Będzin II. Mniejszą inwestycją jest Eko Park Będzin zlokalizowany przy ul. Kołłątaja. W ramach tego przedsięwzięcia powstaje siedem hal magazynowo-usługowych o łącznej powierzchni 6 000 m².

MLP Group przy ul. Będzińskiej w Czeladzi w okolicach drogi krajowej nr 94 i drogi ekspresowej nr 86 buduje centrum logistyczne. W ramach tego przedsięwzięcia powstaną budynki klasy A o łącznej powierzchni ponad 70 000 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnych. Pierwszy etap inwestycji zakończy się w pierwszej połowie 2018 r.

W gminie Mierzęcice z uwagi na bliskie położenie Portu Lotniczego Katowice/Pyrzowice planuje się dwie duże inwestycje. Jedną z nich jest DL Invest Park Pyrzowice. W obrębie tego centrum logistycznego na powierzchni 460 776 m² przewiduje się realizację 7 hal logistyczno-magazynowych. Pyrzowice Airport Park Logistics Industry Trade Offices to kolejna planowana inwestycja w gminie Mierzęcice, która obejmować ma obiekty magazynowe i centra logistyczne. Powierzchnia komercyjna tej inwestycji wynieść ma 450 000 m², przy czym na logistykę i magazynowanie przeznaczonych będzie 240 000 m².

Branża logistyczna inwestuje również w gminie Psary. W pobliżu węzła drogi krajowej 86 w Sarnowie w ramach Centrum Logistycznego FM Logistic powstanie zespół hal magazynowych wysokiego składowania o łącznej powierzchni magazynowej 100 000 m². I etap przewidziany do realizacji do końca II kwartału 2018 r. obejmuje budowę 2 hal magazynowych o powierzchni 22 000 m². Zlokalizowany w pobliżu DL Invest Park Psary/Czeladź planuje rozbudowę do 2019 r. Teren Parku został kompleksowo przygotowany pod realizację inwestycji logistyczno-magazynowo-produkcyjnej i posiada pozwolenie na budowę obiektów magazynowych z możliwością rozbudowy powierzchni użytkowej projektowanej hali oraz realizacji kolejnych obiektów o łącznej powierzchni blisko 320 000 m² GLA.

DL Invest Group zamierza zrealizować także inwestycję w Siewierzu przy ul. Warszawskiej. Polegać ma ona na budowie centrum logistycznego. Plan zagospodarowania dla tego terenu przewiduje możliwość realizacji 10 hal produkcyjno-magazynowych. Powierzchnia obiektów logistyczno-produkcyjnych ma wynieść ponad 107 000 m², a budowa ma rozpocząć się w II kwartale 2018 r. Zakończenie inwestycji planowane jest na koniec 2019 r.

Panattoni Europe oprócz inwestycji w Gliwicach, Rudzie Śląskiej oraz Sosnowcu planuje budowę obiektu magazynowego w Mysłowicach w okolicach A4 i S1. Powierzchnia obiektu wyniesie 40 000m² a budowa zakończyć się ma w połowie 2018 r.

Wśród mniejszych inwestycji w branży TSL można wymienić Centrum Dystrybucyjne Farmacol przy ul. Szopienickiej w Katowicach, które ma rozpocząć działalność pod koniec roku (powierzchnia 16 000 m²), obiekt magazynowy firmy DBN w Mikołowie przy ul. Żwirki i Wigury, inwestycja ma zakończyć się na początku przyszłego roku. Bytom wzbogaci się o dwa obiekty produkcyjno-magazynowe. Przy ul. Hakuby, gdzie inwestorem będzie Epc Polska (obiekt o powierzchni 5 500 m²) oraz przy ul. Dąbrowa Miejska – budowa planowana na przyszły rok. W Zabrze przy ul. Ofiar Katynia budowę obiektów produkcyjno-magazynowych planuje firma Jakon Invest. Powierzchnia obiektów ma wynieść 2 000m² oraz 3 000m². Na przyszły rok rozbudowę swojego zaplecza magazynowego zapowiedziała firma Moris. Inwestycja zlokalizowana będzie przy ul. Wiejskiej w Chorzowie.



Informacje o planowanych inwestycjach w branży TSL pozyskano zarówno z ankiet wystosowanych do poszczególnych gmin, jak i od inwestorów i wykonawców inwestycji. Wykorzystano także źródła internetowe, m.in. artykuły prasowe, branżowe strony internetowe oraz portale gminne, takie jak: www.7rlogistic.pl, www.bik.com.pl, www.bremerbau.pl, www.bytom.pl, www.ctlnieruchomosci.pl, www.dlinvest.pl, www.dziennikzachodni.pl, www.infoinvest.pl, www.jakon-hale.pl, www.kompasinwestycji.pl, www.mlp.pl, www.opal.pl, www.paplito.eu, www.propertynews.pl, www.psary.pl, www.respector.pl, www.rudaslaska.com.pl, www.rynekinfrastruktury.pl, www.siemianowice.pl, www.slawkow.pl, www.speedlogistic.pl, www.thermosilesia.pl.



8. Systemy ITS

Inteligentne Systemy Transportu (ITS) to systemy, które stanowią szeroki zbiór różnorodnych narzędzi opartych na technologiach telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych, które umożliwiają sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową, sprawną obsługę podróżnych a dodatkowo są narzędziem ochrony zasobów środowiska naturalnego.

System może składać się z wielu komponentów, wśród nich można wyróżnić między innymi:

- system sterowania ruchem drogowym,
- system naprowadzania pojazdów na drogi alternatywne,
- system monitorowania i nadzoru ruchu pojazdów,
- system nadzoru wizyjnego,
- system pomiaru parametrów meteorologicznych,
- system informacji dla kierowców,
- system informacji parkingowej,
- system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- system informacji medialnej / internetowej,
- system planowania ruchu,
- system zarządzania transportem zbiorowym,
- system informacji dla pasażerów transportu zbiorowego ,
- system zarządzania ruchem pojazdów transportu zbiorowego.

Na terenie kraju ITS wprowadzono między innymi w takich miastach jak: Poznań, Warszawa, Łódź, Bydgoszcz, Wrocław, Kraków, Rzeszów.

Na terenie strefy 0 KZK GOP zrealizował projekt System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, który obejmuje ciągi: Katowice Osiedle Tysiąclecia – Katowice Osiedle Paderewskiego, Sosnowiec Dworzec PKP/Urząd Miasta – Zagórze Osiedle – Dąbrowa Górnicza Centrum/Gołonóg Manhattan, Będzin Dworzec PKP – Dąbrowa Górnicza Centrum, Gliwice Plac Piastów/Dworcowa – Zabrze Goethego. Projekt obejmuje: wybudowanie Centrum Zarządzania Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej łącznie z serwerem sterującym pracą systemu, wytworzenie infrastruktury komunikacyjnej realizującej dwukierunkową transmisję danych i sygnałów sterujących pomiędzy poszczególnymi komponentami systemu, a w szczególności z pojazdów do centrum zarządzania oraz z centrum zarządzania do urządzeń przystankowych, montaż tablic informacyjnych, zakup oprogramowania użytkowego dla systemu wraz z licencjami, w tym specjalistycznego oprogramowania wspierającego analizy ruchu na terenie KZK GOP.

Założenia rozwiązania funkcjonalno-technicznego:

Pojazdy komunikacji miejskiej są lokalizowane poprzez system nawigacji satelitarnej GPS. Informacja dotycząca lokalizacji będzie przesyłana z wykorzystaniem komunikacji GSM/GPRS (dzięki urządzeniu, zwanym „lokalizatorem”, zawierającym wielofunkcyjny system mikroprocesorowy zintegrowany z wielokanałowym odbiornikiem GPS oraz z modułem komunikacyjnym GSM/GPRS).



Na wybranych przystankach zamontowano 72 tablice LED. Zapewniają one mają pełen zakres informacji oczekującym na pojazd pasażerom (aktualna godzina, rzeczywisty czas odjazdu lub rodzaju pojazdu obsługującego daną linię, np. autobus niskopodłogowy).

W wybranych pojazdach komunikacji miejskiej zainstalowano przycisk alarmowy.

Zapewniono możliwość rozbudowy systemu o kolejne ciągi oraz jego integrację z nowymi systemami.

System umożliwia zbieranie, zapamiętywanie i analizę danych przewozowych, wykorzystywanych do tworzenia prognoz transportowych.

W realizacji jest projekt System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II. Celem projektu jest usprawnienie systemu zarządzania drogowym transportem publicznym poprzez wykorzystanie rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych oraz zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w Metropolii Górnośląskiej i na jej obszarze funkcjonalnym. Projekt będzie realizowany punktowo na wszystkich ciągach komunikacyjnych KZK GOP, Bierunia i Tychów, na których funkcjonuje publiczny transport. Objęte nim będą przystanki generujące największe potoki podróżnych, w tym węzły o znaczeniu regionalnym. Budowana infrastruktura będzie obsługiwała zarówno transport autobusowy, jak i tramwajowy oraz trolejbusowy.

Projekt SDIP II jest przedsięwzięciem partnerskim i realizowany będzie na obszarze wszystkich gmin KZK GOP w Bieruniu i Tychach obsługiwanych przez MZK Tychy. Realizacja rzeczowa projektu obejmuje:

- dostawę i montaż (wraz z przyłączami) wyposażenia na przystankach - 462 tablic (406 na obszarze KZK GOP, 50 w mieście Tychy i 6 w gminie Bieruń),
- dostawę i montaż wyposażenia 170 pojazdów MZK Tychy,
- integrację z istniejącymi systemami SDIP i ŚKUP w KZK GOP oraz innymi systemami ITS na obszarze Subregionu Centralnego (na poziomie przekazywania informacji),
- dostarczenie aplikacji dla urzędzeń mobilnych oraz mobilnych urzędzeń serwisowych,
- szkolenie w zakresie obsługi dostarczonego sprzętu i oprogramowania zorganizowanego bezpłatnie przez Wykonawcę.

W ramach projektu sfinansowane zostaną zakupy materiałów i usług związanych z informacją i promocją.

SDIP II ma na celu rozbudowę istniejącego systemu informacji pasażerskiej, który funkcjonuje obecnie ok.1,5% przystanków KZK GOP. W wyniku realizacji projektu udział przystanków wyposażonych w tablice informacji wzrośnie do ok. 10%.

Chorzów

Obecnie Odcinkowy System Zarządzania Ruchem, obejmuje chorzowski odcinek Drogowej Trasy Średnicowej DW902 (DTŚ). System zbiera informacje o natężeniu ruchu drogowego, które są następnie wykorzystywane do kontrolowania ruchu. Zarządzanie ruchem odbywa się za pomocą tablic zmiennej treści, na których wyświetlane są informacje dla kierowców. Na elementy systemu zarządzania ruchem, składają się: kamery obrotowe (PTZ) i stacjonarne (CCTV), stacje meteorologiczne, tablice znaków zmiennej treści (VMS) wyświetlające znaki typu A, B, C, oraz komunikaty i ostrzeżenia.



Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: Gmina Chorzów otrzymała dofinansowanie ze środków unijnych, w ramach programu „Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT” na rozbudowę systemu ITS. System zarządzania ruchem ma objąć wszystkie skrzyżowania posiadające sygnalizację świetlną. Zaimplementowane elementy pozwolą na: selekcje długości cykli sygnalizacji, ustanowienia priorytetów dla pojazdów komunikacji zbiorowej, uruchomienie dynamicznej informacji kierowców, objęcie infrastruktury drogowej monitoringiem wizyjnym oraz badanie potoków ruchu na terenie miasta za pomocą kamer ANPR (automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych).

Chrzanów

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: W planie zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze gminy Chrzanów, jako warunek konieczny podniesienia atrakcyjności komunikacji zbiorowej zapisany został postulat budowy i rozwoju inteligentnych systemów transportu.

Gliwice

System ITS na terenie Gliwic, funkcjonuje na: 52 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, 12 przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz 4 sygnalizacjach ostrzegawczych. Elementy systemu zapewniają możliwość zarządzania ruchem za pomocą: sterowania sygnalizacją świetlną, nadawaniu priorytetu dla pojazdów komunikacji zbiorowej, znaków zmiennej treści (VMS) oraz identyfikacji wolnych miejsc parkingowych.

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: W latach 2017-2025 władze Gliwic planują modernizację wybranych skrzyżowań wraz z rozbudową systemu zarządzania ruchem. Mają być one wyposażone w uprzywilejowanie dla komunikacji zbiorowej i pojazdów służb ratunkowych. Informacje dla kierowców mają być przekazywane za pomocą tablic zmiennej treści, CB radia oraz aplikacji mobilnej. Nowe elementy systemu mają umożliwić automatyczne rozpoznanie i ostrzeżenie o niebezpieczeństwach na drodze.

Jaworzno

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: Władze gminy Jaworzno podpisały z Instytutem Transportu Samochodowego, list intencyjny w sprawie testowania pojazdów autonomicznych na ulicach miasta. Wymusza to konieczność montażu czujników i znaczników umożliwiających sprawne poruszanie się pojazdów w ruchu miejskim.

Katowice

Na terenie miasta KZK GOP wdrożył elementy ITS (w tym w ramach systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych - ŚKUP i systemu dynamicznej informacji pasażerskiej - SDIP). Miasto planuje uruchomienie Katowickiego Inteligentny System Zarządzania Transportem. Podstawowymi funkcjonalnościami systemu ITS w Katowicach, planowanymi do wdrożenia w pierwszej kolejności, będą: sterowanie obszarowe ruchem na podstawowej sieci drogowej obsługującej transport publiczny organizowany przez KZK GOP, nadające priorytet pojazdom transportu zbiorowego na liniach tramwajowych i głównych ciągach autobusowych; kierowanie pojazdów na trasy alternatywne; informacja pasażerska i parkingowa; platforma planowania podróży; sterowanie ruchem w sytuacjach nadzwyczajnych. Zakłada się, że system ITS w Katowicach powinien być



zintegrowany z innymi funkcjonującymi systemami zarządzania miastem oraz w maksymalnym stopniu wykorzystywać istniejącą infrastrukturę techniczną, m.in. Katowicki Inteligentny System Monitoringu i Analiz (KISMiA), System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP), system Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), sieć WiMAX oraz funkcjonujące urządzenia sterowania ruchem. System ITS w Katowicach powinien być w maksymalnym stopniu zintegrowany z innymi zewnętrznymi systemami, istniejącymi oraz będącymi w fazie koncepcji lub realizacji. W szczególności wymagana jest integracja z Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem (KSZR), z przyszłym systemem ITS w obszarze KZK GOP, dla którego opracowana jest Koncepcja, oraz z innymi funkcjonującymi systemami w obszarze aglomeracji, m.in. z ITS w Gliwicach oraz przygotowanym do wdrożenia ITS Tychy. Ponadto przyszły system ITS w Katowicach powinien być systemem otwartym, posiadającym możliwość rozbudowy zarówno w zakresie obszaru, jak i w zakresie dodawania kolejnych funkcji.

Mikołów

W tej chwili na terenie gminy Mikołów nie funkcjonują systemy wspomagające zarządzanie ruchem. *Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS:* W Jednolitej Strategii Terytorialnej dla powiatu mikołowskiego, znajduje się zobowiązanie władz do promowania i rozwijania inteligentnych systemów zarządzania ruchem.

Myszków

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: w dokumencie „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Myszkowskiego na lata 2016-2019 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2020-2023”, zapisana została potrzeba wdrażania Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem oraz mechanizmów wspomagających zarządzanie ruchem i transportem.

Radzionków

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: Władze gminy Radzionków, planują budowę Systemu Zarządzania i Monitoringu Ruchu. Program funkcjonalno-użytkowy, zakłada budowę: Centrum Zarządzania Ruchem, systemu łączności między skrzyżowaniami a Centrum, podsystemu optymalizacji i sterowania ruchem oraz podsystemu monitoringu wizyjnego skrzyżowań. System ma zostać uruchomiony na:

- placu Letochów
- skrzyżowaniu ulic Knosały i Norwida
- skrzyżowaniu ulic Szymały i Unii Europejskiej.

W ramach realizacji projektu ma zostać wykonana modernizacja powyższych skrzyżowań. Został już wyłoniony wykonawca budowy sygnalizacji świetlnej dla potrzeb systemu ITS na terenie miasta Radzionków.



Ruda Śląska

Ruda Śląska, posiada wyłącznie monitoring wizyjny wybranych skrzyżowań.

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: Władze Rudy Śląskiej rozważają implementację elementów stosowanych w inteligentnych systemach transportu.

Tychy

Planowane wprowadzenie lub rozwój systemu ITS: W ramach projektu powstanie system sterowania i monitorowania ruchem drogowym, którym zostanie objętych blisko 40 skrzyżowań w mieście – większość z nich ma być całkowicie przebudowana. Na ulicach pojawią się m.in. stacje pomiarowe warunków atmosferycznych, zanieczyszczeń i hałasu, a także dynamiczne tablice parkingowe, które będą wskazywały poziom napełnienia parkingów. Wprowadzone zostaną także znaki o zmiennej treści informujące uczestników ruchu o występujących niebezpieczeństwach i utrudnieniach na drogach. Będzie możliwy pomiar masy pojazdów w ruchu, bez konieczności zatrzymania lub redukcji prędkości samochodów. Dzięki temu rozwiązaniu zmniejszy się degradacja sieci drogowej. ITS wpłynie na poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Ruch autobusów i trolejbusów będzie na bieżąco śledzony na e-mapach. W razie opóźnienia system sterowania ruchem drogowym będzie mógł wprowadzić priorytet przejazdu dla tych pojazdów na wybranych skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

Zabrze

Zabrze stosuje system ITS obejmujący: monitoring wizyjny, system informacji pasażerskiej, aktywne tablice drogowe oraz sygnalizację akomodacyjną na skrzyżowaniach ulic:

1. Wolności/Kondratowicza
2. Wolności/de Gaulle'a
3. Wolności/Skargi
4. Wolności/Monte Casino
5. Wolności/stacja paliw Shell
6. Wolności LIDL DTŚ
7. Wolności/Stalmacha
8. Wolności/Trocera /Damrota
9. Wolności Rymera DTŚ
10. Gen.de Gaulle'a/Goethego
11. Gen.de Gaulle'a/1 Maja
12. Gen. de Gaulle'a/DTŚ
13. 3 Maja/Roosevelta
14. 3 Maja/Makoszowska
15. Miarki/Powstańców
16. Stalmacha/Bytomska
17. Tarnopolska/Brygadzystów
18. Korfantego/Niedziałkowskiego
19. Grunwaldzka/Franciszkańska
20. Makoszowska/Winklera/Sportowa



8.1. Rozwiązania wspierające transport zbiorowy i system dynamicznej informacji pasażerskiej

Analiza rozwiązań wspierających transport zbiorowy oraz system dynamicznej informacji pasażerskiej została przeprowadzona dla gmin strefy 0 oraz dla gmin strefy 1, które bezpośrednio przylegają do strefy 0. Diagnoza obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego oraz gminy Jaworzno wraz z jej najbliższym otoczeniem została przeprowadzona, aby zapewnić jak najlepszą komplementarność ewentualnych planowanych do realizacji systemów i rozwiązań.

Będzin

W gminie Będzin zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na 9 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Będzin 11 Listopada (w kierunku Będzin Dworzec PKP oraz w kierunku Będzin Stadion), Będzin Dworzec PKP (w kierunku Będzin Kościuszki oraz w kierunku Będzin Stadion), Będzin Stadion (w kierunkach: Będzin Dworzec PKP, Będzin Muzeum, Katowice – linia nr 807 oraz Osiedle Syberka), a także Koszelew (w kierunku Będzin Aleja Kołłątaja). Przystanki zlokalizowane w gminie Będzin obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Bieruń

Przystanki zlokalizowane w gminie Bieruń obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, MZK Tychy oraz MZK Oświęcim, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl, tychy.kiedyprzyjedzie.pl i oswiecim.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W związku z realizacją przedsięwzięcia „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II” w gminie zamontowanych zostanie 6 tablic informacyjnych zlokalizowanych na przystankach obsługiwanych przez MZK Tychy i KZK GOP.

Bobrowniki

Przystanki zlokalizowane w gminie Bobrowniki obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Gmina realizuje projekt rozbudowy centrum przesiadkowego w Dobieszowicach, gdzie zamierza zastosować interaktywne tablice informacji pasażerskiej.

Bojszowy

Przystanki zlokalizowane w gminie Bojszowy obsługiwane są m.in. przez MZK Tychy, dla którego pod adresem tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Bolesław

Przystanki zlokalizowane w gminie Bolesław obsługiwane są m.in. przez ZKG „KM” w Olkuszu, dla którego pod adresem olkusz.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Bukowno

Przystanki zlokalizowane w gminie Bukowno obsługiwane są m.in. przez ZKG „KM” w Olkuszu, dla którego pod adresem olkusz.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: w Planie „Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” na obszarze Związku Komunalnego Gmin „Komunikacja Międzygminna” w Olkuszu na lata 2013-2023, znajduje się postulat budowy centrum przesiadkowego w Bukowni. Umożliwi to sprawną obsługę pasażerską i zintegrowanie różnych środków transportu.

Bytom

Przystanki zlokalizowane w mieście Bytom obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdir.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Chełm Śląski

Przystanki zlokalizowane w gminie Chełm Śląski obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdir.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Chełmek

Przystanki zlokalizowane w gminie Chełmek obsługiwane są m.in. przez ZK KM w Chrzanowie oraz MZK Oświęcim, dla których odpowiednio pod adresami zkkm.kiedyprzyjedzie.pl i oswiecim.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Chorzów

Od sierpnia 2016 roku, na terenie Chorzowa działa Centrum Przesiadkowe. W ramach projektu przebudowany został układ przystanków przy ulicy Katowickiej. Wspólny węzeł przesiadkowy umożliwi sprawną wymianę pasażerską. W ramach inwestycji odcinek starego przebiegu ulicy Katowickiej została wyłączony z ruchu pojazdów osobowych i zarezerwowany dla autobusów. Na skrzyżowaniu ulicy 3 Maja i ulicy Styczyńskiego, uruchomiona została śluza z sygnalizacją, która poprawia bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przystanku tramwajowego. Przystanki zlokalizowane w mieście Chorzów obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdir.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W przyszłości władze Chorzowa, zamierzają w ramach planowanego Systemy Zarządzania Ruchem, wprowadzić priorytet dla komunikacji zbiorowej na wszystkich sygnalizacjach świetlnych.

Chrzanów

Przystanki zlokalizowane w gminie Bieruń obsługiwane są m.in. przez ZK KM w Chrzanowie oraz PKM Jaworzno, dla których odpowiednio pod adresami zkkm.kiedyprzyjedzie.pl i jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego związku komunalnego „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie jako punkt centralny dla przesiadek określony został Dworzec ZKKM w Chorzowie. W bezpośredniej bliskości dworca znajdują się najważniejsze instytucje. Jako punkty węzłowe wskazane zostały przystanki : Trzebinia DW. PKP i Libiąż Jowisz. Znajdują się one na wylotowych drogach Chrzanowa i mogą pełnić rolę zbiorczą i przesiadkową dla ruchu pasażerskiego. W planie zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze gminy Chrzanów, zapisany został postulat budowy centrów przesiadkowych, wraz z infrastrukturą parkingową dla samochodów i rowerów.



Czeladź

Władze miasta Czeladź planują budowę trzech centrów przesiadkowych: u zbiegu ulic Kombatantów i Szpitalnej; na ulicy Katowickiej; w rejonie ulic Nowopogońskiej, Francuskiej i 21 Stycznia. Budowa węzłów ma ułatwić integrację transportu zbiorowego (tramwaj, autobus) z transportem indywidualnym (samochód, rower). Każdy z punktów przesiadkowych ma posiadać parking samochodowy i rowerowy. Centrum ma również posiadać ułatwienia dla pasażerów w postaci poczekalni, tablic informacyjnych, automatów biletowych.

Przystanki zlokalizowane w gminie Czeladź obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Dąbrowa Górnicza

Na terenie Dąbrowy Górniczej nie funkcjonują obecnie pasy autobusowe. Pojazdy komunikacji zbiorowej nie posiadają również priorytetu na skrzyżowaniach. Jedynie transport tramwajowy jest odizolowany od ruchu samochodowego.

W mieście Dąbrowa Górnicza znajdują się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej zlokalizowane na 10 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Dąbrowa Górnicza Centrum (w kierunkach: Dąbrowa Górnicza Urząd Pracy, Gołonóg, Osiedle Mydlice Szpital, Ząbkowice), Gołonóg Damel (w kierunku Dąbrowa Górnicza Centrum oraz w kierunku Manhattan), Gołonóg Manhattan (w kierunku Dąbrowa Górnicza Centrum oraz w kierunku Gołonóg Dworzec PKP), oraz Reden (kierunku Dąbrowa Górnicza Centrum oraz w kierunku Gołonóg).

Przystanki zlokalizowane w mieście Dąbrowa Górnicza obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej „Zielona Mobilność na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza” zakłada wprowadzenie pasów autobusów. Pasy autobusowe mają znaleźć się na ulicach: Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Piłsudskiego. Istotnym ułatwieniem dla pasażerów ma być również budowa wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych. Plan zakłada również budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego Dąbrowa Górnicza Gołonóg. Centrum ma spełniać funkcję integrującą dla różnych środków transportu: zbiorowego (autobus, kolej) i indywidualnego (samochód, rower). Główne centrum przesiadkowe wiąże się z budową parkingów: samochodowego (P&R) i rowerowego (B&R). Przebudowany ma być również układ peronów autobusowych.

Gierałtowice

Przystanki zlokalizowane w gminie Gierałtowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Gliwice

Obecnie na terenie Gliwic w ciągu ulic Nowy Świat i Wrocławskiej, funkcjonują pasy autobusowe. W mieście Gliwice zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na 7 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Gliwice Dąbrowskiego (w kierunku Gliwice Zajezdnia oraz w kierunku Gliwice Opolska), Gliwice Dworcowa (w kierunku Górnych Wałów), Gliwice Dworzec PKP (w kierunku Plac Piastów), Gliwice Opolska (w kierunku Gliwice Zajezdnia oraz w kierunku Gliwice Warszawska) oraz Gliwice Plac Piastów (w kierunku Katowic).



Przystanki zlokalizowane w mieście Gliwice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Zmodernizowana stacja kolejowa w Gliwicach została wyposażona w system dynamicznej informacji miejskiej. Inwestycja została przeprowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Do roku 2020, władze miasta Gliwice planują oddanie do użytku centrum przesiadkowego. Ma ono zostać zlokalizowane przy dworcu kolejowym. Obsługę komunikacyjną dla centrum przesiadkowego mają stanowić: skrzyżowanie przy ulicy Tarnogórskiej oraz rondo Lecha Kaczyńskiego. Na drogach okalających centrum przesiadkowe mają zostać uruchomione pasy autobusowe. Zintegrowane centrum przesiadkowe ma scalać transport autobusowy miejski, regionalny i międzynarodowy z transportem kolejowym, samochodowym i rowerowym. W skład centrum mają wejść dworce autobusowe, parkingi samochodowe, rowerowe oraz punkty gastronomiczne. Na wszystkich sygnalizacjach świetlnych, planowane jest również wdrożenie priorytetu dla pojazdów komunikacji zbiorowej.

Imielin

Przystanki zlokalizowane w gminie Imielin obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Jaworzno

W mieście Jaworzno funkcjonuje 26 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej zlokalizowanych na 20 przystankach obsługiwanych przez PKM Jaworzno.

Przystanki zlokalizowane w mieście Jaworzno obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz PKM Jaworzno, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Obecnie Jaworzno nie posiada rozwiązań z dziedziny inżynierii ruchu drogowego, które wspomagałyby transport publiczny. Planowane jest jednak zamknięcie dla pojazdów komunikacji indywidualnej, ulicy Grunwaldzkiej, na odcinku od ulicy Matejki do ulicy Królowej Jadwigi. Zamknięty odcinek będzie dostępny wyłącznie dla pojazdów komunikacji zbiorowej, taksówek oraz pojazdów elektrycznych. Inwestycja planowana jest po roku 2019.

Katowice

Obecnie Katowice posiadają sygnalizatory świetlne z detekcją nadającą priorytet pojazdom komunikacji zbiorowej.

W mieście Katowice znajdują się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej zlokalizowane na 18 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Dąb Huta Baildon (w kierunku Dąb Kościół oraz w kierunku Katowice Chorzowska), Dąb Kościół (w kierunku Katowice Chorzowska oraz w kierunku Osiedle Tysiąclecia), Katowice Francuska Sąd (w kierunku Francuska WORD), Katowice Jagiellońska (w kierunku Ligota), Katowice Mariacka (w kierunku Uniwersytecka Altus), Katowice Plac Wolności (w kierunku Katowice AWF oraz w kierunku Sokolska), Katowice Sokolska (w kierunku Katowice Plac Wolności oraz w kierunku Dąb), Katowice Stawowa (w kierunku Chorzów), Osiedle Paderewskiego Powstańców (w kierunku Katowice Francuska oraz w kierunku Trzy



Stawy), Osiedle Tysiąclecia ZOO (w kierunku Zawiszy Czarnej oraz w kierunku Dąb) oraz WPKiW Śląski Ogród Zoologiczny (w kierunku Chorzów oraz w kierunku Katowice Stawowa).

Przystanki zlokalizowane w mieście Katowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, MZK Tychy oraz PKM Jaworzno, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl, tychy.kiedyprzyjedzie.pl i jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Zmodernizowana stacja kolejowa w Katowicach została wyposażona w system dynamicznej informacji miejskiej. Inwestycja została przeprowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Do roku 2020 na terenie Katowic ma zostać uruchomiony Inteligentny System Zarządzania Transportem. System ma obsługiwać centralną część miasta i drogi dojazdowe. Pierwszoplanowym zadaniem systemu ma być sterowanie ruchem na drogach po których poruszają się pojazdy komunikacji zbiorowej. Sygnalizacja świetlna ma posiadać priorytet dla linii tramwajowych i autobusowych. System ma odpowiadać również za kierowanie pojazdów komunikacji zbiorowej na alternatywne trasy przejazdu i sterować ruchem w sytuacjach awaryjnych. Projektowany system zarządzania ruchem ma być kompatybilny z działającymi już na terenie Katowic: Katowickim Systemem Monitoringu i Analizy (KISMIA) i urządzeniami sterowania ruchem. Narzędziem przeznaczonym dla pasażerów, będzie cyfrowa platforma dedykowana na urządzenie stacjonarne i mobilne, odpowiedzialna za informację pasażerską i planowanie podróży. System informacji ma współdziałać z istniejącym obecnie Systemem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP). Zwiększenie przystępności transportu zbiorowego ma za zadanie powstający Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych. W ramach projektu mają powstać centra przesiadkowe: Ligota, Zawodzie, Brynów, Sądowa, Piotrowice i Podlesie. Centra mają umożliwić sprawną i komfortową przesiadkę z komunikacji indywidualnej (samochód, rower) na tramwaj, autobus lub kolej. Każdy z węzłów ma zostać wyposażony w parkingi: samochodowe (Park&Ride, Kiss&Ride) oraz rowerowe (Bike&Ride). Centrum przesiadkowe ma również posiadać infrastrukturę do obsługi pasażerów (poczekalnie, automaty biletowe, tablice informacyjne oraz urzędomy).

Kędzierzyn-Koźle

Przystanki zlokalizowane w gminie Kędzierzyn-Koźle obsługiwane są m.in. przez MZK Kędzierzyn-Koźle dla którego pod adresem mzkkk.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: w „Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Kędzierzyn-Koźle”, w celach długoterminowych znalazł się zapis o konieczności zwiększenia udziału transportu publicznego oraz budowy buspasów i skrzyżowań bezkolizyjnych. Niezbędna będzie również budowa węzłów przesiadkowych z infrastrukturą parkingową (rowery i samochody). Sprawność zintegrowanego transportu będzie zależała od wprowadzenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem. Wśród podstawowych celów „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Kędzierzyn-Koźle na lata 2013-2022”, znalazły się postulaty wprowadzenia elementów inteligentnych systemów transportu. Ograniczony i uspokoiony ma również zostać ruch samochodowy w ścisłym centrum. Ma również zwiększyć się integracja różnych środków transportu, poprzez budowę centrów przesiadkowych. Rolę węzła przesiadkowego ma pełnić dworzec kolejowy w osiedlu Śródmieście.



Klucze

Przystanki zlokalizowane w gminie Klucze obsługiwane są m.in. przez ZKG „KM” w Olkuszu, dla którego pod adresem olkusz.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Knurów

Przystanki zlokalizowane w gminie Knurów obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Kobiór

Przystanki zlokalizowane w gminie Kobiór obsługiwane są m.in. przez MZK Tychy, dla którego pod adresem tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Lędziny

Przystanki zlokalizowane w gminie Lędziny obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Libiąż

Przystanki zlokalizowane w gminie Libiąż obsługiwane są m.in. przez ZK KM w Chrzanowie oraz MZK Oświęcim, dla których odpowiednio pod adresami zkkm.kiedyprzyjedzie.pl i oswiecim.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Łaziska Górne

Przystanki zlokalizowane w gminie Łaziska Górne obsługiwane są obsługiwane przez Urząd Miejski w Łaziskach Górnych. Przewoźnicy m.in. MZK Tychy oraz PGKiM Łaziska Górne korzystają z nich na podstawie zawartych umów. Pod adresem tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Łazy

Przystanki zlokalizowane w gminie Łazy obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Miasteczko Śląskie

Przystanki zlokalizowane w gminie Miasteczko Śląskie obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Miedźna

Przystanki zlokalizowane w gminie Miedźna obsługiwane są m.in. przez MZK Tychy dla którego pod adresem tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Mierzęcice

Przystanki zlokalizowane w gminie Mierzęcice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Mikołów

Przystanki zlokalizowane w gminie Mikołów obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, MZK Tychy PGKiM Łaziska Górne, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl, tychy.kiedyprzyjedzie.pl i brozek.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Jednolita Strategia Terytorialna dla powiatu Mikołowskiego zakłada utworzenie czterech centrów przesiadkowych w Mikołowie, Orzeszach, Łaziskach Górnych i Wyrach. Wszystkie centra przesiadkowe mają umożliwić, dojazd do punktu przesiadkowego każdym środkiem transportu. Istotna jest również sprawna zmiana środka transportu, stąd konieczność budowy parkingów Park&Ride (postój dłogotrwały), Kiss&Ride (postój chwilowy) i Bike&Ride.

Mysłowice

Przystanki zlokalizowane w mieście Mysłowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, MZK Tychy oraz PKM Jaworzno, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl, tychy.kiedyprzyjedzie.pl i jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Myszków

Przystanki zlokalizowane w gminie Poręba obsługiwane są m.in. przez KZK GOP i komunikację miejską w Myszkowie, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i myszkow.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: w dokumencie „Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Myszkowskiego na lata 2016-2019 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2020-2023”, zapisana została potrzeba budowy centrów przesiadkowych i buspasów, oraz stref ograniczonego ruchu pojazdów w miastach.

Oświęcim

Przystanki zlokalizowane w gminie miejskiej i wiejskiej Oświęcim obsługiwane są m.in. przez MZK Tychy oraz MZK Oświęcim, dla których odpowiednio pod adresami tychy.kiedyprzyjedzie.pl i oswiecim.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Miasto Oświęcim” zakłada rozwój siatki połączeń i integrację przewoźników, wraz z rozwojem węzłów przesiadkowym. W ramach budowy węzłów, powstają miejsca parkingowe, pełna infrastruktura przystankowa, oraz punkty sprzedaży biletów. Wprowadzony ma również zostać system dynamicznej informacji pasażerskiej, na który będą się składać tablice elektroniczne na przystankach oraz w pojazdach. Całość informacji ma być również dostępna na stacjonarnej i mobilnej platformie cyfrowej.

Orzesze

Przystanki zlokalizowane w gminie Orzesze obsługiwane są m.in. przez PGKiM Łaziska Górne, dla którego pod adresem brozek.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: w latach 2014-2020, w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, gmina Orzesze planuje budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego. Inwestycja ma polegać na budowie 150 miejsc parkingowych oraz infrastruktury przystankowej. Projekt ma zostać zrealizowany przy dworcu kolejowym w Orzeszu. Częścią inwestycji będzie wyposażenie przystanków komunikacji zbiorowej znajdujących się na terenie gminy w system informacji pasażerskiej.

Ożarówice

Przystanki zlokalizowane w gminie Ożarówice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Piekary Śląskie

Przystanki zlokalizowane w mieście Piekary Śląskie obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Gmina Piekary Śląskie w najbliższym czasie planuje budowę Centrum przesiadkowego przy dworcu autobusowym u zbiegu ulicy Papieża Jana Pawła II i Śląskiej. Centrum przesiadkowe znacznym stopniem wpłynęło na zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta oraz podróżujących do Tarnowskich Gór, Radzionkowa i Bytomia.

Pilchowice

Na terenie gminy Pilchowice nie istnieją rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu drogowego wspierające transport zbiorowy (np. pasy autobusowe, ulice dla komunikacji zbiorowej).

Przystanki zlokalizowane w gminie Pilchowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Władze gminy Pilchowice planują budowę trzech centrów przesiadkowych w Wilczy, Stanicy i Żernicy. Centra te mają zapewnić sprawną obsługę pasażerów autobusowej komunikacji zbiorowej. Termin realizacji inwestycji od I kwartału 2019 do IV kwartału 2019 roku.

Poreba

Przystanki zlokalizowane w gminie Poreba obsługiwane są m.in. przez KZK GOP i ZKM Zawiercie, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i zawiercie.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Psary

Przystanki zlokalizowane w gminie Psary obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Pszczyna

Przystanki zlokalizowane w gminie Pszczyna obsługiwane są m.in. przez powiatową linię (powiatu pszczyńskiego) oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami pszczyna.kiedyprzyjedzie.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: „Plan Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Pszczyńskiego” zakłada budowę centrum



przesiadkowego w Pszczynie. Autorzy opracowania postulują także, budowę systemu informacji pasażerskiej obejmującej komunikację zbiorową w całym powiecie pszczyńskim. W 2015 roku władze powiatu pszczyńskiego zleciły wykonanie projektu technicznego centrum przesiadkowego. W październiku 2017 roku, został rozpisany przetarg na wykonanie centrum przesiadkowego. W sąsiedztwie dworca kolejowego i planowane centrum przesiadkowego ma zostać wybudowany parking samochodowy na 192 miejsca i miejsce dla 180 rowerów. Inwestycja ma również uwzględniać postój dla taksówek. W planie zrównoważonego rozwoju znalazł się również postulat wspierania projektów zawierających priorytet dla komunikacji zbiorowej. Ma on być realizowany poprzez wprowadzanie detekcji autobusów na istotnych skrzyżowaniach. Wsparciem dla pasażerów ma być system tablic elektronicznych na najważniejszych punktach przystankowych. Nadzorem elektronicznym mają zostać również objęte pojazdy komunikacji zbiorowej i możliwość informowania o rzeczywistym czasie odjazdu z przystanków. Informacja pasażerska ma być dostępna na przystankach, oraz na stacjonarnej mobilnej platformie cyfrowej.

Pyskowice

Przystanki zlokalizowane w gminie Pyskowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Radzionków

Przystanki zlokalizowane w gminie Radzionków obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Do grudnia 2020 roku, władze miasta Radzionków, planują ukończenie centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego Radzionków Rojca. W obrębie centrum przesiadkowego ma powstać parking dla samochodów i rowerów. W skład projektu wchodzi także budowa na głównych arteriach komunikacyjnych sygnalizacji świetlnej, na potrzeby Systemu Zarządzanie Ruchem.

Ruda Śląska

Przystanki zlokalizowane w mieście Ruda Śląska obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Rybnik

Rybnik posiada system pozycjonowania autobusów, umożliwiający sprawne zarządzanie pojazdami komunikacji miejskiej. Autobusy są również wyposażone w monitoring wizyjny. W gminie Rybnik zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na 170 przystankach. Inwestycja została zrealizowana w ramach projektu „Sieć Tablic Elektronicznej Informacji Pasażerskiej na terenie Miasta Rybnik”. Przystanki zlokalizowane w gminie Rybnik obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Rybnika na lata 2014-2024” zakłada budowę zintegrowanego centrum przesiadkowego dla całego subregionu przy dworcu kolejowym. Centrum ma umożliwić płynną i szybką wymianę pasażerów pomiędzy różnymi środkami transportu. W roku 2016 władze miasta rozstrzygnęły konkurs na zagospodarowanie ulicy Kościuszki w rejonie dworca



PKP. Wygrał projekt zakładający zwężenie pasów ruchu dla samochodów, kosztem powiększenia powierzchni dla pieszych i budowy pasa autobusowego. Według innej koncepcji przed dworcem kolejowym miałyby powstać budynek przeznaczony na centrum przesiadkowe. Planowana przebudowa ulicy miałyby się zakończyć w 2017 roku. W planie zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Rybnika, zostały umieszczone zostały projekt budowy węzłów przesiadkowych wyposażonych w parkingi samochodowe i rowerowe. W pierwszej kolejności powstać mają węzły przesiadkowe na: stacji kolejowej Rybnik Paruszowiec, stacji kolejowej Rybnik, oraz dworcu autobusowym przy ul. Budowlanych.

Siemianowice Śląskie

Przystanki zlokalizowane w mieście Siemianowice Śląskie obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W związku z realizacją przedsięwzięcia „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II” 8 przystanków w mieście zostanie wyposażone w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej.

Siewierz

Przystanki zlokalizowane w gminie Siewierz obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, ZKM Zawiercie oraz komunikację miejską w Myszkowie dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl, zawiercie.kiedyprzyjedzie.pl i myszkow.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Gmina Siewierz jest w trakcie realizacji zadania „Promowanie niskoemisyjnego transportu publicznego w Gminie Siewierz poprzez budowę Zintegrowanego Punktu Przesiadkowego w Siewierzu oraz budowę drogi rowerowej łączącej Wojkowice Kościelne z Kuźnicą Warężyńską”. Celem projektu jest rozwój transportu publicznego oraz promowanie mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego transportu poprzez zapewnienie możliwości przesiadkowych z komunikacji indywidualnej na komunikację zbiorową.

Zostanie on osiągnięty dzięki realizacji projektu, który obejmuje:

- budowę Zintegrowanego Punktu Przesiadkowego w Siewierzu, na które składać się będzie: mini dworzec autobusowy z wiatą przystankowo-rowerową (w tym obiekt Bike&Ride), parkingi dla samochodów osobowych z miejscami dla osób niepełnosprawnych (obiekty Park&Ride), stanowiska przystankowe i miejsca parkingowe dla autobusów.
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej łączącej Wojkowice Kościelne z Kuźnicą Warężyńską wraz z dwoma punktami obsługi podróżnych (Bike&Ride) i oznakowaniem.

Ponadto zostanie zainstalowany system dynamicznej tablicy informacji pasażerskiej m.in. przy centrum przesiadkowym przy Placu Wojska Polskiego.



Sławków

Przystanki zlokalizowane w gminie Sławków obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz ZKG „KM” w Olkuszu, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i olkusz.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Sosnowiec

W mieście Sosnowiec zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na 19 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Sosnowiec Aleja Zwycięstwa (w kierunku Pogoń oraz w kierunku Sielec), Sosnowiec Dworzec PKP (w kierunkach: Katowice, Pogoń oraz Zagórze), Sosnowiec Urząd Miasta (w kierunkach: Porąbka, Bytom, Wojkowiec oraz Środula), Środula Osiedle (w kierunku Sosnowiec Dworzec PKP oraz w kierunku Zagórze), Zagórze Centrum (w kierunku Mec oraz w kierunku Dąbrowa Górnica), Zagórze Expo Silesia (w kierunku Dąbrowa Górnica oraz w kierunku Zagórze Osiedle) oraz Zagórze Osiedle (w kierunkach: Dąbrowa Górnica, Lenartowicza, Pekin, Środula).

Przystanki zlokalizowane w mieście Sosnowiec obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz PKM Jaworzno, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i jaworzno.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Przebudowa ulicy 3 Maja, będącej centralną ulicą Sosnowca, jest w trakcie realizacji. Koniec inwestycji planowany jest na I połowę 2018 roku. W ramach przebudowy ulicy, powstaną pasy autobusowe. Korzystać z nich będą mogły pojazdy komunikacji zbiorowej, taksówki i samochody osobowe przewożące co najmniej trzy osoby. Dodatkowo przebudowanych ma zostać osiem małych węzłów przesiadkowych, to znaczy sześciu przejść podziemnych oraz dwóch kładek naziemnych. Władze miasta planują wprowadzenie dodatkowych ograniczeń dla ruchu indywidualnego w ścisłym centrum.

Sośnicowice

Przystanki zlokalizowane w gminie Sośnicowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W celu zapewnienia sprawnej obsługi pasażerów autobusowej komunikacji zbiorowej, władze gminy Sośnicowice planują budowę centrum przesiadkowego w Sośnicowicach przy ulicy Przemysłowej. Planowany termin realizacji inwestycji od IV kwartału 2017 do IV kwartału 2019 roku.

Suszec

Przystanki zlokalizowane w gminie Suszec obsługiwane są m.in. przez powiatową linię (powiatu pszczyńskiego) dla którego pod adresem pszczyna.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Świerklaniec

W gminie Świerklaniec funkcjonuje 1 tablica dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku obsługiwanym przez MZKP Tarnowskie Góry. Przystanki zlokalizowane w gminie Świerklaniec obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Świętochłowice

Miasto Świętochłowice nie posiada oddzielnych pasów lub dróg dla komunikacji zbiorowej, za wyjątkiem wydzielonych poza jezdnię na części ulic torowisk tramwajowych.

Przystanki zlokalizowane w mieście Świętochłowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W ramach budowy centrum przesiadkowego MIJANKA, planowane jest wprowadzenie priorytetu dla tramwajów na ulicy Katowickiej. Priorytet dla tramwajów, ma być również uruchomiony w ciągu ulicy bytomskiej (projekt modernizacji torowiska tramwajowego oraz przebudowy ulicy Bytomskiej). Uprzywilejowanie pojazdów szynowych jest również przewidywane w planowanej przebudowie ulicy Łagiewnickiej.

W związku z realizacją przedsięwzięcia „System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej II” 4 przystanki w mieście zostaną wyposażone w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej.

Tarnowskie Góry

W gminie Tarnowskie Góry znajduje się 7 tablic dynamicznej informacji pasażerskiej zlokalizowanych na dworcu MZKP.

Przystanki zlokalizowane w gminie Tarnowskie Góry obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Miasto Tarnowskie Góry planuje budowę centrum przesiadkowego przy ulicy Częstochowskiej. Centrum przesiadkowe ma usprawnić obsługę dworca kolejowego i autobusowego. Obiekt, łączący zadania parkingu kubaturowego oraz obiektu biurowo-biznesowego ma powstać przy dofinansowaniu ze środków unijnych. Nie są jednak planowane elementy inżynierii ruchu drogowego wspierającego transport zbiorowe. Takie mogą się pojawić dopiero po ukończeniu inwestycji i stwierdzeniu konieczności ich wprowadzenia.

Toszek

Przystanki zlokalizowane w gminie Toszek obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: W ramach Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, planowana jest realizacja centrum przesiadkowego w Toszku. Przy dworcu PKP w Toszku ma powstać parking samochodowy (Park & Ride) oraz rowerowy (Bike & Ride) wraz infrastrukturą dojazdową.

Trzebinia

Przystanki zlokalizowane w gminie Trzebinia obsługiwane są m.in. przez ZK KM w Chrzanowie oraz ZKG „KM” w Olkuszu, dla których odpowiednio pod adresami zkkm.kiedyprzyjedzie.pl i olkusz.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Tworóg

Przystanki zlokalizowane w gminie Tworóg obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Tychy

Obecnie na terenie miasta Tychy zostało zainstalowane grzecznościowe oznakowanie, mające na celu ułatwienie zmiany pasa ruchu autobusom na najbardziej problemowych skrzyżowaniach. Wprowadzone tablice nie są znakami drogowymi, a jedynie informacją i sugestią dla kierowców. Tablice grzecznościowe, nie dają uprzywilejowania kierowcom autobusów, a jedynie wspomagają ich pracę.

Przystanki zlokalizowane w mieście Tychy obsługiwane są m.in. przez KZK GOP oraz MZK Tychy, dla których odpowiednio pod adresami sdip.kzkgop.pl i tychy.kiedyprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Planowane rozwiązania wspierające transport zbiorowy: Do roku 2020, miasto planuje wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania i Sterowania Ruchem. W sferze komunikacji zbiorowej system ma wpłynąć na poprawę konkurencyjności komunikacji zbiorowej. System ma usprawnić ruch pojazdów komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie priorytetu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Śledzenie trolejbusów i autobusów pozwoli, w przypadku wystąpienia opóźnień, na uruchomienie priorytetu sygnalizacji na wymaganych skrzyżowaniach. Pojazdy komunikacji zbiorowej (170 sztuk) zostaną wyposażonych w komputery pokładowe, posiadające dane o rozkładzie jazdy, trasie przejazdu oraz podające komunikaty głosowe i wizualne. Komputer pokładowy ma też, za zadanie geolokalizację pojazdu. Dodatkowo autobusy i trolejbusy zostaną wyposażone w bramki zliczające pasażerów oraz rejestrujące prędkość jazdy i otwarcia drzwi. System ma być zintegrowany z budowanym przez KZK GOP Dynamiczny Systemem Informacji Pasażerskiej DSIP (50 tablic w Tychach), który umożliwi wyświetlanie informacji o rozkładzie jazdy i utrudnieniach w ruchu. Narzędziem skierowanym do pasażera będzie platforma cyfrowa na urządzenia stacjonarne i mobilne umożliwiającą wyświetlanie informacji o komunikacji zbiorowej oraz planowanie podróży.

Wielowieś

W 2016 roku w Wielowsi, powstało centrum przesiadkowe. W skład centrum przesiadkowego wchodzi pawilon poczekalni, wiata przystankowa oraz parking samochodowy i rowerowy. Rozkłady jazdy wyświetlane są na tablicy dynamicznej informacji pasażerskiej. Pasażerowie planujący dłuższą podróż z przesiadkami, mogą skorzystać z infokiosku. Na terenie centrum dostępne jest bezpłatne połączenie internetowe. Węzeł przesiadkowy ma obsługiwać połączenie z Tarnowskimi Górami, Pyskowicami i Gliwicami. Integrować będzie pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej, oraz indywidualnej: samochodowej i rowerowej. Projekt został zrealizowany w ramach działania „Transport Niskoemisyjny” w województwie śląskim, dofinansowana ze środków europejskich na lata 2014-2020.

W gminie Wielowieś funkcjonuje 1 tablica dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku obsługiwanym przez MZKP Tarnowskie Góry. Przystanki zlokalizowane w gminie Wielowieś obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.



Wojkowice

Przystanki zlokalizowane w gminie Wojkowice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Wyry

Przystanki zlokalizowane w gminie Wyry obsługiwane są m.in. przez MZK Tychy, dla którego pod adresem tychy.kiedyzprzyjedzie.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Zabrze

Obecnie na terenie Zabrze, istnieją pasy autobusowe na ulicy 3 Maja i Goethego.

W mieście Zabrze znajdują się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej zlokalizowane na 8 przystankach obsługiwanych przez KZK GOP. Są to następujące przystanki: Maciejów Kondratowicza (w kierunku Gliwice), Zabrze Damrota (w kierunku Gliwice oraz w kierunku Goethego), Zabrze Goethego (w kierunku Maciejów Srebrna oraz w kierunku Zabrze Słowackiego), Zabrze Plac Słowiańskiego (w kierunku Gliwice o raz w kierunku Goethego) oraz Zabrze Słowackiego (w kierunku Gliwice). Przystanki zlokalizowane w mieście Zabrze obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej.

Zbrostawice

Przystanki zlokalizowane w gminie Zbrostawice obsługiwane są m.in. przez KZK GOP, dla którego pod adresem sdip.kzkgop.pl funkcjonuje system dynamicznej informacji internetowej. Zmodernizowana stacja kolejowa w Katowicach została wyposażona w system dynamicznej informacji miejskiej. Inwestycja została przeprowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

Dworce, stacje i przystanki kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe

PKP Polskie Linie Kolejowe planują wyposażenie dworców, stacji i przystanków kolejowych w System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) oraz system monitoringu wizyjnego. W styczniu 2018 roku, inwestor zamierza zaprosić wybranych oferentów do negocjacji. Wykonawca będzie zobowiązany do projektu, instalacji i uruchomienia systemu złożonego z wyświetlaczy elektronicznych, infokiosków, megafonów, pętli indukcyjnych dla osób słabosłyszących, zegarów, kamer cyfrowych i słupków SOS (systemu przywoławczo – alarmowego).

9. Strefy płatnego parkowania i strefy wyłączone z ruchu samochodowego

Bytom



Strefa płatnego parkowania czynna jest w dni robocze (od poniedziałku do piątku) w godzinach 9:00-17:00, a na parkingu Urzędu Miasta w poniedziałki w godzinach 8:00-17:30, a od wtorku do piątku 8:00-15:00. Opłata za pierwszą godzinę parkowania wynosi 1,50 zł, drugą 1,80 zł, trzecią 2,10 zł, czwartą i kolejną 1,50 zł. Płatność za parkowanie w strefie uiszczana jest w parkomatach. Uzupełnienie systemu parkomatów stanowi możliwość płatności mobilnych obsługiwanych przez systemy Skycash i City Park App. Parkomaty funkcjonujące w strefie parkowania są zgodne ze standardami Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Opłata dodatkowa, w przypadku braku biletu parkingowego wynosi 20 zł w terminie do 7 dni od wezwania do zapłaty, a po tym terminie 50 zł. W strefie płatnego parkowania znajdują się 1032 miejsca parkingowe.

W Planie Mobilności Miejskiej dla Gminy Bytom, zawarta została informacja o planowanym ograniczaniu zasięgu Strefy Płatnego Parkowania. Konieczność zmniejszenia liczby miejsc parkingowych związana jest z potrzebą budowy ścieżek rowerowych oraz polityką ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłym centrum. Alternatywą dla zlikwidowanych miejsc parkingowych ma stanowić parking planowany w obrębie węzła przesiadkowego na placu Michała Wolskiego.

Strefa wyłączona z ruchu samochodów w Bytomiu, obejmuje:

- plac Sikorskiego, od ulicy Katowickiej do Moniuszki,
- plac Kościuszki oraz ulica Dworcowa do placu Wolskiego,
- Rynek, wraz z ulicami: Targowa (do placu Grunwaldzkiego), Przechodnia, Rzeźnicza, Krawiecka i Piastów Bytomskich (do ulicy Józefczaka), Gliwicka (do placu Kościuszki), Zaulek (do ulicy Dzieci Lwowskich), Józefa Jainty (od ulicy Piastów Bytomskich do ulicy Webera).

Chorzów



Od roku 2009 działa w Chorzowie strefa płatnego parkowania. Objętych nią jest ponad 1200 miejsc parkingowych. Strefa czynna jest w dni robocze (od poniedziałku do piątku) w godzinach 10:00-18:00. W obrębie strefy płatnego parkowania wydzielone zostały dwie podstrefy. Podstrefa A, w której opłata za pierwszą, czwartą i kolejną godzinę wynosi 2,00 zł, drugą 2,20 zł a trzecią 2,40 zł. Opłaty w podstrefie B wynoszą odpowiednio: pierwsza, czwarta i kolejna godzina to 1,20 zł, druga 1,40 zł, a trzecia 1,60 zł. Płatność za parkowanie dokonywana jest w parkomatach, za pomocą bilonu lub karty płatniczej. Parkomaty funkcjonujące w strefie parkowania są zgodne ze standardami Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Opłaty dodatkowe, związane z brakiem biletu parkingowego

wynoszą odpowiednio 20 zł w terminie do 7 dni od wystawienia wezwania do zapłaty lub 50 zł po tym terminie. Testowany jest również system Parkanizer, który monitoruje zajętość miejsc parkingowych przy ulicy Zjednoczenia.

W Chorzowie, z ruchu samochodowego, wyłączona jest ulica Wolności, na odcinku od ulicy Chrobrego do ulicy Pocztowej oraz ulica Bankowa od ulicy Dąbrowskiego do ulicy Chopina.

Gliwice



Strefa płatnego parkowania w Gliwicach funkcjonuje od 2015 roku. Czynna jest od poniedziałku do piątku w godzinach od 10:00-18:00. Obszar starego miasta stanowi podstrefę A, natomiast otaczające go śródmieście podstrefę B. Pierwsza godzina parkowania w strefie A, wynosi 2,80 zł, dwie godziny 6,10 zł, trzy godziny 10,00 zł, cztery godziny 12,80zł. W podstrefie B cena parkowania wynosi 1,60 zł, dwie godziny 3,50 zł, trzy godziny 5,70zł, cztery godziny 7,30 zł. Opłata za cały dzień parkowania w strefie A wynosi 15,60 zł, w strefie B 8,90 zł. Podstawą systemu poboru opłat są automaty parkingowe. Możliwa jest również płatność przy pomocy systemów mobilnych moBilet oraz Pango. Łączna liczba miejsc parkingowych objętych strefa płatnego parkowania wynosi 2950.

W Gliwicach wyłączony z ruchu kołowego, jest Rynek oraz ulica Plebańska do niego prowadząca (od ulicy Średniej).

Jaworzno



Na terenie Jaworzna działają miejsca czasowego postoju pojazdów. Od początku stycznia 2017 roku na parkingach przed Halą Widowiskowo-Sportową i Muzeum Miasta wyznaczone zostały miejsca parkingowe, na których pierwsze dwie godziny parkowania są bezpłatne. Każda następna godzina kosztuje 5 zł. System płatności obsługiwany jest przez pracowników instytucji przy których znajdują się miejsca parkingowe. Od sierpnia 2017 roku miejsca ograniczonego postoju zostały wyznaczone przed urzędem miasta. W tym przypadku czas bezpłatnego parkowania został skrócony do jednej godziny.

Plan Mobilności dla miasta Jaworzna (z 2016 roku) zakłada uregulowanie systemu parkowania poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania lub strefy ograniczonego postoju. W przypadku strefy ograniczonego postoju, do 30 minut w ścisłym centrum i 60 minut w śródmieściu, opłatą objęte były by miejsca na parkingach kubaturowych (Centrum Handlowe Galena oraz teren pomiędzy ulicami Narutowicza a Sądową). Przygotowana została propozycja dziesięciu parkingów o łącznej ilości 1907 miejsc parkingowych.

W Jaworznie wyłączona z ruchu samochodowego jest ulica Sienkiewicza na odcinku od ulicy Pocztowej do ulicy Grunwaldzkiej.



Katowice



Strefa płatnego parkowania działa w Katowicach od 2004 roku. Czynna jest w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach 9:00-16:30. Pierwsza godzina parkowania kosztuje 2,00 zł, druga 2,40 zł, trzecia 2,80 zł, czwarta i każda następna 2,00 zł. Opłata dodatkowa za brak ważnego biletu wynosi 50 zł. System poboru opłat obsługiwany jest przez parkomaty oraz kontrolerów MZUiM. Parkomaty funkcjonujące w strefie parkowania są zgodne ze standardami Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Na ulicy Pogórnej (22 miejsca parkingowe) uruchomiony został system monitoringu miejsc postojowych Parkanizer.

Obszar wyłączony z ruchu samochodowego w Katowicach, stanowią ulice:

- Mariacka, na odcinku od ulicy Mielęckiego do placu Szramka,
- Świętego Stanisława, od ulicy Mariackiej do ulicy Warszawskiej,
- Mielęckiego i Dyrekcyjna na odcinku od ulicy Dworcowej do ulicy Warszawskiej,
- Staromiejska, od Rynku do ulicy Mielęckiego,
- Warszawska, od ulicy Dyrekcyjnej do Rynku, oraz cała płyta Rynku
- aleja Korfantego, od ulicy Moniuszki do Rynku,
- 3 Maja, od Rynku do Placu Wolności,
- Stawowa, od Ulicy Chopina do ulicy 3 Maja,
- plac Szewczyka, od ulicy 3 Maja do ulicy Młyńskiej,
- Wawelska, od ulicy 3 Maja do ulicy Młyńskiej.

Mysłowice

Na terenie Mysłowic w chwili obecnej nie funkcjonuje strefa płatnego parkowania, są jednak plany jej wprowadzenia. Ma ona obejmować ulice: Krakowską, Szymanowskiego, Powstańców, Strażacką, plac Wolności, Strumieńskiego, Kaczej, Rynku, Starokościelnej, Przemszy, Świerczyny oraz placu Mieroszewskich. Łącznie ma zostać wydzielonych 295 miejsc oraz 8 miejsc dla osób niepełnosprawnych. Podstawą systemu płatności za parkowanie mają być automaty parkingowe. Projekt wprowadzenia strefy parkowania został skierowany do konsultacji społecznych i to mieszkańcy razem z organizacjami społecznymi mają podjąć decyzję o wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.

Mikołów

Na terenie Mikołowa wyłączona z ruchu samochodów jest ulica Krakowska od Św. Wojciecha do placu 750-lecia; ulica Rynek i Jana Pawła II od ulicy Prusa do Krakowskiej; Ulice Okrzei i Lompy od ulicy Świętego Wojciecha do ulicy Jana Pawła II.



Piekary Śląskie



W Piekarach Śląskich od 3 marca 2016 roku zniesiona została strefa płatnego parkowania a parkomaty zostały sprzedane miastu Katowice. Od 2 listopada 2016 roku na terenie Piekary Śląskich wprowadzono system ograniczonego czasu postoju wraz z systemem monitoringu miejsc parkingowych firmy Parkanizer. System wspiera kierowców umożliwiając im znalezienie miejsca parkingowego. Uzupełnieniem informacji na smartfonie kierowcy są dwie tablice informujące o wolnych miejscach w strefie. Monitoringiem objętych zostało 137 miejsc na ulicach: Wigury, Bytomskiej, Wyszyńskiego oraz parking za Urzędem Miasta. Ograniczony czas parkowania na wyznaczonych miejscach obowiązuje od poniedziałku do piątku w godzinach 08:00 do 16:00. Parkowanie na placu za Urzędem Miasta jest bezpłatne przez pierwszą godzinę, a następnie naliczana jest opłata 2 złotych za każdą kolejną. Piekary są pierwszym miastem na Śląsku które zdecydowało się na wprowadzenie systemu wspieranego przez firmę Parkanizer.

Siemianowice Śląskie

Na terenie Siemianowic Śląskich w chwili obecnej nie funkcjonuje strefa płatnego parkowania. Informacje o potrzebie wprowadzenia SPP na terenie miasta pochodzą z 2011 roku. Kierownik Zakładu Ulic i Mostów w MPGKiM postulował wówczas wprowadzenie płatnych miejsc parkingowych w okolicach ulic Śląskiej, Powstańców, Św. Barbary, Parkowej oraz 1 Maja. Problem z parkowaniem w centrum dotyczył przede wszystkim dni targowych. System poboru opłat miałby się opierać na bileterach pobierających opłaty za parkowanie.

Sosnowiec

W ścisłym centrum Sosnowca z ruchu samochodowego wyłączone są następujące ulice:

- Modrzejowska, na odcinku do Wyszyńskiego do Targowej,
- Głowackiego, na odcinku od Targowej do Warszawskiej,
- Dekerta, od Modrzejowskiej do Szklarnianej,
- Targowa, od Modrzejowskiej do Małachowskiego,
- Małachowskiego, od Mościckiego do Targowej,
- Warszawska, od Modrzejowskiej do Głowackiego.

Świętochłowice

W Świętochłowicach, wyłączona z ruchu samochodów, jest ulica Katowicka, pomiędzy ulicą Szkolną a Bytomską, oraz ulica Poczтовая pomiędzy ulicą Katowicką a ulicą Dworcową.



Tarnowskie Góry



W ścisłym centrum Tarnowskich Gór działa strefa krótkiego postoju wraz z systemem monitoringu wolnych miejsc parkingowych - Parkanizer. Miejsca parkingowe (42 sztuki) znajdują się na ulicach: Górniczej, Gliwickiej, Zamkowej i Bondkowskiego, a czas bezpłatnego parkowania, w godzinach 08:00-18:00, wynosi 90 minut. W przypadku przekroczenia czasu parkowania na miejsce wysyłany jest strażnik miejski, który poucza kierowcę lub wystawia mandat karny.

W Tarnowskich Górach wyłączane z ruchu samochodowego są następujące ulice:

- Krakowska od ulicy Bytomskiej do Rynku,
- Lompy od Krakowskiej do ulicy Świętego Jacka,
- Jurczyka,
- Górnicza od ulicy Mlecznej do Rynku,
- Rynek,
- Zamkowa od ulicy Gliwickiej do Rynku,
- Przesmyk do ulicy Ratuszowej do Rynku,
- Lewaka od Dolnej do Gliwickiej.

Tychy



Na terenie Tychów strefa płatnego parkowania nie stanowi zamkniętego obszaru ale ma rozproszoną strukturę. Podzielona jest na osiem osobnych lokalizacji. W zależności od usytuowania opłata pobierana jest w godzinach: 9:00-17:00 (podstrefy: P1, P2, P3, P5, P6) lub 7:30-15:30 (podstrefy: P4, P7 i P8). Podstawę systemu poboru opłat stanowią parkomaty. Na dwóch parkingach P2 i P8 należność pobierana jest przez inkasentów. Opłata za pierwszą godzinę parkowania wynosi 2,00 zł, druga godzina 2,40 zł, trzecia 2,80 zł, czwarta i następną 2,00 zł. Parkomaty funkcjonujące w strefie parkowania są zgodne ze standardami Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Brak biletu parkingowego wiąże się z koniecznością wniesienia opłaty dodatkowej w wysokości 25 zł (w ciągu 7 dni) lub 50 zł (w terminie późniejszym). Łączna liczba miejsc parkingowych objętych strefą płatnego parkowania wynosi 648 miejsc, w tym 20 miejsc dla osób niepełnoprawnych.



Zabrze



W Zabrzu, strefa płatnego parkowania, działa od 2004 roku i obejmuje jedną ulicę przy dworcu kolejowym. Parkowanie pojazdów na Placu Dworcowym podlega opłacie od poniedziałku do piątku, w godzinach od 08:00 do 18:00. Opłata za pierwszą godzinę postoj u wynosi 1,5 zł, drugą 1,8 zł, trzecią 2,0 zł, czwartą i każdą kolejną 1,5 zł. Parkomaty funkcjonujące w strefie parkowania są zgodne ze standardami Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP). Za postój bez ważnego biletu parkingowego pobierana jest opłata wysokości 50 zł.

W Zabrzu z ruchu samochodów wyłączona jest ulica Dworcowa, od ulicy Wolności do placu Dworcowego.

10. Spis tabel

Tabela 1 Przedsięwzięcia przyczyniające się do realizacji celów strategicznych.....	14
Tabela 2 Wykaz wskaźników do monitoringu rezultatu.....	16
Tabela 3 Kategorie działań w zakresie transportu zawarte w dokumentach na szczeblu lokalnym.....	45
Tabela 4 Liczba mieszkańców w gminach strefy 0 i 1 w latach 2000-2016.....	64
Tabela 5 Zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku w strefie 0 i 1 w latach 2000-2016.....	67
Tabela 6 Porównanie danych demograficznych przyjętych na potrzeby studium z danymi dostępnymi w Głównym Urzędzie Statystycznym – strefa 0.....	67
Tabela 7 Porównanie danych demograficznych przyjętych na potrzeby studium z danymi dostępnymi w Głównym Urzędzie Statystycznym – strefa 1.....	70
Tabela 8 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0.....	73
Tabela 9 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem – strefa 0.....	73
Tabela 10 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0 – gminy miejskie....	74
Tabela 11 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem – strefa 0 – gminy miejskie.....	74
Tabela 12 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 0 - gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.....	74
Tabela 13 Prognoza demograficzna – udział ludności w ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem – strefa 0 – gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.....	75
Tabela 14 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1.....	76
Tabela 15 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1 – gminy miejskie....	77
Tabela 16 Prognoza demograficzna w ekonomicznych grupach wieku – strefa 1 - gminy wiejskie i miejsko-wiejskie.....	77
Tabela 17 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie kolejowe.....	78
Tabela 18 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie tramwajowe KZK GOP.....	78
Tabela 19 Prognozowana zmiana liczby ludności w ekonomicznych grupach wieku dla gmin strefy 0 obsługiwanych przez linie autobusowe.....	78
Tabela 20 Prognoza salda migracji dla strefy 0.....	79
Tabela 21 Prognoza salda migracji dla strefy 1.....	80
Tabela 22 Pracujący według faktycznego miejsca pracy w gminach strefy 0.....	82
Tabela 23 Pracujący według faktycznego miejsca pracy w gminach strefy 1.....	83
Tabela 24 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze REGON.....	84
Tabela 25 Podmioty gospodarki narodowej w rejestrze według sekcji.....	84
Tabela 26 Liczba pracujących w Polsce i w województwie śląskim- porównanie danych historycznych i prognostycznych.....	85
Tabela 27 Prognozowana liczba pracujących.....	85
Tabela 28 Stopa bezrobocia w gminach strefy 0 i 1 w latach 2014-2016.....	88
Tabela 29 Prognozowana liczba bezrobotnych.....	91
Tabela 30 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w latach 2014-2016.....	93
Tabela 31 Wskaźniki wzrostu wynagrodzeń w latach 2017-2055.....	94
Tabela 32 Prognozowane przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto.....	94

Tabela 33 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców.w krajach Unii Europejskiej o najwyższym wskaźniku motoryzacji.	96
Tabela 34 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców].	97
Tabela 35 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców] – prognoza optymistyczna.	99
Tabela 36 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów osobowych [liczba pojazdów osobowych/1000 mieszkańców] – prognoza realistyczna.	100
Tabela 37 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców].	101
Tabela 38 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców] – prognoza optymistyczna.	103
Tabela 39 Wskaźnik motoryzacji dla samochodów ciężarowych [liczba pojazdów ciężarowych/1000 mieszkańców] – prognoza realistyczna.	104
Tabela 40 Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej	106
Tabela 41 Współczynnik elastyczności w latach 2016-2055.	107
Tabela 42 Prognoza wskaźnika wzrostu PKB na okres 2017-2055	108
Tabela 43 Generatory ruchu: szkoły i uczelnie.	110
Tabela 44 Generatory ruchu: (atrakcje turystyczne, centra handlowe, dworce i lotniska, miejsca rozrywki, szpitale i urzędy.	112
Tabela 45 Generatory ruchu: Podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 50 pracowników – strefa 0.	115
Tabela 46 Przyszłe generatory ruchu.	157
Tabela 47 Identyfikatory generatorów.	159
Tabela 48 Statystyki roczne Portu Lotniczego Katowice.	159
Tabela 49 Prognoza pasażerska dla Portu Lotniczego Katowice.	160
Tabela 50 Zestawienie istotnych inwestycji dokonanych w latach 2000-2016.	163
Tabela 51 Zestawienie istotnych inwestycji przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025, dla których wystąpiono z wnioskiem o dofinansowanie ze środków unijnych.	167
Tabela 52 Zestawienie istotnych inwestycji przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025, dla których nie złożono wniosków o dofinansowanie ze środków unijnych.	171
Tabela 53 Zestawienie istotnych inwestycji kolejowych przewidzianych do realizacji w latach 2017-2023 objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku.	174

11. Spis rysunków

Rysunek 1 Prognozowana zmiana liczby mieszkańców w 2030 r. w stosunku do 2016 r. [%] – strefa 0.	75
Rysunek 2 Prognozowana zmiana liczby mieszkańców w 2055 r. w stosunku do 2016 r. [%] – strefa 0.	76
Rysunek 3 Liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia w województwie śląskim.	88
Rysunek 4 Korytarze rozwoju sieci transportowych.	161