

PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWO - USŁUGOWE „INKOM” SP. J.

GREGOROWICZ, TRYBUŚ



40-053 KATOWICE, ul. Św. Barbary 21a * Tel/fax: 32-257-08-66(-67)

Poczta: inkom@inkom.katowice.pl * Strona: www.inkom.katowice.pl

PROJEKT NR K - 19 012 - Z

Tytuł opracowania: **KONCEPCJA METROPOLITALNYCH POWIĄZAŃ DROGOWYCH NA OBSZARZE
GÓRNOŚLĄSKO - ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM)**

**ZAŁĄCZNIK – PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW
PLANISTYCZNYCH ORAZ STRATEGICZNYCH**

Zamawiający: **GÓRNOŚLĄSKO - ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA Z SIEDZIBĄ W KATOWICACH**

Numer umowy

(zlecenia): **SP/1/2019 (INKOM: 12/19) Z DNIA 01.04.2019 ROKU**

Projektant: **mgr inż. Jan GREGOROWICZ**

mgr inż. Piotr TRYBUŚ

Z Z E S P O Ł E M

KATOWICE, GRUDZIEŃ 2019 ROKU

PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH ORAZ STRATEGICZNYCH	1
1. PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH	2
2. PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	5
2.1. Przegląd strategii regionalnych	5
2.1.1. Diagnoza	5
2.1.2. Cele i zadania GZM	8
2.2. Przegląd strategii rozwoju gmin wchodzących w skład GZM	11
2.2.1. Polityka rozwoju i strategii rozwoju gmin	11
2.3. Wyciąg z dokumentów strategicznych	12
2.3.1. Strategie regionalne	12
STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO „ŚLĄSKIE 2020+”	12
DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	17
STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	19
REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO NA LATA 2014-2020	35
PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ SUBREGIONU CENTRALNEGO WO. ŚLĄSKIEGO	36
PROGRAM DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII DO R.2022	54
2.3.2. Strategie rozwoju gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	63
1. Strategia Rozwoju Miasta Bytom 2020+	63
2. Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku	66
3. Strategia Rozwoju Miasta Dąbrowa Górnicza 2022	69
4. Zaktualizowana Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju M. Gliwice do roku 2022	73
5. Strategia Rozwoju Miasta "Katowice 2030"	73
6. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+	76
7. Strategia Rozwoju Miasta "Piekary Śląskie 2020"	83
8. Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska do 2030 roku – aktualizacja	85
9. Strategia Rozwoju Siemianowic Śląskich do 2030 roku	87
10. Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do roku 2020	90
11. Strategia Rozwoju Świętochłowic do roku 2030	92
12. Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020+	94
13. Strategia Rozwoju Miasta Zabrze 2030	100
14. Strategia Rozwoju Miasta Będzina na lata 2012-2020	102
15. Strategia rozwoju miasta Bierunia do 2020	106
16. Strategia Rozwoju Miasta Czeladź na lata 2016-2023	110
17. Strategia Rozwoju Miasta Imielin 2011 – 2020	113

18. Strategia Rozwoju Gminy Knurów do 2020 roku	115
19. Strategia Rozwoju Miasta Łęczyny do 2020 r.	117
20. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łaziska Górne na lata 2016 – 2023	119
21. Strategia Rozwoju Gminy Mikołów na lata 2015 – 2025	122
22. Strategia Rozwoju Miasta Pyskowice do roku 2030	122
23. Strategia Rozwoju Gminy Radzionków na lata 2014-2025	128
24. Strategia Rozwoju Miasta Sławkowa na lata 2014-2020	132
25. Strategia rozwoju miasta Tarnowskie Góry do 2022 r.	134
26. Strategia Rozwoju Miasta Wojkowice na lata 2014 – 2020	138
27. Strategia Rozwoju Gminy Bobrowniki do roku 2020	138
28. Strategia rozwoju gminy Bojszowy na lata 2016-2026	140
29. Strategia Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020	141
30. Strategia Rozwoju Gminy Gierałtów na lata 2005-2015	143
31. Plan Odnowy Miejscowości Kobiór na lata 2015 – 2023	143
32. Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Mierzęcice	145
33. Gmina Ożarów	148
34. Strategia Gmina Pilchowice 2020	148
35. Strategia Rozwoju Gminy Psary na lata 2016-2025	149
36. Strategia Rozwoju Gminy Rudziniec na lata 2016 – 2022	151
37. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Siewierz do 2020 roku	153
38. Strategia Rozwoju Gminy Sośnicowice na lata 2013-2025	155
39. Strategia Rozwoju Gminy Świerklaniec do roku 2030	156
40. Strategia Rozwoju Gminy Wiry na lata 2014-2022	158
41. Strategia Rozwoju Gminy Zbrosławice na lata 2017–2022	160

**PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH
DOKUMENTÓW
PLANISTYCZNYCH ORAZ STRATEGICZNYCH**

1. PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

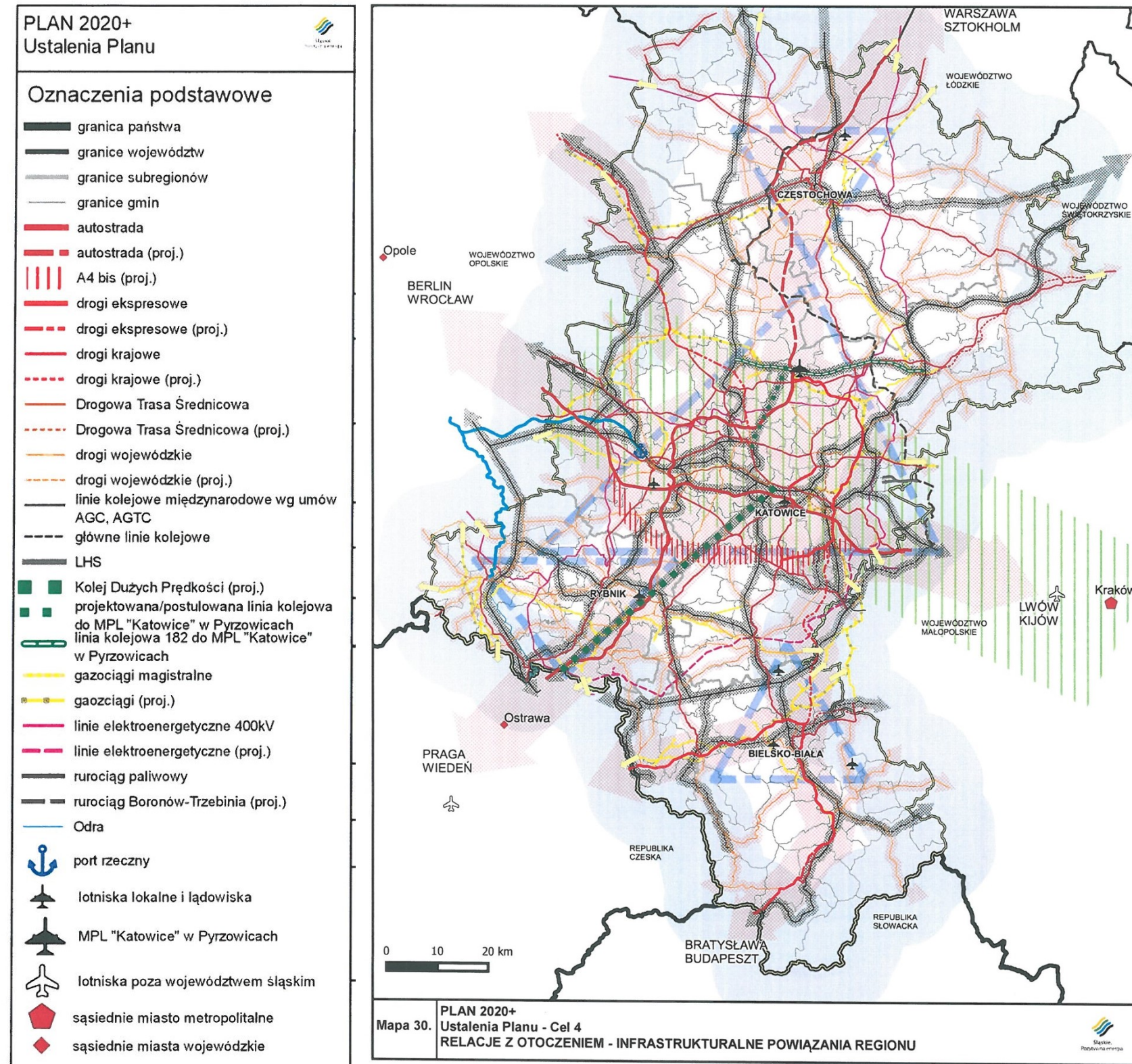
Spośród istotnych regionalnych dokumentów planistycznych autorzy wybrali i zaprezentowali poniżej wyciąg **graficzny z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+** (Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego Nr V/26/2/2016 z dnia 29 sierpnia 2016 r. przyjmująca Plan - Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 13.09.2016r., poz.4619), wnoszący do opracowywanej koncepcji następujące elementy liniowe z zakresu kierunków rozwoju systemu transportowego województwa:

- 1) generalne elementy planowanego układu drogowego - do tzw. autostrady A4 BIS włącznie, przewidywanej jako nowe południowe obejście centralnej części GZM krajowym/międzynarodowym ruchem tranzytowym,
- 2) nieliczne elementy z projektowanego obecnie układu kolei ruchu metropolitalnego/regionalnego a nawet krajowego (tzw. „kolej dużych prędkości”, układ planowany w związku z rządową koncepcją Centralnego Portu Komunikacyjnego).

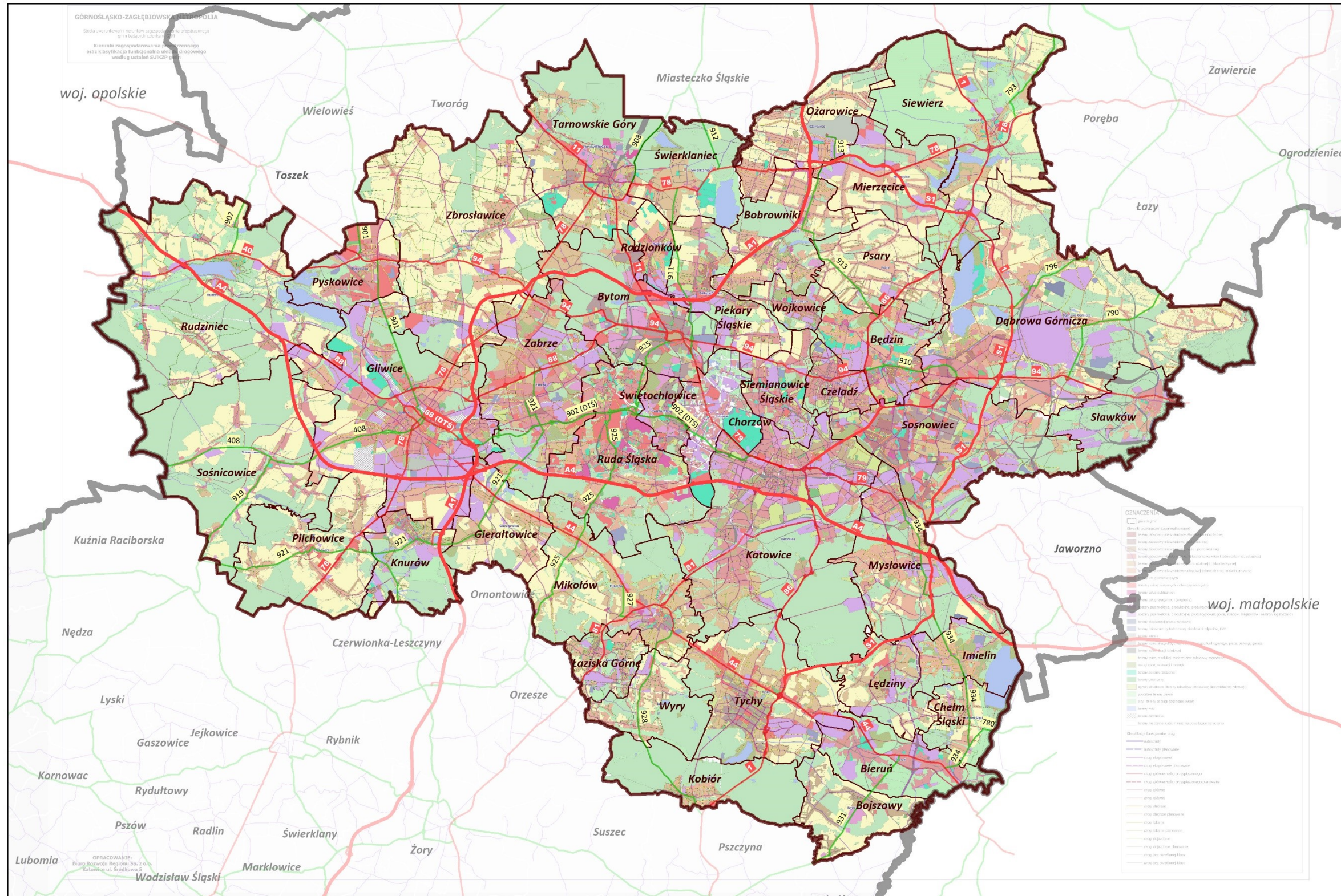
W dalszej części opracowania zaprezentowano - pozyskaną od Zamawiającego - syntezę kierunków zagospodarowania przestrzennego ze Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gmin GZM z „nałożonym” – dla ułatwienia identyfikacji poszczególnych terenów – podstawowym układem drogowym GZM.

Dane z ww. syntezy kierunków zagospodarowania przestrzennego zostaną wykorzystane przez autorów koncepcji do planowania rozwoju układu drogowego GZM, w tym m.in. jako:

- wytyczne z zakresu klasyfikacji istniejących oraz planowanych elementów układu,
- dane dot. lokalizacji terenów aktywności gospodarczej (TAG) w korytarzach projektowanych dróg.



Źródło: Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego Katowice



**SYNTEZA KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
ZE STUDIÓW UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMIN GZM WRAZ Z PODSTAWOWYM UKŁADEM DROGOWYM GZM**

2. PRZEGLĄD REGIONALNYCH I LOKALNYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

2.1. Przegląd strategii regionalnych

Analizie poddano następujące opracowania:

- Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” (oprac. Sejmik Województwa Śląskiego, lipiec 2013 r.)
- Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego (oprac. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, czerwiec 2013 r.)
- Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego (oprac. Sejmik Województwa Śląskiego, kwiecień 2014 r.)
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 (oprac. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, kwiecień 2019 r.)
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (oprac. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, luty 2016r.)
- Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 (oprac. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, listopad 2018r.)

Wyciąg z ww. opracowań zamieszczono w punkcie 2.3.1., natomiast w kolejnych podpunktach przedstawiono zebrane i uszeregowane uwagi i wnioski ekspertów – autorów strategii.

2.1.1. Diagnoza

I. Infrastruktura transportu drogowego

1. Przebiegające przez województwo śląskie i jego obszar centralny, na którym funkcjonuje Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM), szlaki transportowe o znaczeniu międzynarodowym (w tym korytarze sieci TEN-T) oraz najważniejsze trasy krajowe zapewniają wysoką dostępność transportową regionu. Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki subregionalne województwa i Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych.
2. Sprawny układ drogowy to nie tylko dobre skomunikowanie z otoczeniem, ale także wysoka przepustowość w połączeniach wewnętrznych. Szczególne znaczenie dla systemu transportu w Subregionie Centralnym ma Drogowa Trasa Średnicowa (DTŚ). Stanowi ona podstawę zintegrowanego systemu komunikacyjnego GZM zapewniając odciążenie ulic układu uzupełniającego (ulice miejskie, dzielnicowe, osiedlowe, centra miast) od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, w tym transportu średniego i ciężkiego.
3. Elementami infrastruktury o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania systemu transportowego Subregionu Centralnego są drogi powiatowe i gminne. Sieć tego rodzaju dróg składa się na układ drogowo - uliczny miast Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej i pozostałych ośrodków miejskich Subregionu Centralnego oraz obszarów wiejskich.
4. Jako niezadowolające uznawane jest powiązanie dróg lokalnych z siecią dróg wyższych kategorii, co w konsekwencji powoduje niedostateczne wykorzystanie rozwijającej się infrastruktury komunikacyjnej w regionie i obniżenie dostępności komunikacyjnej części obszarów województwa.
5. Bardzo dobra sieć transportowa sprzyja wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej. Istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Trzeba mieć na uwadze, że w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych i nowoczesnych centrów logistycznych.

6. Negatywnym skutkiem dostępności transportu drogowego jest duże i bardzo duże natężenie ruchu. Na sieci drogowej woj. śląskiego notowane są jedne z najwyższych natężeń ruchu na drogach krajowych oraz w kategorii dróg wojewódzkich. Dotyczy to główne odcinków dróg zlokalizowanych w tzw. Subregionie Centralnym, obejmującym jednostki administracyjne wchodzące w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
7. Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że na drogach krajowych większe znaczenie ma ciężki transport towarowy, a na drogach wojewódzkich osobowy transport indywidualny.
8. Wysoka gęstość sieci drogowej w województwie śląskim, zwłaszcza w jego części centralnej, oraz jej przepustowość mają wpływ na zachowania komunikacyjne mieszkańców zwiększając konkurencyjność transportu samochodowego względem zbiorowego.
9. Pomimo relatywnie bardzo dobrze rozwiniętej sieci dróg układu podstawowego i uzupełniającego, występują - także na drogach o najwyższych parametrach technicznych i największej przepustowości - tzw. „wąskie gardła”, powodujące zatory w ruchu.
10. Jedną z przyczyn obserwowanej w Metropolii kongestii drogowej, czyli chronicznego zjawiska większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury jest brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową oraz zintegrowanego systemu zarządzania ruchem poprzez tzw. inteligentne systemy transportowe (ITS). Wprowadzanie ITS, prawdopodobnie ze względu na wysokie nakłady finansowe, jest w fazie początkowej i w większości ogranicza się do rozwiązań punktowych, a nie jako obszarowego sterowania ruchem, który obejmuje co najmniej jedno miasto.
11. Ruch drogowy jest przyczyną wypadków komunikacyjnych. Drogi w województwie śląskim i w jego obszarze centralnym charakteryzują się także dużą liczbą wypadków i ich ofiar, aczkolwiek pod względem skutków tych wypadków (liczba ofiar śmiertelnych oraz liczba osób rannych w przeliczeniu na 100 wypadków, liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności oraz 100 tys. pojazdów) województwo odznacza się jednymi z najniższych wskaźników w kraju.

II. Wpływ transportu na środowisko naturalne

1. Działalność przewozowa jest źródłem niekorzystnych oddziaływań na środowisko:
 - a) Zanieczyszczenie powietrza - często rozprzestrzenia się w dużych stężeniach, na niskich wysokościach i w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. Sektor transportu, stanowi duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych i jest jednym z głównych (obok niskiej emisji) czynników odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza w miastach.
 - b) Ruch komunikacyjny jest źródłem największej uciążliwości akustycznej. Przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje zwłaszcza na głównych ciągach komunikacyjnych - poziom hałasu uwarunkowany jest strukturą i natężeniem ruchu pojazdów poruszających się po drogach, charakterem funkcji rozpatrywanych terenów, jak również odległością od dróg.
2. Wśród czynników wynikających z budowy infrastruktury transportowej oddziałujących negatywnie na środowisko naturalne wymieniane są także:
 - a) Zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez zniszczenie pokrywy glebowej, jak i rozczłonkowanie rzeźby terenu.
 - b) Degradacja wód jest wynikiem zarówno prowadzonych inwestycji, ponieważ dochodzi do zaburzenia naturalnych stosunków wodnych, jak również eksploatacji środków transportu, które przyczyniają się do zanieczyszczenia wód.

- c) Budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania oraz bytowania siedlisk i gatunków, a także wzrostu śmiertelności fauny.
 - d) Rozbudowa infrastruktury transportowej ingeruje w krajobrazy naturalne i kulturowe, często powodując znaczącą degradację ich walorów.
3. Budowa infrastruktury transportowej może mieć także zdecydowanie pozytywne konsekwencje. Umożliwia kreowanie nowych wartości przestrzennych w krajobrazie poprzez zagospodarowanie terenów przemysłowych i nieużytków w miastach metropolitalnych, przez które przebiega droga.

III. Powiązania funkcjonalne

1. Głównymi przyczynami obligatoryjnych podróży do/z pracy oraz do/z nauki jest zróżnicowanie lokalizacji miejsc zamieszkania i zakładu pracy lub szkoły. Ze Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego opracowanej w 2014 r. wynika, że:
- a) Największe zgrupowanie dojazdów do pracy występuje w centralnej części województwa. Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny charakter w obydwu kierunkach. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.
 - b) Suma wszystkich osób przyjeżdżających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się m.in. Gliwice i Sosnowiec.
 - c) Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6 tys.), z Zabrza do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).
 - d) Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Daje to ponad 54 tys. osób codziennie przemieszczających się poza granice swojej gminy.
 - e) Największa liczba uczniów wyjeżdżających do szkoły do innej gminy pokonuje codziennie trasę z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651). Ponadto duże wartości osiągają również relacje: Świętochłowice – Chorzów, Mysłowice – Katowice i Bytom – Tarnowskie Góry.
2. Centralna część województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z aglomeracją rybnicką.

IV. Przewidywane zmiany w procesach transportowych

- 1. Postępujący szybko ubytek liczby mieszkańców w centralnej części województwa śląskiego w prosty sposób przełoży się na mniejszą liczbę podróży i na spadek natężenia ruchu na drogach.
- 2. Ze względu na proces starzenia się społeczeństwa zmieniają się zachowania komunikacyjne znaczącej, coraz liczniejszej grupy społeczeństwa. U seniorów zmniejsza się liczba podróży wynikających z potrzeb obligatoryjnych (praca), a ze względów zdrowotnych lub wskutek zmniejszenia się dochodu rozporządzalnego ma miejsce ograniczenie lub nawet rezygnacja z korzystania z samochodu na rzecz podróży transportem zbiorowym.

3. Równocześnie - z uwagi na wzrost zamożności społeczeństwa – można się spodziewać zwiększenia liczby samochodów wśród młodszych pokoleń. Osoby te cechują się na ogół dużą mobilnością, podejmują podróże związane nie tylko z pracą lub nauką, ale bardzo często przemieszczają się w celu zagospodarowania czasu wolnego.
4. Intensyfikację wielu problemów transportowych na terenach miejskich przynosi niekontrolowana, źle zaplanowana urbanizacja coraz rozleglejszych terenów podmiejskich (sub-urbanizacja). Główne z nich to: nasilenie kongestii drogowej na trasach łączących obszary podmiejskie z ośrodkami oferującymi pracę i edukację, obciążenie transportu zbiorowego koniecznością prowadzenia dodatkowych połączeń do odległych miejscowości, a także wzrost negatywnego oddziaływania całego systemu transportowego na środowisko naturalne.

2.1.2. Cele i zadania GZM

I. Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

System transportowy Metropolii powinien umożliwiać łatwe osiągnięcie dowolnego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury oraz usług transportowych.

Dostępność poszczególnych miejsc powinna być analizowana w aspekcie wszystkich gałęzi transportu tj. drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego oraz rowerowego. Jest ona determinowana zarówno przez sposób zagospodarowania przestrzeni jak i działanie systemu transportu, a rozpatrywać można ją zarówno w kontekście zewnętrznym jak i wewnętrznym.

W kontekście zewnętrznym – jako element krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawą jest tu usytuowanie systemu transportu województwa śląskiego w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T i połączenie z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi. Kontekst wewnętrzny dotyczy natomiast połączeń pomiędzy ośrodkami w obrębie Metropolii oraz pomiędzy GZM a innymi ośrodkami regionalnymi województwa śląskiego (Częstochowa, Bielsko-Biała, Rybnik), a także z innymi lokalnymi ośrodkami rozwoju i obszarami peryferyjnymi województwa.

Osiągnięcie zamierzonego poziomu dostępności zewnętrznej i wewnętrznej usytuowanych w GZM ośrodków różnej rangi, wymagać będzie budowy, rewitalizacji i modernizacji infrastruktury różnych gałęzi transportu. Przedmiotowe działania będą decydować o sprawności funkcjonowania subregionu i będą stanowiły jeden z podstawowych elementów wysokiej jakości życia mieszkańców całego województwa śląskiego.

II. Komplementarność systemu transportowego

Komplementarność rozumiana jako integracja wewnątrz- i międzygałęziowa powinna prowadzić do stworzenia systemu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Punkt ciężkości położony jest tutaj nie na same sieci transportowe, ale na organizację efektywnych powiązań pomiędzy nimi. Wykorzystywanie różnorodnych podsystemów transportu podczas przewozu osób bądź towarów umożliwia sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, zmniejszenie kongestii oraz złagodzenie presji na środowisko.

W skład tych podsystemów w województwie śląskim wchodzi: transport drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny i rowerowy. Powinny one stanowić spójny system komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych.

W zakresie rozwoju transportu towarowego istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych, przy których priorytetowo takie centra będą rozwijane. Dobrze ich skomunikowanie z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa w zakresie transportu towarów. Istotna jest polityka parkingowa, która powinna zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ich ograniczonej podaży i przepustowości ulic.

III. Efektywna mobilność

Aby system transportu zbiorowego funkcjonował sprawnie potrzeba dwutorowego podejścia, nakierowanego na zapewnienie właściwej organizacji ruchu, a jednocześnie dążenie do jak najściślejszej współpracy pomiędzy wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w ten proces.

Problem wynikający z nasilających się zjawisk kongestii transportowej i rosnącej liczby „wąskich gardeł”, zakłócających płynność ruchu, nie może być w prosty sposób rozwiązany poprzez ciągły rozwój sieci drogowej ze względu na ograniczone zasoby finansowe na inwestycje infrastrukturalne, jak i przez ograniczenia przestrzenne występujące w gęsto zabudowanej tkance miejskiej.

Do obniżenia tych uciążliwości przyczynić się może dobrze zorganizowany transport zbiorowy stanowiący swego rodzaju kręgosłup każdej nowoczesnej metropolii czy aglomeracji. Istotnym elementem rozwiązania tego problemu powinna być budowa systemów *Park & Ride* (Parkuj i Jedź) i *Park & Walk* (Parkuj i Idź), zlokalizowanych m.in. w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych, w tym dworców kolejowych lub innych węzłów komunikacji zbiorowej i indywidualnej.

Działania związane z właściwą organizacją ruchu powinny opierać się na możliwie najbardziej efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury transportowej. Powinny koncentrować się one m.in. na uprzywilejowaniu transportu zbiorowego, zapewnieniu jego konkurencyjności i wysokiej jakości usług, tak aby przetransferować część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego, w tym kolei, tworzącej główny szkielet komunikacyjny łączący poszczególne miasta Metropolii Górnośląskiej.

IV. Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego

Poprawa bezpieczeństwa, rozumiana w aspekcie przewozu (*security*) oraz otoczenia transportu (*safety*), stanowi jeden z podstawowych elementów rozwoju transportu. Swoim zakresem powinna obejmować nie tylko poprawę jakości infrastruktury i środków transportu, ale również ich wpływ na jakość środowiska naturalnego.

Głównym celem podejmowanych działań powinno być ograniczenie do minimum zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu

V. Integracja transportu

Integracja transportu podnosi konkurencyjność i efektywność transportu, a tym samym może przyczynić się do równoważenia mobilności. Efekty ekonomiczne przypisywane procesom integracji wymagają w pierwszej kolejności integracji w obszarze powiązań komunikacyjnych i to nie tylko w obrębie samego miejskiego transportu zbiorowego, ale szerzej – transportu zbiorowego z transportem indywidualnym.

Dlatego też priorytetowe rozwiązania z punktu widzenia równoważenia mobilności dotyczą fizycznej integracji transportu i są nimi centra (punkty) przesiadkowe, zwłaszcza na styku transport indywidualny (w tym rowery)-transport zbiorowy. Takie projekty powinny mieć szczególne znaczenie z punktu

widzenia zrównoważonej mobilności. Zwłaszcza kiedy miejsce „złamania” procesu przewozowego znajduje się poza obszarem wysokiej kongestii.

Tworzenie centrów przesiadkowych należy powiązać z działaniami z zakresu informacji pasażerskiej oraz organizacji przewozów.

2.1.3. Wnioski z przeglądu i analiz strategii rozwoju regionu

1. Budowa i modernizacja sieci transportowej regionu powinna być projektowana z myślą o stworzeniu zintegrowanego systemu transportu uwzględniającego zrównoważony rozwój regionu oraz poprawę bezpieczeństwa. Przedmiotowy system powinien w szczególności mieć charakter multimodalny.
2. Szczególnych działań wymaga poprawa stanu dróg oraz ich przystosowanie do obecnych i przyszłych obciążeń. Należy stale dążyć do poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami życia gospodarczego kraju i UE oraz wewnątrz regionu, jak również inwestować w infrastrukturę uzupełniającą tzn. budowę dróg między węzłami autostrad, budowę obwodnic czy udrożnienie połączeń między ośrodkami metropolitalnymi.
3. Charakterystyczne dla obszaru Subregionu Centralnego jest łączenie problemów miast metropolitalnych z obszarem oddziaływania Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej oraz terenami przyległymi o przestrzennej, ekonomicznej i społecznej charakterystyce właściwej dla suburbiów i wsi. W tych uwarunkowania przygotowywanie rozwiązań transportowych wymaga podejścia oryginalnego i opartego na znajomości specyfiki lokalnej. W szczególności chodzi o uwzględnienie dwóch modeli obsługi transportowej potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców oraz zróżnicowanie systemów transportowych zapewniających podaż usług.
4. Pomimo iż rozwój układu drogowego nie jest najważniejszy z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, należy podejmować działania mające na celu modernizację dróg celem poprawy bezpieczeństwa ich użytkowników oraz rozwój sieci w obszarach o niższym wskaźniku urbanizacji.
5. Trzeba dążyć do ograniczenia zatorów komunikacyjnych i „wąskich gardeł” w sieciach transportowych oraz do uzupełnienia brakujących odcinków i poprawy dostępności obszarów peryferyjnych. Zwiększy to przepustowość poszczególnych odcinków sieci i węzłów, a przez to doprowadzi do zwiększenia szybkości podróżowania i zmniejszenia kosztów operacyjnych działalności transportowej.
6. Trzeba pamiętać, że przyrost infrastruktury drogowej ma małe szanse nadążyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału infrastrukturalnego województwa.
7. Na obszarze subregionu brakuje kompleksowych rozwiązań ITS, a wdrożone projekty posiadają charakter wyspowy. Należy podjąć starania nad wdrożeniem kompleksowych systemów obszarowego sterowania ruchem. Ważnym aspektem jest, by wdrożenie kompleksowych rozwiązań ITS opartych na systemach z otwartą architekturą umożliwiającą jej dalszy rozwój w sposób modułowy.
8. Aby wpłynąć na zmniejszenie kongestii na drogach należy dążyć do maksymalnego rozwoju systemów multimodalnych, w tym do zwiększenia nacisku na transport kolejowy. Odciążenie dróg powinno stać się jednym z priorytetów rozwoju systemu transportowego. Dalszy wzrost natężenia ruchu na drogach będzie prowadził do zmniejszenia dostępności komunikacyjnej całego regionu.
9. System zarządzania infrastrukturą i ruchem w transporcie jest wynikiem wieloletniej ewolucji, która doprowadziła do jego obecnego kształtu. Ma on zarówno swoje wady jak i zalety. Zasadniczą wadą

w zakresie zarządzania wydaje się traktowanie transportu, jako systemu składającego się z niezależnych, luźno ze sobą powiązanych podsystemów. Ze względu na wieloletnie opóźnienia dopiero obecnie zaczyna się postrzegać transport, jako kompleksowy i zintegrowany system, będący zbiorem sprzężonych ze sobą elementów. Do rozwoju takiego systemu konieczne wydaje się skoordynowanie działań na poziomie regionalnym między wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w zarządzanie transportem. Tylko kompleksowe i ponadgałęziowe podejście do rozwoju transportu, traktowanego jako transport multimodalny, może pozwolić na dalszy jego efektywny rozwój. W transporcie drogowym należy zwrócić uwagę na znaczne rozproszenie kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą i ruchem.

10. Problemem jest obecnie słabość systemu planowania na wszystkich szczeblach. Przejawia się to w szczególności brakiem polityk transportowych oraz strategii rozwoju transportu. Konieczne jest więc jak najszybsze wypracowanie takich wizji rozwoju, aby pozwoliły one na zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu oraz doprowadziły do ich integracji, zarówno między gałęziami jak i między jednostkami administracyjnymi, tworząc spójny system komunikacyjny w województwie. Musi być on rozpatrywany w szerszym kontekście, jako część systemu krajowego i europejskiego.

2.2. Przegląd strategii rozwoju gmin wchodzących w skład GZM

2.2.1. Polityka rozwoju i strategii rozwoju gmin

Jednym z obowiązków samorządów lokalnych oraz związków metropolitalnych - wynikających z ustawodawstwa Rzeczypospolitej Polskiej - jest prowadzenie polityki rozwoju, m.in. na podstawie strategii rozwoju. Definiuje ją ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 2019 r. poz. 1295) w art. 2., jako zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju oraz spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej.

Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano przeglądu strategii rozwoju jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład GZM pod względem celów, zadań i działań związanych z transportem i infrastrukturą służącą transportowi na obszarze poszczególnych miast i gmin. Poddane analizie strategii nie są opracowaniami jednolitymi pod względem formy, zakresu ani czasu sporządzenia i obowiązywania, zazwyczaj są w nich jednak zapisane cele strategiczne, cele operacyjne oraz kierunki działań.

Wyciąg z ww. opracowań zamieszczono w punkcie 2.3.2.

Diagnoza stanu istniejącego i potrzeb gmin oparta jest na ogół o tzw. analizę SWOT. Jest to jedna z najpopularniejszych technik analitycznych, w której oceniane uwarunkowania rozdziela się pomiędzy cztery kategorie: **S** (Strengths) – mocne strony, **W** (Weaknesses) – słabe strony, **O** (Opportunities) – szanse **T** (Threats) – zagrożenia. Mocne i słabe strony (S i W) utożsamiane są zazwyczaj z czynnikami wewnętrznymi, na które oceniany podmiot (gmina) może wpływać, natomiast szanse i zagrożenia (O i T) z czynnikami zewnętrznymi (z otoczenia), na które gmina może nie mieć bezpośredniego wpływu.

2.2.2. Wnioski z przeglądu i analiz strategii rozwoju gmin wchodzących w skład GZM

Położenie i dostępność komunikacyjna są postrzegane jako jeden z najważniejszych czynników służących funkcjonowaniu jednostek samorządu terytorialnego i rozwijaniu ich funkcji. Także jako niezbędny element współpracy między miastami i gminami wchodzącymi w skład GZM.

Ze strategii rozwoju gmin wynika m.in. potrzeba spójnego (opartego o jednolite zasady) systemu transportowego w ramach GZM. Wskazuje się w nich, że taka sieć – zarówno infrastrukturalna jak i transportu zbiorowego – jest konieczna dla zapewnienia mieszkańcom dostępu do infrastruktury gospodarczej, usług publicznych, rynków pracy, instytucji kulturalnych i obiektów sportowych.

W sferze gospodarczej dobra infrastruktura transportowa, szczególnie powiązania z dalekim otoczeniem, ułatwia przyciąganie inwestorów.

Mniejsze jednostki administracyjne wskazują konieczność działań na rzecz wzmocnienia powiązań transportowych z głównymi ośrodkami GZM. Dotyczy to przede wszystkim gmin wiejskich oferujących dobre warunki do osiedlania się oraz wypoczynku i rekreacji, jednak nieposiadających odpowiednio dużej i wystarczająco atrakcyjnej oferty zatrudnienia.

W gminach „obwarzankowych” czyli w gminach otaczających rdzeń GZM, który tworzą miasta na prawach powiatu obserwuje się duże tempo przyrostu ludności w przeciwieństwie do samego rdzenia. Co prawda nominalnie nie są to duże wartości, jednak o ile miejscowości te nie są położone przy głównych szlakach komunikacyjnych, to w przyszłości niedomagania infrastruktury transportowej mogą stać się barierą dalszego rozwoju. Gminy te są jednak ograniczone potencjałem finansowym i w związku z tym mają znikome możliwości samodzielnego działania w kierunku poprawy stanu infrastruktury. Wydaje się konieczne stworzenie mechanizmu koordynacji poczynań w tym względzie w ramach GZM.

Postulowane są nie tylko zmiany w sieci drogowej, ale także rozwój transportu szynowego. Przykładem jest miasto Radzionków zainteresowane aktywnym włączeniem się w koalicję na rzecz stworzenia szybkiego połączenia kolejowego z Katowicami.

Postulaty dot. polepszenia infrastruktury transportowej i połączeń komunikacyjnych nie wynikają z tradycyjnego podejścia, że im więcej tym lepiej, ale z wyczuwania konkretnej potrzeby. Teza taka wydaje się uprawniona, gdyż w strategiach gmin posiadających najlepiej rozwiniętą infrastrukturę drogową (Gliwice, Mierzęcice) nie pojawiają się takie potrzeby, albo wcale, albo nie na czołowych miejscach w rankingu.

2.3. Wyciąg z dokumentów strategicznych

2.3.1. Strategie regionalne

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

„ŚLĄSKIE 2020+”

(Sejmik Województwa Śląskiego, lipiec 2013 r.)

Niniejszy 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.

DIAGNOZA STRATEGICZNA

[str.33] Infrastruktura transportowa

Sieć infrastruktury transportowej województwa jest rozbudowana i w znacznej części wpisuje się w Transeuropejską Sieć Transportu (TEN-T). Jest to sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stworzona w celu zapewnienia spójności kontynentu europejskiego. Na jej realizacji opiera się polityka transportowa UE, a jej celem jest stworzenie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej (UE).

Rozwijana jest w podejściu dwupoziomowym, obejmującym sieć kompleksową (comprehensive network) i sieć bazową (core network).

Podstawowy poziom TEN-T stanowi sieć kompleksowa, która składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środków wspierających efektywne wykorzystywanie tego rodzaju infrastruktury.

W skład sieci kompleksowej (comprehensive network) na obszarze województwa śląskiego wchodzi:

- transport drogowy:
 - S1 Bielsko-Biała – Cieszyn *(na podst. Rozporządzenia Rady Ministrów z 19.05.2016 r. zmieniającego rozporządzenie ws. sieci autostrad i dróg ekspresowych nastąpiła zmiana oznaczenia drogi Bielsko-Biała - Cieszyn z S1 na S52)*;
 - S11 Kępno – Pyrzowice;
- transport kolejowy:
 - Gdynia – Tczew – Toruń – Częstochowa – Tarnowskie Góry – Katowice;
 - Trzebinia – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice;
 - Katowice – Orzesze – Tychy – Oświęcim;
 - Kielce – Częstochowa – Fosowskie (Opole);
 - Gliwice – Kędzierzyn-Koźle;
 - Katowice – Ostrawa (linia planowana);
- terminale kolejowo-drogowe:
 - Pyrzowice;
 - Gliwice;
- transport lotniczy: brak;
- transport wodny: brak.

Drugim poziomem TEN-T jest sieć bazowa, która znajduje się nad siecią kompleksową i składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne pod względem realizacji celów polityki transeuropejskiej sieci transportowej.

W skład sieci bazowej (core network) na obszarze województwa śląskiego wchodzi:

- transport drogowy:
 - A4 Olszyna/Zgorzelec - Legnica - Bielany Wrocławskie (Wrocław) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl – Medyka;
 - A1 Gdańsk - Łódź - Częstochowa - Pyrzowice – Gorzyczki;
 - DK1/DK86/DK1/S69 Gdynia/Gdańsk - Toruń - Włocławek - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Bielsko-Biała - Żywiec – Zwardoń
(na podst. Rozporządzenia Rady Ministrów z 19.05.2016 r. zmieniającego rozporządzenie ws. sieci autostrad i dróg ekspresowych nastąpiła zmiana oznaczenia drogi Bielsko-Biała - Żywiec – Zwardoń z S69 na S1);
- transport kolejowy:
 - Gdynia - Gdańsk - Tczew - Iława - Warszawa - Zawiercie - Katowice - Bielsko-Biała - Zwardoń/Zebrzydowice;
 - Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Przemyśl – Medyka

- Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
- terminale kolejowo-drogowe:
 - Sławków;
- transport lotniczy:
 - Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach;
- transport wodny: brak.

Województwo śląskie charakteryzuje się największą gęstością dróg w tym autostrad i dróg ekspresowych w kraju. Przez region przebiega autostrada A1 i A4 oraz drogi ekspresowe S-1 oraz S-69 (*aktualnie: S1 oraz S52*).

Długość dróg publicznych o nawierzchni twardej w województwie śląskim w 2011 roku wynosiła ponad 22 tys. km, a ich gęstość jest największa w porównaniu z innymi województwami i wynosi 179,6 km/100 km² (dwukrotnie przekraczała średnią krajową).

Niezadowalające jest powiązanie sieci dróg lokalnych z siecią dróg wyższych kategorii, a w konsekwencji niedostateczne wykorzystanie rozwijającej się infrastruktury komunikacyjnej w regionie i obniżenie dostępności komunikacyjnej części obszarów województwa.

Województwo śląskie charakteryzuje się zarówno największym natężeniem ruchu na drogach krajowych jak i największym wzrostem tego natężenia w ciągu ostatnich pięciu lat. W 2010 r. natężenie ruchu na drogach regionu wyniosło 18,3 tys. pojazdów/dobę i było dwukrotnie wyższe od średniej krajowej.

W odniesieniu do roku 2005 ruch na drogach w regionie wzrósł o 32% (tempo wzrostu dla Polski wyniosło 22%).

Ponadto charakteryzuje się również drugim po województwie małopolskim natężeniem ruchu na drogach wojewódzkich (4 899 pojazdów/dobę w 2010 r.). Istotnym problemem pozostaje przepływ ruchu tranzytowego przebiegającego przez centra miast.

W regionie występuje najwyższa wartość przewozów ładunków transportem samochodowym wewnątrz regionu oraz do innych województw. Dużym tempem wzrostu odznacza się także wielkość importu ładunków z zagranicy.

W 2011 r. województwo śląskie charakteryzuje się największą po mazowieckim bezwzględną liczbą wypadków drogowych (5031) oraz ofiar śmiertelnych w wypadkach (347). Jednocześnie województwo charakteryzowało się jednym z najniższych w kraju wskaźników ofiar śmiertelnych na 100 wypadków (6,9) oraz wskaźników rannych na 100 wypadków (121,5).

[str.39] **PROGNOZY I TRENDSY KSZTAŁTUJĄCE PROCESY ROZWOJU REGIONU**

Opierając się na analizach oraz prognozach dotyczących kształtowania się rozwoju w skali krajowej oraz europejskiej, jak również zjawisk o zasięgu globalnym, do głównych uwarunkowań, mogących wpływać na intensywność procesów rozwoju województwa, zaliczyć można:

c) zmiany infrastrukturalne

- włączanie Polski w sieć kolei wysokich prędkości, powodujące wzrost dostępności przestrzennej głównych ośrodków gospodarczych Europy,
- budowanie spójnego systemu autostrad i dróg ekspresowych, obsługującego główne korytarze transportowe (w tym międzynarodowe) i zapewniającego powiązania pomiędzy największymi miastami w Polsce,

- utrzymująca się presja popytu na zwiększanie potencjału infrastruktury drogowej, zwłaszcza o znaczeniu międzynarodowym i krajowym przy dużym potencjalnym popycie na usługi transportu kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego,
- rosnąca liczba przewozów realizowanych transportem lotniczym i kolejowym, w tym przewozów towarowych w UE,
- rosnące natężenie ruchu transportu towarowego i pasażerskiego w UE,
- rosnąca rola regionalnych portów lotniczych, w tym międzynarodowych i lotnisk lokalnych,
- spadająca liczba przewozów w zamiejskim transporcie kolejowym i autobusowym,
- zmieniający się podział zadań przewozowych odbijający się niekorzystnie na miastach, gdzie powstanie presja na rozbudowę układu drogowego i parkingowego w zatłoczonych obszarach śródmiejskich oraz na trasach dojazdowych,
- rosnąca liczba dużych centrów logistycznych pociągających za sobą wzrost ruchu multimodalnego.

ANALIZA SWOT

W obszarze priorytetowym A – „Nowoczesna gospodarka” wymieniono m.in.

➤ SIŁY:

- Wysoka atrakcyjność inwestycyjna i dogodne warunki inwestycyjne w kontekście dostępności transportowej
- Duża powierzchnia i dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych

W obszarze priorytetowym C – „Przestrzeń” wymieniono m.in.

➤ SIŁY:

- Rozwinięta sieć kolejowa, drogowa i lotnicza (MPL w Pyrzowicach) – położenie węzłowe

➤ SŁABOŚCI:

- Braki w systemie i zły stan dróg lokalnych
- Niezadawalający stan sieci kolejowej, szczególnie w obszarach eksploatacji górniczej
- Zakorkowanie centrów miast, brak parkingów

➤ SZANSE:

- Wsparcie finansowe rozbudowy i podnoszenia jakości infrastruktury transportowej
- Integracja systemów transportowych

➤ ZAGROŻENIA:

- Ograniczone możliwości finansowania przebudowy dróg lokalnych

W obszarze priorytetowym D – „Relacje z otoczeniem” wymieniono m.in.

➤ SIŁY:

- Transgraniczne położenie na przecięciu głównych korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim
- Bliskość ważnych ośrodków miejskich o znaczeniu europejskim
- Dobrze rozbudowana infrastruktura lotnicza, drogowa i kolejowa
- Dogodne warunki dla rozwoju transportu multimodalnego

➤ SŁABOŚCI:

- Niezadawalający stan infrastruktury kolejowej i drogowej na obszarze transgranicznym
- Niski poziom integracji multimodalnej transportu

➤ SZANSE:

- Wsparcie spójności transportowej regionów transgranicznych w politykach i funduszach unijnych

➤ ZAGROŻENIA:

- Brak stabilności i konsekwencji w rozwoju transeuropejskich korytarzy transportowych
- Opóźnienia w realizacji inwestycji szybkiego międzynarodowego transportu kolejowego

OBSZARY PRIORYTETOWE, CELE I KIERUNKI

Obszar priorytetowy: (C) PRZESTRZEŃ

[str.96] **Cel operacyjny: C.2. Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi**

Kierunki działań:

1. Poprawa powiązań transportowych poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej wzmacniającej związek funkcjonalny i przestrzenny a obejmującej m.in. rozbudowę i modernizację dróg wojewódzkich, w tym budowę obwodnic miejscowości.
2. 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.
3. Wsparcie tworzenia systemów transportu zbiorowego, obejmujących Metropolię, aglomeracje i ich bezpośrednie otoczenie funkcjonalne, lokalne ośrodki rozwoju oraz obszary wiejskie. (...)

Zakładane główne efekty planowanych działań:

- Poprawa dostępności komunikacyjnej w regionie.
- Integracja funkcjonalna.
- Rozwój funkcji metropolitalnych.
- Wysoka atrakcyjność województwa.
- Dyfuzja rozwoju.
- Poprawa dostępności usług publicznych.
- Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich.

Obszar priorytetowy: (D) RELACJE Z OTOCZENIEM

[str.105] **Cel operacyjny: D.3. Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych**

Kierunki działań:

1. 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).

2. Włączanie w europejskie systemy przesyłowe.
3. Włączanie w europejskie systemy transportowe (sieć TEN-T).
4. Wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, w tym rozwój centrów logistycznych o znaczeniu międzynarodowym.

Zakładane główne efekty planowanych działań:

- Poprawa dostępności komunikacyjnej w wymiarze krajowym i międzynarodowym.
- Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego.
- Poprawa atrakcyjności inwestycyjnej województwa.
- Zwiększenie mobilności mieszkańców województwa.

DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

(Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, czerwiec 2013 r.)

Diagnoza systemu transportu województwa śląskiego jest próbą identyfikacji i inwentaryzacji systemu transportu w województwie śląskim. Zawiera informacje w zakresie uwarunkowań społeczno-gospodarczych i środowiskowych rozwoju transportu, dostępności transportowej regionu, stanu infrastruktury, rynku przewozów, systemów zarządzania oraz bezpieczeństwa w transporcie.

STAN INFRASTRUKTURY

[str. 115] Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

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

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

Szczególnych działań wymaga poprawa stanu dróg oraz ich przystosowanie do obecnych i przyszłych obciążeń. Należy stale dążyć do poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami życia gospodarczego kraju i UE oraz wewnątrz regionu, jak również inwestować w infrastrukturę uzupełniającą tzn. budowę dróg między węzłami autostrad, budowę obwodnic czy udrożnienie połączeń między ośrodkami metropolitalnymi. Trzeba pamiętać, że przyrost infrastruktury drogowej ma małe szanse nadążyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest

zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału infrastrukturalnego województwa.

RYNEK PRZEWOZÓW

[str. 158] Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

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

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

ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM

[str. 180] Wnioski – rekomendacje do dalszych prac

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

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

STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

(Sejmik Województwa Śląskiego, kwiecień 2014 r.)

[Str.3] Celem opracowania 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. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego będzie miała charakter długookresowy i wyznaczała cele oraz działania w perspektywie do 2030 roku, uwzględniając warunki funkcjonowania i prognozy rozwoju dla różnych gałęzi transportu i komunikacji publicznej.

DIAGNOZA STRATEGICZNA

CZYNNIKI SPOŁECZNO-GOSPODARCZE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU

[str. 7] Powiązania funkcjonalne:

- 1) Rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich największe zgrupowanie występuje w centralnej części województwa. Dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny charakter w obydwu kierunkach. Na plan pierwszy wysuwają się jednak Katowice, które są silnym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa.
- 2) Suma wszystkich osób przyjeżdżających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób przyjeżdża do pracy do Katowic (96,4 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec.
- 3) Największe potoki przepływu osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.). Na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic (5,7 tys.), z Tychów do Katowic (5,6 tys.), z Zabrze do Gliwic (5,2 tys.), z Siemianowic-Śląskich do Katowic (4,9 tys.), z Mysłowic do Katowic (4,5 tys.), z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (4,3 tys.) oraz z Bytomia do Katowic (3,8 tys.).
- 4) Centralna część województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z Aglomeracją Rybnicką. Stosunkowo słabe natomiast są powiązania wewnątrz subregionu zachodniego - pomiędzy Aglomeracją Rybnicką, a zachodnią częścią tego subregionu, czyli powiatem raciborskim. Dla tego obszaru zdecydowanie najważniejszym ośrodkiem jest nie miasto centralne subregionu, ale Racibórz.
- 5) Subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań. Oprócz niego można wyróżnić jedynie dwa inne ważne ośrodki. Są nimi: Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, generujący przyjazdy z południowego krańca subregionu.
- 6) Subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn, z których ośrodkiem zdecydowanie największym jest Bielsko-Biała. Silne są powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami tego subregionu oraz powiązania z innymi subregionami.
- 7) Analiza powiązań przygranicznych wskazuje, że województwo śląskie najsilniejsze powiązania ościenne posiada z województwem małopolskim.
- 8) Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Daje to ponad 54 tys. osób codziennie przemieszczających się poza granice swojej gminy.

9) Największa liczba uczniów wyjeżdżających do szkoły do innej gminy pokonuje dziennie trasę z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651). Ponadto duże wartości osiągają również relacje: Gorzyce – Wodzisław Śląski, Świętochłowice – Chorzów, Jasienica – Bielsko-Biała, Mysłowice – Katowice, Mykanów – Częstochowa, Czerwionka-Leszczyny – Rybnik, Bytom – Tarnowskie Góry.

10) Najwięcej uczniów przyjeżdża do szkół ponadgimnazjalnych zlokalizowanych w Częstochowie (ponad 6 tys.), a następnie do placówek w: Bielsku-Białej, Tarnowskich Górach, Żywcu i Wodzisławiu Śląskim.

[str.9]: Czynniki środowiskowe:

6) Źródłem największej uciążliwości akustycznej jest ruch komunikacyjny, a zwłaszcza drogowy. Do miejscowości o najwyższym poziomie uciążliwości hałasu należą w kolejności: Sośnicowice, Ogrodzieniec, Kroczyce, Orzesze, Koszęcin, Łaziska Górne, Brenna i Strumień. Poziom hałasu w tych gminach uwarunkowany jest strukturą i natężeniem ruchu pojazdów poruszających się po drogach, charakterem funkcji rozpatrywanych terenów, jak również odległością od dróg.

7) Największa emisja zanieczyszczeń oraz najwyższy wskaźnik emisji na powierzchnię występują w obszarach o największej koncentracji ludności, czyli w Metropolii Górnośląskiej oraz Aglomeracji Rybnickiej. Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest zaś emisja antropogeniczna, na którą składa się emisja z działalności przemysłowej, z sektora bytowego oraz emisja ze środków transportu.

TENDENCJE WPŁYWAJĄCE NA SYSTEM TRANSPORTU

[str.10]

Tab. 1. Tendencje mające potencjalny wpływ na rozwój transportu w perspektywie 2030 roku.

ZIDENTYFIKOWANE TENDENCJE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
DEMOGRAFICZNE:	
spadek liczby ludności	Spadek liczby ludności województwa może prowadzić do spadku natężenia ruchu na drogach zwłaszcza na terenie subregionów: północnego i centralnego, gdzie z roku na rok liczba ludności stale maleje. Sytuacja ta może również wpłynąć na spadek ilości osób korzystających z transportu zbiorowego.
starzenie się społeczeństwa	Starzenie się społeczeństwa może przyczynić się do rozwoju transportu publicznego – dostosowanie taboru do osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz zmiany tras przejazdów przyczyni się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym
koncentracja ludności w aglomeracjach	Problemy z płynnością funkcjonowania komunikacji mogą się nasilić w miejscach o największej gęstości zaludnienia oraz

ZIDENTYFIKOWANE TENDENCJE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
	najwyższym poziomie urbanizacji (w subregionie centralnym).
<p>GOSPODARCZE:</p> <p>wysoka wartość PKB</p> <p>wysoka wartość dodana brutto</p> <p>niskie tempo przyrostu PKB</p> <p>wysoki udział usług w tworzeniu PKB</p> <p>duży udział przedsiębiorstw innowacyjnych</p> <p>znaczna koncentracja działań B+R</p> <p>silny ośrodek produkcyjny</p>	<p>Województwo śląskie jest najbardziej atrakcyjnym regionem inwestycyjnym w Polsce (zgodnie z rankingiem Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową). Stąd też wynika wysoka wartość PKB i wartości dodanej brutto. Województwo staje się centrum nowoczesnych technologii, co może sprzyjać w przyszłości rozwojowi szczególnie transportu lotniczego, dróg szybkiego ruchu oraz szybkiej kolei. Ponadto usytuowanie województwa na przecięciu szlaków transeuropejskich wpływa na wzmożenie ruchu towarowego.</p> <p>Specyfika regionu, opierającego się głównie na przemyśle, wpływa znacząco na rodzaj wykorzystywanego transportu. W związku z produkcją przemysłową szczególną rolę będzie/powinien odgrywać transport intermodalny. Uwzględniając istniejące tendencje można oczekiwać także wzrostu liczby samochodów ciężarowych, które wymagają dróg spełniających odpowiednie warunki techniczne.</p>
<p>SPOŁECZNE:</p> <p>niski poziom aktywności zawodowej mieszkańców</p> <p>niski poziom wskaźnika zatrudnienia</p> <p>niska stopa bezrobocia</p>	<p>Niski poziom aktywności zawodowej, jak również niski poziom wskaźnika zatrudnienia, może wskazywać na niską mobilność ludności zamieszkałej w województwie śląskim. Ponadto osoby należące do tej grupy, jeśli podejmują podróż nie są zobligowane godzinami pracy, co wpływa na rozłożenie natężenia ruchu w ciągu dnia.</p> <p>Niska stopa bezrobocia w stosunku do innych województw (szczególnie w subregionie centralnym) wpływa na wzmożenie ruchu na drogach oraz w komunikacji publicznej zwłaszcza w godzinach szczytu (dojazdy do pracy).</p>

ZIDENTYFIKOWANE TENDENCJE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
<p>migracje wahadłowe ludności</p> <p>przeciętny poziom wynagrodzeń niskie dochody samorządów</p> <p>duża liczba studentów</p> <p>dobra dostępność do specjalistycznych placówek ochrony zdrowia i rozwinięty system ratownictwa medycznego</p>	<p>Analiza powiązań funkcjonalnych wykazała wysoki wskaźnik migracji w zakresie dojazdów do pracy i szkół ponadgimnazjalnych. Może to wpłynąć na zmianę liczby pasażerów transportu zbiorowego i natężenia ruchu na drogach. Ponadto wskazuje na konieczność utrzymania i/lub poprawy sieci transportowej oraz dostosowania oferty przewoźników do potrzeb mieszkańców.</p> <p>W województwie średnie wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie nieco wyższym od średniej krajowej. Taki poziom zarobków ludności może powodować przesiadanie się na własne środki transportu. Z kolei niskie dochody samorządów lokalnych przypadające na 1 osobę mogą ograniczyć możliwości dofinansowania transportu publicznego oraz poprawy jakości lokalnej infrastruktury transportowej.</p> <p>Województwo śląskie jest istotnym ośrodkiem akademickim w skali kraju. Studenci podejmujący naukę w regionie pochodzą zarówno z terenu województwa śląskiego jak i z innych regionów kraju. Ilość studentów wpływa na wzmożenie ruchu na drogach, zwłaszcza w ramach komunikacji publicznej (zjawisko sezonowości natężenia ruchu pasażerskiego).</p> <p>Istotnym elementem polityki transportowej jest zapewnienie bezpieczeństwa. Województwo posiada dobrze rozwinięty system ochrony zdrowia, w tym ratownictwa medycznego.</p>
<p>PRZESTRZENNE: suburbanizacja</p>	<p>Efekt rozlewania się miast i rozwój zabudowy podmiejskiej oraz zmiana modelu życia implikują koniecznością rozwoju</p>

ZIDENTYFIKOWANE TENDENCJE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
<p>fragmentacja przestrzeni</p> <p>duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych</p>	<p>przestrzennego infrastruktury komunikacyjnej. Może to wpływać na wzrost natężenia ruchu na szlakach komunikacyjnych.</p> <p>Postępująca i nadmierna fragmentacja przestrzeni spowodowana m.in. słabością systemu planowania przestrzennego, wymusza konieczność budowy nowej infrastruktury komunikacyjnej.</p> <p>Duży udział lasów oraz gruntów zabudowanych i zurbanizowanych utrudnia lokalizację nowej infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym</p>
<p>ŚRODOWISKOWE:</p> <p>zróżnicowane ukształtowanie terenu</p> <p>występowanie usuwisk</p>	<p>Zróżnicowane ukształtowanie terenu województwa, szczególnie w południowo-wschodniej jego części, ogranicza możliwości przeprowadzenia nowych szlaków transportowych, a także utrudnia komunikację w miesiącach zimowych. Ponadto na zdegradowanych terenach pogórnicych utrzymanie dróg i nowe inwestycje wymagają m.in. zastosowania droższych technologii budowy infrastruktury.</p> <p>Realizacja inwestycji na terenach występowania ruchów masowych (Beskidy, Pogórze) wymaga uwzględnienia występowania zagrożeń w fazie planowania przebiegu tras komunikacyjnych oraz może wymagać zastosowania rozwiązań projektowych i wykonawczych mających na celu maksymalne ograniczenie ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej zarówno w trakcie budowy jak i samej eksploatacji inwestycji.</p>

ZIDENTYFIKOWANE TENDENCJE	POTENCJALNY WPŁYW NA ROZWÓJ TRANSPORTU
<p data-bbox="240 280 646 349">korzystne i niekorzystne warunki klimatyczne</p> <p data-bbox="240 607 536 640">zagrożenie powodziowe</p> <p data-bbox="240 1133 759 1202">występowanie unikatowych form ochrony przyrody</p>	<p data-bbox="834 280 1369 546">Korzystne warunki klimatyczne lotniska w Pyrzowicach (mała ilość mgieł) zwiększają jego konkurencyjność w stosunku do innych portów lotniczych. Z kolei dłuższa zima na terenach górskich utrudnia utrzymanie dróg i zwiększa koszty ich eksploatacji.</p> <p data-bbox="834 607 1369 1070">Istnieje ryzyko degradacji infrastruktury komunikacyjnej położonej w dolinach rzecznych, w szczególności położonej na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodziowego. Infrastruktura komunikacyjna związana z dolinami rzeczными w wielu przypadkach nie jest dostosowana do istniejących uwarunkowań i zwiększa zagrożenie powodziowe (nasypy przegradzają doliny rzeczne, przyczółki mostów zlokalizowane są zbyt blisko względem siebie).</p> <p data-bbox="834 1133 1369 1635">Wiele unikatowych form przyrody wymagających ochrony i duża powierzchnia lasów stanowi ograniczenie dla lokalizacji inwestycji komunikacyjnych, szczególnie liniowych. Uwarunkowania przyrodnicze województwa śląskiego są również istotnym czynnikiem generującym sezonowy ruch turystyczny, który powinien być uwzględniony w planowaniu transportu publicznego. Chodzi tu w szczególności o Beskidy, zlokalizowane w nich obszary ochrony przyrody, ośrodki narciarskie, szlaki turystyczne.</p>

STAN I UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU

[str.13] Infrastruktura drogowa:

- 1) W 2011 roku ok. 6% dróg publicznych w Polsce znajdowało się na terenie województwa śląskiego, z czego ponad 80% to drogi utwardzone. Długość dróg utwardzonych w ciągu ostatnich dziesięciu lat wzrosła o ponad 12%.
- 2) Region cechuje zdecydowanie największa gęstość dróg utwardzonych w kraju, w tym autostrad i dróg ekspresowych.

- 3) Łączna długość dróg krajowych w regionie w 2011 roku stanowiła ponad 6% tego typu dróg w Polsce, natomiast drogi wojewódzkie stanowią ok. 5% wskazanych dróg w kraju.
- 4) W województwie śląskim w 2011 roku dominowały drogi gminne stanowiące ok. 60% ogółu dróg publicznych oraz drogi powiatowe stanowiące ok. 27% ogółu dróg. Na przestrzeni lat udział dróg gminnych w ogólnej długości dróg publicznych rośnie, natomiast udział dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych maleje.
- 5) W tym samym okresie pod względem gęstości dróg powiatowych dominował subregion centralny z gęstością ok. 55 km/100km², natomiast najmniejszą charakteryzował się subregion północny (niecałe 40 km/100km²). Pod względem gęstości dróg gminnych dominował subregion południowy (ponad 140 km/100 km²), a najmniejszą charakteryzował się subregion północny (prawie 65 km/100 km²).
- 6) Wartość nakładów inwestycyjnych ponoszonych na drogi publiczne w regionie jest najwyższa wśród wszystkich województw w kraju.
- 7) Przez województwo przebiegają: autostrady A1 (Gdańsk – Gorzyczki) i A4 (Jędrzychowice – Korczowa) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice – Cieszyn) i S69 (Bielsko-Biała – Myto – Skalité).
- 8) Korzystne jest rozmieszczenie infrastruktury drogowej w regionie, w tym ważnych dróg międzynarodowych jakimi są autostrady A1 i A4 (północ – południe i wschód – zachód). Dobrze skomunikowane między sobą są ośrodki subregionalne województwa i Metropolia Górnośląska, jak również ważne ośrodki województwa ze znaczącymi ośrodkami regionów ościennych.
- 9) GDDKiA zidentyfikowała ok. 166 km dróg krajowych, których stan techniczny wymaga szybkiej interwencji w zakresie prac remontowych lub przebudowy. Stan nawierzchni na drogach krajowych i autostradach w województwie przedstawia się następująco:
 - odcinki dróg w stanie dobrym 52,6%,
 - odcinki dróg w stanie niezadowolającym 34,3%,
 - odcinki dróg w stanie złym 13,1%.
- 10) Mimo stałego rozwoju infrastruktury drogowej na drogach województwa występują nadal tzw. „wąskie gardła”.

[str.18] Infrastruktura logistyczna i multimodalna

- 1) Istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Trzeba jednak mieć na uwadze, że w świetle standardów przyjętych w lepiej rozwiniętych krajach członkowskich UE, Polska jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych i nowoczesnych centrów logistycznych.
- 2) Do najważniejszych multimodalnych centrów logistycznych w województwie istotnych ze względów strategicznych można zaliczyć:
 - Sławków – Euroterminal Sławków, Terminal Sławków Południowy,
 - Pyrzowice – Centrum Logistyczne MPL „Katowice” w Pyrzowicach,
 - Gliwice – Port Gliwice, Centrum dystrybucyjne w Gliwicach – Sońnicy.
- 3) Oprócz wymienionych miejsc, można również wskazać takie lokalizacje, których położenie względem sieci komunikacyjnych może w przyszłości mieć decydujący wpływ na budowę kolejnych terminali multimodalnych, m.in.: okolice Częstochowy, Bielska-Białej/Czechowic-Dziedzic, Sosnowca, Tarnowskich Gór, Raciborza, Rybnika, Lublińca, Żywca, Zawiercia i Cieszyna.
- 4) Na obszarze województwa funkcjonuje ok. kilkudziesięciu parków logistycznych i centrów magazynowych.

5) W województwie obecnie praktycznie nie istnieje infrastruktura sprzyjająca integracji transportu zbiorowego i indywidualnego (np. systemy Park&Ride), chociaż występuje na nią duże zapotrzebowanie, czego przykładem może być pojawianie się licznych „dzikich” parkingów tego typu, szczególnie w okolicach dworców kolejowych.

[str.20] Inteligentne systemy transportowe (ITS)

1) W województwie śląskim, podobnie jak w całej Polsce, zastosowanie inteligentnych systemów transportowych jest mało rozpowszechnione. Zauważa się znaczne opóźnienie we wdrażaniu tych technologii w stosunku do krajów Europy Zachodniej.

2) Pojedyncze inwestycje, w tym zakresie mają zazwyczaj charakter punktowy. Brak jest podejścia interoperacyjnego.

[str. 22] Natężenie ruchu drogowego

1) Z pomiaru ruchu przeprowadzonego przez GDDKiA w 2010 r. wynika, że województwo śląskie charakteryzuje się zarówno największym natężeniem ruchu na drogach krajowych, jak i największym wzrostem tego natężenia w ciągu ostatnich pięciu lat.

2) Drogą krajową charakteryzującą się największym natężeniem ruchu jest droga DK86, która rozpoczyna się na węźle drogowym z DK1 i S1 w Podwarpiu i biegnie przez Będzin, Sosnowiec i Katowice do Tychów.

3) Na niektórych odcinkach dróg krajowych natężenie ruchu charakteryzuje się szczególną intensywnością. Należą do nich:

- S86, odcinek Sosnowiec – Katowice (6,6 km) ok. 104,3 tys. pojazdów/dobę,
- A4, Katowice (przejście) (3,6 km) ok. 75 tys. pojazdów/dobę,
- A4, odcinek węzeł Gliwice-Sośnica – Chorzów (16 km) ok. 54,6 tys. pojazdów/dobę,
- DK 86, odcinek Czeladź – Sosnowiec (2,4 km) ok. 51,3 tys. pojazdów/dobę,
- A4, odcinek Chorzów – Katowice (4,6 km) ok. 50,7 tys. pojazdów/dobę.

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

4) Pod względem natężenia ruchu na drogach wojewódzkich, region znajduje się na drugiej pozycji po województwie małopolskim.

5) Województwo śląskie razem z opolskim i lubelskim charakteryzują się najniższym tempem wzrostu natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w stosunku do roku 2005. Największy względny wzrost ruchu wystąpił na drodze DW911, która łączy Bytom i Świerklaniec oraz komunikuje MPL „Katowice” w Pyrzowicach, a także stanowi jedną z arterii wylotowych Metropolii Górnośląskiej.

6) Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że na drogach krajowych większe znaczenie ma transport ciężki, a na drogach wojewódzkich transport indywidualny.

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

8) Wśród dróg wojewódzkich największa praca przewozowa jest wykonywana w południowej części województwa – na drogach DW933, DW941 oraz DW935.

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

[str.25] Bezpieczeństwo na drogach

1) Najgorsza sytuacja pod względem wypadkowości na drogach występuje we wschodniej części UE w tym w Polsce.

2) W porównaniu z innymi regionami województwo śląskie charakteryzuje się jedną z największych liczb wypadków (5 tys. w 2011 r.), w tym największą z udziałem nietrzeźwych.

3) W przypadku liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach województwo śląskie znalazło się na trzeciej pozycji za województwami: mazowieckim i wielkopolskim.

4) Pod względem wskaźników ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności oraz 100 tys. pojazdów województwo śląskie odznacza się najniższymi wartościami w kraju.

5) Generalnie w ostatnich latach (z pewnymi wyjątkami) można zauważyć systematyczny spadek liczby wypadków.

6) Problem z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz ochrony przyrody stanowią kolizje z udziałem dzikich zwierząt.

7) W województwie śląskim występuje duży odsetek wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów.

8) Szczególnie niebezpiecznym obszarem w województwie śląskim jest subregion północny, który cechuje bardzo wysoka wartość wskaźnika śmiertelności uczestników wypadków w porównaniu do liczby ludności tam zamieszkałej.

[str.26] Wpływ na środowisko

1) Zajmowanie terenu pod budowę infrastruktury powoduje degradację powierzchni terenu, zarówno poprzez zniszczenie pokrywy glebowej, jak i rozczłonkowanie rzeźby terenu.

2) Degradacja wód jest wynikiem zarówno prowadzonych inwestycji, ponieważ dochodzi do zaburzenia naturalnych stosunków wodnych, jak również eksploatacji środków transportu, które przyczyniają się do zanieczyszczenia wód.

3) Przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu występuje na głównych ciągach komunikacyjnych oraz w otoczeniu lotnisk i jest szczególnie uciążliwe dla ludności zamieszkującej obszary w ich sąsiedztwie.

4) Wynikiem działalności przewozowej, w szczególności transportu samochodowego, jest duże zanieczyszczenie powietrza. Często rozprzestrzenia się w dużych stężeniach, na niskich wysokościach i w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. Sektor transportu, stanowi duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych i jest jednym z głównych (obok niskiej emisji) czynników odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza w miastach.

5) Budowa i późniejsza eksploatacja infrastruktury transportowej powoduje izolację, fragmentację a nawet zanik siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków. Dochodzi do pogarszania się warunków funkcjonowania oraz bytowania siedlisk i gatunków, a także wzrostu śmiertelności fauny.

6) Rozbudowa infrastruktury transportowej ingeruje w krajobrazy naturalne i kulturowe, często powodując znaczącą degradację ich walorów.

7) Dobrze rozwinięta sieć transportu szynowego, charakteryzującego się mniejszym, w porównaniu z transportem drogowym, negatywnym oddziaływaniem na środowisko, sprzyja zrównoważonemu rozwojowi transportu.

[str.32] ANALIZA SWOT - Transport drogowy

SIŁY	SŁABOŚCI	SZANSE	ZAGROŻENIA
Gęsta i równomiernie rozłożona sieć dróg, w tym dwujezdniowych (powodująca wysoką płynność ruchu)	Duże natężenie ruchu (duża liczba samochodów) oraz brak obwodnic miast i aglomeracji	Położenie województwa na szlakach transportowych (TEN-T) (dobra dostępność komunikacyjna regionu)	Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji
Lokalizacja w regionie autostrad i dużych węzłów drogowych (w tym m.in. węzła Gliwice-Sośnica)	Brak koordynacji w zarządzaniu infrastrukturą drogową oraz zintegrowanego systemu zarządzania ruchem	Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich	Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty oraz bieżące utrzymanie
Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych ze stolicą województwa (Metropolią Górnośląską)	Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń	Sprecyzowane plany rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych	Słabość systemu planowania przestrzennego na wszystkich szczeblach
Dobre skomunikowanie ośrodków regionalnych z ważnymi ośrodkami województw ościennych i regionów przygranicznych	Brak efektywnych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów	Zaprogramowanie działań dotyczących wdrażania inteligentnych systemów transportowych i bezpiecznych rozwiązań technicznych w planowaniu dróg w europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych	Skomplikowane procedury zamówień publicznych powodujące opóźnienia w realizacji inwestycji oraz wpływające na ich jakość

	Zły stan dróg		Nadmierny wzrost liczby samochodów osobowych i ciężarowych
	Wywieranie silnej presji na środowisko (hałas, zanieczyszczenia powietrza, fragmentacja przestrzeni itp.)		Dekapitalizacja stanu technicznego infrastruktury drogowej
	Agresja, arogancja i nieprzestrzeganie zasad ruchu drogowego przez jego uczestników		

CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

[str.40] W wymiarze terytorialnym w ramach Strategii cele można podzielić na trzy grupy (Tab. 3):

I. Cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych – ich wymiar terytorialny obejmuje w przypadku celu 1: połączenia w sieci TEN-T, połączenia ośrodków województwa z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa: Katowicami, Częstochową, Bielskiem-Białą i Rybnikiem, połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa, a lokalnymi ośrodkami rozwoju, połączenia pomiędzy lokalnymi ośrodkami rozwoju, a ośrodkami peryferyjnymi, natomiast w przypadku celu 2: obrzeża miast, okolice dworców kolejowych i pętli tramwajowych oraz węzły transportowe.

II. Cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego – ich wymiar terytorialny obejmuje Metropolię Górnośląską oraz Aglomeracje: Częstochowską, Rybnicką i Bielską.

III. Cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych – ich wymiar terytorialny obejmuje całe województwo śląskie.

Cel 1 – Otwarta i spójna sieć ośrodków różnej rangi

Jest to łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury oraz usług transportowych i powinna być analizowana w aspekcie wszystkich gałęzi transportu tj. drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego oraz rowerowego. Jest determinowana zarówno przez sposób zagospodarowania przestrzeni jak i działanie systemu transportu, a rozpatrywać można ją zarówno w kontekście zewnętrznym jak i wewnętrznym. W kontekście zewnętrznym – jako element krajowej i europejskiej sieci transportowej. Podstawą jest tu usytuowanie systemu transportu województwa śląskiego w zasięgu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w sieci TEN-T i połączenie z ważnymi ośrodkami krajowymi i międzynarodowymi. Kontekst wewnętrzny dotyczy

natomiast połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi województwa (Katowice, Częstochowa, Bielsko-Biała, Rybnik) oraz pomiędzy ośrodkami regionalnymi, a lokalnymi ośrodkami rozwoju i obszarami peryferyjnymi.

Osiągnięcie zamierzonego poziomu dostępności zewnętrznej i wewnętrznej usytuowanych w województwie śląskim ośrodków różnej rangi, wymagać będzie budowy, rewitalizacji i modernizacji infrastruktury różnych gałęzi transportu. Przedmiotowe działania będą decydować o sprawności funkcjonowania regionu jako całości i będą stanowiły jeden z podstawowych elementów wysokiej jakości życia mieszkańców województwa śląskiego.

Cel 2 – Komplementarność systemu transportowego

Komplementarność rozumiana jako integracja wewnątrz i międzygałęziowa powinna prowadzić do stworzenia systemu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Punkt ciężkości położony jest tutaj nie na same sieci transportowe, ale na organizację efektywnych powiązań pomiędzy nimi. Wykorzystywanie różnorodnych podsystemów transportu podczas przewozu osób bądź towarów umożliwia sprawniejszą i bezpieczniejszą komunikację, zmniejszenie kongestii oraz złagodzenie presji na środowisko. W skład tych podsystemów w województwie śląskim wchodzi: transport drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny i rowerowy. Powinny one stanowić spójny system komplementarnych połączeń sprzężonych siecią węzłów komunikacyjnych.

Ponadto konieczna jest również integracja województwa śląskiego z województwami ościennymi, w szczególności poprzez organizację połączeń stykowych na liniach kolejowych. Zadanie to wymaga współpracy samorządów województw na etapie planowania i organizacji systemu transportowego.

Istotną rolę odgrywać będzie rozwój narzędzi służących wzmocnieniu integracji i spójności regionalnego systemu transportu. Implementacja tych rozwiązań w województwie śląskim powinna dotyczyć zarówno transportu pasażerskiego (indywidualnego i zbiorowego) jak i towarowego. Zbiorowy transport pasażerski powinien tworzyć szkielet połączeń regionalnych w zakresie transportu osób. Działania podejmowane na rzecz jego rozwoju polegają w szczególności na budowie, rozbudowie oraz modernizacji węzłów komunikacyjnych. Znaczącym działaniem na rzecz realizacji systemu zintegrowanego jest także wspieranie integracji transportu publicznego, w tym tworzenie udogodnień dla pasażerów w zakresie wymienności środków transportu. W zakresie rozwoju transportu towarowego istnienie na terenie województwa różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Ważne jest także ustalenie sieci węzłów komunikacyjnych, przy których priorytetowo takie centra będą rozwijane. Dobre ich skomunikowanie z głównymi szlakami komunikacyjnymi w województwie będzie w przyszłości stanowić punkt oparcia dla polityki rozwoju województwa w zakresie transportu towarów. Istotna jest polityka parkingowa, która powinna zakładać dostosowanie popytu na miejsca parkingowe do ich ograniczonej podaży i przepustowości ulic.

Cel 3 – Efektywna mobilność

Aby system transportu zbiorowego funkcjonował sprawnie potrzeba dwutorowego podejścia, nakierowanego na zapewnienie właściwej organizacji ruchu, a jednocześnie dążenie do jak najściślejszej współpracy pomiędzy wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w ten proces.

Problem wynikający z nasilających się zjawisk kongestii transportowej i rosnącej liczby „wąskich gardeł”, zakłócających płynność ruchu, nie może być w prosty sposób rozwiązany poprzez ciągły rozwój sieci drogowej ze względu na ograniczone zasoby finansowe na inwestycje infrastrukturalne, jak i przez ograniczenia przestrzenne występujące w gęsto zabudowanej tkance miejskiej. Do obniżenia tych

uciążliwości przyczynić się może dobrze zorganizowany transport zbiorowy stanowiący swego rodzaju kręgosłup każdej nowoczesnej metropolii czy aglomeracji. Istotnym elementem rozwiązania tego problemu powinna być budowa systemów *Park & Ride* (Parkuj i Jedź) i *Park & Walk* (Parkuj i Idź), zlokalizowanych m.in. w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych, w tym dworców kolejowych lub innych węzłów komunikacji zbiorowej i indywidualnej. Działania związane z właściwą organizacją ruchu powinny opierać się na możliwie najbardziej efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury transportowej. Powinny koncentrować się one m.in. na uprzywilejowaniu transportu zbiorowego, zapewnieniu jego konkurencyjności i wysokiej jakości usług, tak aby przerzucić część ciężaru transportu pasażerów z transportu indywidualnego na zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego, w tym kolei, tworzącej główny szkielet komunikacyjny łączący poszczególne miasta Metropolii Górnośląskiej.

Ponadto, aby wzmocnić efekt promocji transportu zbiorowego, należy podejmować takie działania, które pozwolą usprawnić proces zarządzania i informowania o dostępności środków transportu. Konieczne jest tworzenie centrów zarządzania ruchem, które będą analizowały na bieżąco natężenie na poszczególnych liniach komunikacyjnych, badały tendencje w przewozach, zachowania przewozowe pasażerów i dostosowywały ofertę do potrzeb odbiorców. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że niezależnie od poziomu planowania zarówno tabor jak i infrastruktura powinny być dostosowane do osób o ograniczonej mobilności. Ponadto istnieje potrzeba stworzenia jednolitego systemu informacyjnego na wszystkich szczeblach przewozu pasażerów, tak aby planując podróż transportem zbiorowym można było łatwo i szybko skorzystać z różnych ujednoliconych i skoordynowanych ze sobą mediów, w tym punktów obsługi.

Na obszarze województwa śląskiego, w szczególności w jego aglomeracjach, występuje wielość podmiotów zajmujących się pasażerskim transportem zbiorowym. Dlatego też drugim niezbędnym elementem budowy sprawnego systemu transportu zbiorowego zaspokajającego potrzeby przewozowe mieszkańców są działania zmierzające do jak najściślejszej współpracy wszystkich zaangażowanych podmiotów, a w szczególności samorządów, organizatorów i operatorów transportu, jak również samych przewoźników. Dzięki temu możliwe będzie przygotowanie spójnej i kompleksowej oferty w transporcie zbiorowym, zapewniającej odpowiednią koordynację przewozów, wykorzystującej atrakcyjny i spójny system taryfowy, realizowanej zgodnie z najwyższymi standardami jakości, dostępnej dla wszystkich mieszkańców regionu.

Działania te winny zapewniać pasażerom możliwie szybkie, bezpieczne i komfortowe warunki przemieszczania się, a ponadto przyczynić się do odciążenia układu drogowego w miastach, jak i do zmniejszenia presji związanej z transportem na środowisko naturalne i dzięki temu przyczynić się do poprawy jakości życia w obszarach miejskich.

Cel 4 – Wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego

Poprawa bezpieczeństwa, rozumiana w aspekcie przewozu (*security*) oraz otoczenia transportu (*safety*), stanowi jeden z podstawowych elementów rozwoju transportu. Swoim zakresem powinna obejmować nie tylko poprawę jakości infrastruktury i środków transportu, ale również ich wpływ na jakość środowiska naturalnego. Głównym celem podejmowanych działań powinno być ograniczenie do minimum zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu, ale także ich ochrona przed rozbojami i kradzieżami. Należy również wpływać na zmianę postaw i zachowań wszystkich uczestników ruchu, poprzez prowadzenie tematycznych kampanii edukacyjnych. Niezwykle istotna jest także kwestia bezpieczeństwa środowiskowego, na którą składają się działania o charakterze organizacyjno-systemowym, inwestycyjnym i innowacyjno-technicznym nastawione przede wszystkim na: ograniczenie emisji pyłowych i gazowych (zwłaszcza gazów cieplarnianych) do atmosfery oraz

natężenia dźwięku, wdrażanie nowoczesnych, zasobooszczędnych technologii, stosowanie najlepszych dostępnych systemów zarządzania ruchem i informacji, promowanie ekologicznych gałęzi transportu, minimalizowanie negatywnych wpływów transportu na różnorodność biologiczną - w tym możliwości migracji - oraz krajobraz. Rozwój systemu transportowego musi następować z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Konieczne jest ograniczanie liczby i skali inwestycji lokalizowanych na obszarach chronionych oraz uwzględnienie przy planowaniu przedsięwzięć nadrzędności celów ochrony siedlisk i gatunków nad innymi celami społeczno-gospodarczymi na obszarach *Natura 2000*.

Cel 5 – Wysoka innowacyjność transportu

Dla przyszłego rozwoju systemu transportowego bardzo duże znaczenie będzie miało wdrożenie innowacyjnych rozwiązań transportowych. Jako innowacyjne możemy zdefiniować rozwiązania nowe lub istotnie ulepszone, które mogą mieć zarówno charakter techniczny, jak i organizacyjny.

Wśród nich na szczególną uwagę zasługują rozwiązania ITS23, które są oparte o szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę podróżnych. Inwestycje w zakresie ITS powinny być wdrażane w sposób systemowy, a nie punktowy jak dotychczas, ponieważ ich efektywność w dużej mierze zależy od ich interoperacyjności²⁴. Trzeba także pamiętać, że przyrost infrastruktury transportowej np. drogowej ma małe szanse nadążyć za przyrostem natężenia ruchu drogowego, dlatego konieczne jest zintensyfikowanie ilości wdrożeń rozwiązań ITS, które pozwolą na efektywne wykorzystanie posiadanego już potencjału infrastrukturalnego województwa.

Należy także rozwijać alternatywne środki napędu i eksploatować środki transportu szeroko oparte na nowych materiałach i technologiach, a także korzystać w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii.

Bardzo ważne jest nawiązanie współpracy szczebla zarządzających transportem (różnego rodzaju gałęziami) z sektorem B+R, jak i rozwój samego sektora B+R. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego województwa i zwiększenie przepustowości komunikacyjnej, w szczególności obszarów o dużej gęstości zaludnienia.

Ważne jest także, aby w instytucjach realizujących inwestycje transportowe pracowały osoby posiadające wiedzę w zakresie zastosowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań.

Jako newralgiczne pozostają obszary silnie zurbanizowane, dla których bardzo istotne jest zastosowanie rozwiązań innowacyjnych. Rozwiązania te powinny skupiać się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta (aglomeracji), obejmujących przemieszczanie osób i przepływy fizyczne towarów oraz informacji z nimi związanych, w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestię i podnoszący jakość życia mieszkańców.

Tab. 3. Układ celów i kierunków.

REGION	CEL 1: OTWARTA I SPÓJNA SIĘĆ OŚRODKÓW RÓŻNEJ RANGI	CEL 2: KOMPLEMENTARNOŚĆ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	AGLOMERACJE / TRANSPORT MIEJSKI
	<p>A. Adaptacja budynków dworcowych i przyległych terenów wybranych stacji kolejowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz zabezpieczenie terenów pokolejowych,</p> <p>B. Rozwój i promocja lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów,</p> <p>C. Przebudowa i remont infrastruktury transportu wodnego z uwzględnieniem potrzeb ochrony rzek i ich dolin,</p> <p>D. Rozwój suprastruktury, w tym zakup i modernizacja taboru,</p> <p>E. Długofalowe planowanie i koordynacja strategicznych projektów transportowych,</p> <p>F. Wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich,</p> <p>G. Budowa i remont infrastruktury sieci transportowych, w tym wsparcie rozwoju kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T,</p> <p>H. Wprowadzenie technologii multimodalnych do krajowych i międzynarodowych korytarzy transportowych.</p>	<p>A. Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych,</p> <p>B. Tworzenie i rozwój węzłów (centrów) przesiadkowych,</p> <p>C. Poprawa integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych, w tym na granicach województwa,</p> <p>D. Wprowadzenie systemu umożliwiającego korzystanie z wszystkich środków transportu publicznego za pomocą jednego biletu,</p> <p>E. Współpraca w zakresie realizacji wspólnych przedsięwzięć transportowych, w tym kooperacja organizatorów, przewoźników i spedytorów,</p> <p>F. Powiązanie i koordynacja planowania przestrzennego i planowania transportu, w szczególności w obszarach zagrożonych suburbanizacją,</p> <p>G. Wsparcie tworzenia lokalnych systemów organizacji transportu publicznego.</p>	
	CEL 4: WZROST BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	CEL 5: WYSOKA INNOWACYJNOŚĆ TRANSPORTU	
	<p>A. Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa,</p> <p>B. Podnoszenie świadomości podróżnych i uczestników ruchu o zagrażającym niebezpieczeństwie,</p>	<p>A. Rozwój sfery B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie,</p> <p>B. Współpraca podmiotów systemu transportowego ze sferą B+R,</p>	

	<p>C. Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu,</p> <p>D. Eliminowanie z użytkowania niesprawnych pojazdów,</p> <p>E. Poprawa oznakowania ciągów transportowych, w tym wykorzystanie sygnalizacji świetlnych,</p> <p>F. Rozwój monitoringu dworców, przystanków i środków transportu publicznego,</p> <p>G. Promocja „zasobooszczędnych”/ekologicznych gałęzi i środków transportu,</p> <p>H. Wsparcie rozwoju systemu ratownictwa medycznego i poprawa dostępności lotniczego transportu medycznego, w tym rozwój sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz sieci lądowisk sanitarnych</p>	<p>C. Prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie,</p> <p>D. Rozwój i wdrażanie zintegrowanych, innowacyjnych, zasobooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, w tym technologii ITS/telematyki,</p> <p>E. Stworzenie systemu informacyjno-zarządczego wykorzystującego nowoczesne technologie i w oparciu o nie, integrującego istniejące podsystemy transportowe.</p>		
CEL 3: EFEKTYWNA MOBILNOŚĆ				
	<p>A. Powstanie centrów zarządzania ruchem,</p> <p>B. Tworzenie centrów przesiadkowych,</p> <p>C. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast (strefy uspokojonego ruchu) i wypracowanie efektywnej polityki parkingowej,</p> <p>D. Weryfikacja i dopasowanie linii komunikacyjnych do popytu,</p> <p>E. Dostosowanie infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności,</p> <p>F. Promocja i preferencja transportu publicznego i realizacja polityki umożliwiającej wzrost jego konkurencyjności, w tym uprzywilejowanie transportu publicznego w ramach ciągów komunikacyjnych,</p> <p>G. Rozwój bezpiecznego transportu rowerowego i jego integracja z innymi gałęziami transportu,</p> <p>H. Spójny system oznakowania infrastruktury rowerowej,</p> <p>I. Wypracowanie zasad finansowania transportu publicznego,</p> <p>J. Remont i zakup taboru komunikacji publicznej z uwzględnieniem niskoemisyjności i energooszczędności pojazdów oraz komfortu podróży,</p> <p>K. Koordynacja działań organizatorów transportu, w tym rozwój zintegrowanych systemów taryfowych i informacyjnych oraz koordynacja rozkładów jazdy,</p> <p>L. Rozwój uzupełniającej infrastruktury transportu.</p>			

REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO NA LATA 2014-2020

(Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, kwiecień 2019 r.)

Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego 2014-2020 (RPO WSL 2014-2020) realizuje wizję rozwoju regionu zawartą w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”, przyjętą przez Sejmik Województwa Śląskiego 1 lipca 2013r., i stanowi jeden z najistotniejszych instrumentów polityki regionalnej.

OPIS OSI PRIORYTETOWYCH

[Str.183] OŚ PRIORYTETOWA VI TRANSPORT

Priorytet inwestycyjny 7b: zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego 7b przyczyni się do osiągnięcia następującego celu szczegółowego: lepsza dostępność głównych szlaków drogowych województwa. Dzięki realizacji PI 7b poprawi się dostępność dróg w regionie, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa, oraz skrócenie czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w województwie.

Opis planowanych przedsięwzięć

Planowana interwencja odpowiada na podstawowe wyzwanie zidentyfikowane w diagnozie, jakim jest szybki przyrost natężenia ruchu na głównych szlakach drogowych regionu.

Dzięki realizacji PI 7b poprawi się dostępność i jakość dróg w regionie, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa transportu i skrócenie czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi ośrodkami w województwie.

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie uzyskają inwestycje z zakresu budowy, rozbudowy i przebudowy kluczowej infrastruktury drogowej regionu. Będą to projekty polegające na budowie nowych odcinków dróg, w mniejszym zaś stopniu przebudowie dróg istniejących, prowadzącej do wzrostu ich nośności. W szczególności, wsparcie uzyskają 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. Przewiduje się również wsparcie dróg powiatowych i gminnych gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi oraz z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Przewiduje się również działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach priorytetu inwestycyjnego 7b dopuszcza się również inwestycje w infrastrukturę TIK tylko wówczas, gdy infrastruktura ta jest niezbędna do realizacji przedsięwzięcia, zgodnego z celami przedmiotowego priorytetu.

Typy przedsięwzięć: Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Opis kierunkowych zasad wyboru projektów

Wybór projektów dotyczących wsparcia infrastruktury drogowej w zakresie dróg wojewódzkich będzie odbywał się w trybie konkursowym. Wybór będzie odbywał się spośród projektów wskazanych na „Liście rankingowej projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020” przyjętej przez Zarząd Województwa Śląskiego. Lista stanowi podstawę do stworzenia regionalnego planu transportowego⁶⁰, utworzona w oparciu

o następujące podstawowe kryteria: kryterium rejestrowanego natężenia ruchu, kontynuacji ciągu, funkcji drogi oraz gotowości projektu do realizacji.

Warunkiem realizacji tego typu działań jest uwzględnienie w założeniach projektowych wniosków i celów, określonych w dokumentach strategicznych szczebla wojewódzkiego w zakresie transportu, co oznacza, iż konieczność realizacji danej inwestycji musi wynikać ze zdiagnozowanych potrzeb i wniosków wskazanych w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego w perspektywie do 2030 roku.

Wsparcie dotyczyć będzie projektów w największym stopniu poprawiających dostępność dróg sieci TEN-T, w szczególności sposobów przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa, łagodzenia kongestii i likwidacji „wąskich gardeł” na sieci drogowej oraz przyczyniających się do integracji systemu transportu. Wybrane projekty będą odznaczać się najwyższą wartością społeczno-gospodarczą.

Rozwiązania przyjęte w projektach muszą uwzględniać zasady zapewniające bezpieczeństwo na etapie planowania, budowy, użytkowania i utrzymania infrastruktury drogowej.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ SUBREGIONU CENTRALNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

(Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, luty 2016 r.)

Celem Planu jest przedstawienie kierunkowych, zintegrowanych działań prowadzących w jednoznaczny sposób do wzrostu zrównoważenia transportu oraz mobilności na obszarze objętym planowaniem.

[str.4] Charakterystyczne dla obszaru Subregionu Centralnego jest łączenie problemów miast metropolitalnych z obszarem oddziaływania metropolii górnośląskiej oraz terenami przyległymi o przestrzennej, ekonomicznej i społecznej charakterystyce właściwej dla suburbiów i wsi. W tych uwarunkowania przygotowywanie rozwiązań transportowych wymaga podejścia oryginalnego i opartego na znajomości specyfiki lokalnej. W szczególności chodzi o uwzględnienie dwóch modeli obsługi transportowej potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców oraz zróżnicowanie systemów transportowych zapewniających podaż usług.

DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO SUBREGIONU CENTRALNEGO

OCENA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Rynek pracy

[str.23] Zróżnicowanie lokalizacji miejsc zamieszkania i miejsc pracy stanowi główną przyczynę obligatoryjnych podróży realizowanych w województwie śląskim w motywacji do/z pracy; z obserwacji tego zjawiska wynikają następujące wnioski:

- największe potoki osób wyjeżdżających do pracy do innej gminy występują w relacji z Sosnowca do Katowic (8,6 tys.), na następnych pozycjach znajdują się relacje: z Chorzowa do Katowic, z Tychów do Katowic, z Zabrze do Gliwic, z Siemianowic-Śląskich do Katowic, z Mysłowic do Katowic, z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej oraz z Bytomia do Katowic,
- suma wszystkich osób przyjeżdżających do pracy wskazuje, że zdecydowanie najwięcej osób podróżuje do pracy do Katowic (96,4 tys.), liczne są również podróże do Bielska-Białej, Gliwic, Jastrzębia-Zdroju, Częstochowy i Sosnowca
- rozkład przestrzenny dojazdów do pracy wskazuje, że ich koncentracja występuje w centralnej części województwa; dojazdy wewnątrz tego obszaru najczęściej mają silny potok w obydwu kierunkach, co jest wynikiem stosunkowo wyrównanej pozycji poszczególnych ośrodków.

Najczęstszym celem są jednak Katowice, będące kluczowym generatorem ruchu dla dojazdów z obszaru całego województwa,

- centralna część województwa posiada bardzo silne powiązania z subregionem zachodnim, a szczególnie z aglomeracją rybnicką; stosunkowo słabe natomiast są powiązania wewnątrz subregionu zachodniego – pomiędzy aglomeracją rybnicką, a zachodnią częścią subregionu, czyli powiatem raciborskim. Dla tego obszaru zdecydowanie najważniejszym ośrodkiem jest Racibórz,
- subregion północny ma zdecydowanie monocentryczny charakter, z głównym ośrodkiem Częstochową, dominującym zdecydowanie w strukturze powiązań; a prócz Częstochowy można wyróżnić jedynie dwa inne lokalne ośrodki. Są nimi Kłobuck, generujący duże przyjazdy z zachodniej części subregionu i Myszków, będący celem podróży z południowego krańca subregionu,
- subregion południowy charakteryzuje się istnieniem trzech głównych ośrodków w zakresie dojazdów do pracy, do których należą: Bielsko-Biała, Żywiec i Cieszyn; silne są także powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami subregionu oraz powiązania z innymi subregionami,
- analiza powiązań sąsiedzkich wskazuje, że z województwa śląskiego najwięcej podróży związanych z pracą odbywa się do/z województwa małopolskiego.

IDENTYFIKACJA I OCENA REGIONALNYCH CZYNNIKÓW TRANSPORTOWYCH

[str.26] - Dostępność transportowa

Dostępność transportowa województwa śląskiego w układzie krajowym i międzynarodowym jest bardzo wysoka i wynika z położenia w obszarze węzłowym dwóch głównych transeuropejskich korytarzy transportowych:

- korytarza III przebiegającego z zachodu na wschód, łączącego Europę Zachodnią (Londyn – Paryż – Brukselę) Berlin/Drezno przez Wrocław – Katowice – Kraków - Lwów z Ukrainą i Azją,
- korytarza VI mającego przebieg w osi północ-południe łączącego Skandynawię (Sztokholm) Helsinki przez Gdańsk – Warszawę – Katowice-Żilinę z Republiką Słowacką, Węgrami, Półwyspem Bałkańskim oraz na odgałęzieniu Częstochowa - Bielsko-Biała – Cieszyn-Ostrawa z Republiką Czeską, Austrię i Włochami.

Każdy z korytarzy obejmuje co najmniej trzy rodzaje transportu, trzy państwa członkowskie i dwa odcinki transgraniczne.

[str.27] Infrastruktura transportu drogowego

Infrastruktura drogowa należy do kluczowych walorów systemu transportu województwa śląskiego.

Wpływ na to mają m.in.:

- długość sieci dróg publicznych w województwie śląskim, w 2014r. wynosiła niecałe 27,7 tys. km, co stanowiło 6,16% całkowitej długości dróg w Polsce,
- gęstość dróg wynosząca w 2014r. 176,6 km/km² prawie dwukrotnie przekraczająca średnią krajową,
- największa gęstość autostrad i dróg ekspresowych w kraju wynosząca w 2014r. 2,37 km/100km² przy średniej w Polsce 0,96 km/100 km², łączna długość dróg krajowych w 2013r. wyniosła w regionie 1215 km (ponad 6,0% udział w Polsce), w tym było 168,9 km autostrad i 115,8 km dróg ekspresowych. W latach 2009-2014 długość autostrad i dróg ekspresowych w województwie wzrosła o 46%,

- sprzyjający dobrej dostępności transportowej w relacjach europejskich układ dróg międzynarodowych spełniających wymogi umowy AGR – są to ciągi drogowe E40 (w województwie śląskim A4) i E75 (w województwie śląskim DK1, S1) o podstawowym znaczeniu i E462 będący odgałęzieniem w kierunku Krakowa (w województwie śląskim S1, DK1, A4),
- przebieg Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ) w centralnej części województwa, stanowiącej podstawę zintegrowanego systemu komunikacyjnego Metropolii Górnośląskiej zapewniającej odciążenie ulic osiedlowych, dzielnicowych, centrów miast itp., od ruchu bezpośrednio z nimi niezwiązanego, szczególnie ruchu średniego i ciężkiego,
- gęsta sieć dróg powiatowych i gminnych podlegających procesowi ciągłej modernizacji jej najważniejszych składników; największą gęstością dróg powiatowych charakteryzują się powiaty grodzkie położone w granicach metropolii (Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, Chorzów, Katowice, Sosnowiec, Tychy i Mysłowice (powyżej 1,0km/km²), najniższą natomiast powiaty: Myszków, Żywiec, Lubliniec i Racibórz (0,3km/km²). Do powiatów o najwyższej gęstości dróg gminnych zalicza się miasta: Świętochłowice, Bielsko Biała, Jastrzębie-Zdrój, Zabrze, Chorzów i Sosnowiec (powyżej 2,30km/km²).

Pomimo wysokiej gęstości infrastruktury drogowej w województwie śląskim, można wskazać także jej słabe strony, takie jak: występowanie wąskich gardeł oraz niezadawalający stan techniczny wielu odcinków dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

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

[str.32] Infrastruktura Inteligentnych Systemów Transportowych

Implementacja inteligentnych systemów transportowych na terenie województwa śląskiego jest w fazie początkowej. W tym zakresie zauważalne jest wyraźne opóźnienie w stosunku do krajów Europy Zachodniej. Dotychczas zrealizowane projekty koncertują się w obszarze transportu publicznego, wśród nich można wyróżnić:

- system dynamicznej informacji pasażerskiej obejmujący kilka głównych ciągów komunikacyjnych na sieci KZK GOP,
- sieć tablic elektronicznej informacji pasażerskiej na terenie miasta Rybnika obejmująca 167 przystanków publicznego transportu zbiorowego ZTZ w Rybniku,
- systemy kart miejskich umożliwiających realizujących funkcję elektronicznego biletu oraz e-portmonetki.
- wdrożenie systemu priorytetu komunikacji zbiorowej w ciągu linii autobusowej A4 w Gliwicach.

Ze względu na wysokie nakłady finansowe, mało rozwiązań ITS jest wykorzystywanych do zarządzania ruchem drogowym. W większości wdrożone rozwiązania mają charakter punktowy, wyjątek stanowi system detekcji na terenie miasta Gliwice będący systemem obszarowego sterowania ruchem, który obejmuje całe miasto wraz z budowanym odcinkiem DW 902 oraz tunelem.

[str.35] Kolejnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie systemu transportowego województwa śląskiego jest intensywność ruchu. W przypadku sieci drogowej natężenie ruchu w województwie śląskim można ocenić na podstawie danych Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r.

Z badań wynika że województwo śląskie charakteryzuje się największym natężeniem ruchu na drogach krajowych, jak i największym wzrostem ruchu w ciągu ostatnich pięciu lat. W 2010 r. wielkość SDR wyniosła 18,3 tys. pojazdów/dobę i była prawie dwukrotnie wyższa od średniej krajowej a jej wzrost w stosunku do 2005r. wyniósł 32%.

[str.37] Porównując drogi krajowe i wojewódzkie pod względem rodzaju środków transportu jaki dominuje w ruchu należy podkreślić, że na drogach krajowych większe znaczenie ma transport ciężki, a na drogach wojewódzkich transport indywidualny.

Intensyfikacja ruchu samochodów osobowych wynika z rosnącego wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów przypadających na 1000 mieszkańców.

SYSTEM TRANSPORTOWY SUBREGIONU CENTRALNEGO

[str.39] Infrastruktura drogowa

Na podstawowy układ drogowy Subregionu Centralnego składają się dwa ciągi komunikacyjne o znaczeniu międzynarodowym, zlokalizowane w transeuropejskich korytarzach transportowych:

- * wschód – zachód, który stanowi międzynarodowa droga E40 obejmująca na całym swoim przebiegu w subregionie autostradę A4,
- * północ – południe, który stanowi międzynarodowa droga E75 obejmująca w Subregionie drogę krajową DK1 i odcinek drogi ekspresowej S1 oraz odcinek autostrady A1.

Przebieg wskazanych ciągów komunikacyjnych podkreśla wysoką dostępność drogową subregionu, dodatkowo przecinają się one w węźle Gliwice Sośnica tworząc jeden z największych węzłów drogowych w Polsce. Szkielet infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym uzupełniają: autostrady i drogi ekspresowe, drogi krajowe i wojewódzkie.

[str.41] Bardzo duży wpływ na zachowania komunikacyjne wywiera kryterium dostępności. Pod tym względem transport drogowy jest bardzo atrakcyjny dla mieszkańców subregionu.

Wpływ na dostępność ma wysoka gęstość sieci drogowej oraz jej układ przestrzenny. Gęstość sieci drogowej jest zróżnicowana w zależności od klasy dróg i przedstawia się następująco:

- gęstość autostrad wynosi 25,8 km / 1 tys. km² i jest prawie dwukrotnie większa od wartości wskaźnika dla całego województwa,
- gęstość dróg ekspresowych wynosi 9,9 km / 1 tys. km²,
- gęstość dróg szybkiego ruchu wynosi 35,7 km / 1 tys. km²

Układ dróg krajowych i wojewódzkich posiada następujące cechy:

- zapewnia zasadnicze powiązania Subregionu w relacjach międzywojewódzkich w znacznej mierze dalekiego zasięgu (drogi krajowe przebiegające przez regiony położone poza obszarem sąsiedztwa z Subregionem: DK1, DK11, DK46, DK79, DK94),
- nowoczesny i lepiej dostosowany do potrzeb jest układ sieci drogowej na kierunku wschód-zachód; w tym kontekście należy więc pamiętać o wzajemnym uzupełnianiu się i wymienności funkcji oraz oferty aktywności społeczno-gospodarczych miast metropolii, co pociąga za sobą występowanie dużych potrzeb transportowych na kierunku poprzecznym północ-południe. Wobec nieuporządkowanego przebiegu tras na tym kierunku oraz ich nieodpowiadającej potrzebom przepustowości, obserwuje się nieracjonalne zwiększanie potoków ruchu na kierunku wschód-zachód, którego przyczyną jest nakładanie się na ten kierunek podróży w relacjach północ-południe,

- obsługuje powiązania Subregionu Centralnego z pozostałymi subregionami województwa śląskiego (znaczenie DK1 i DK81), zapewnia połączenia z atrakcyjnymi pod względem turystyczno rekreacyjnym terenami Jury Krakowsko-Częstochowskiej i Beskidu Śląskiego oraz Beskidu Żywieckiego,
- uzupełnia autostradowe połączenia Subregionu z MPL Katowice w Pyrzowicach,
- trasy dróg krajowych DK1, DK11, DK44, DK46, DK78, DK79 i DK94 przecinają obszar Subregionu i ze względu na swój przebieg i układ pomimo niekiedy niskich parametrów przepustowościowych realizują dodatkowo powiązania pomiędzy ośrodkami miejskimi: Metropolii Górnośląskiej, położonymi w jej obszarze funkcjonalnym oraz lokalnego rozwoju.

Wśród dróg wojewódzkich obsługujących Subregion Centralny szczególną rolę ma Drogowa Trasa Średnicowa (DTŚ). Jest to przedsięwzięcie o dużym znaczeniu komunikacyjnym i ekonomicznym dla będącej zasadniczym elementem Subregionu i mającej znaczenie europejskie Metropolii Górnośląskiej. Obecnie trasa DTŚ przebiega od Katowic przez Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze do Gliwic (ostatni – gliwicki odcinek DTŚ zostanie dopuszczony do ruchu w marcu 2016r.). Na całej swojej długości posiada parametry drogi ekspresowej klasy S. Już obecnie jest powiązana z autostradą A4 i A1 oraz drogami krajowymi w kierunkach północnym i południowym.

Do zadań Drogowej Trasy Średnicowej należy m.in.:

- zapewnienie podstawowych powiązań drogowych pomiędzy najważniejszymi składnikami przestrzeni metropolitalnej, a więc śródmieściami i dzielnicami mieszkaniowymi, głównymi ośrodkami administracyjno-biurowymi i terenami przemysłowymi to jest obszarami alokacji zróżnicowanej aktywności mieszkańców i gości Metropolii Górnośląskiej, centrami usługowo-handlowymi oraz zintegrowanymi węzłami transportu zbiorowego,
- generowanie korzyści dla użytkowników transportu, w tym m.in. skracanie czasu podróży (większa prędkość komunikacyjna) i poprawa bezpieczeństwa ruchu (mniejsza liczba wypadków),
- kreowanie nowych wartości przestrzennych w krajobrazie poprzez zagospodarowanie terenów przemysłowych i nieużytków w miastach metropolitalnych, przez które przebiega droga,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko (nowe przyjazne środowisku rozwiązania komunikacyjne towarzyszące DTŚ).

W fazie dokumentacyjnej znajdują się prace związane z realizacją odcinka DTŚ Katowice - Mysłowice - Dąbrowa Górnicza. Za projekt ten odpowiada Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Obecnie zakończona została budowa odcinka DTŚ w centrum Gliwic.

Układ dróg wojewódzkich sprzyja realizacji podstawowych powiązań w Subregionie, jak również połączeń zewnętrznych między powiatowych na obszarze województwa i w jego bezpośrednim sąsiedztwie (z województwami małopolskim i opolskim, w mniejszym stopniu świętokrzyskim).

Elementami infrastruktury o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania systemu transportowego Subregionu Centralnego są drogi powiatowe i gminne. Sieć tego rodzaju dróg składa się na układ drogowo - uliczny miast Metropolii Górnośląskiej i pozostałych ośrodków miejskich Subregionu Centralnego oraz obszarów wiejskich.

INTELEGNTE SYSTEMY TRANSPORTOWE

[str.70] Wykonane zostały badania ankietowe dotyczące stanu aktualnego oraz planów krótkoterminowych (na najbliższe 5 lat) rozwoju inteligentnych systemów transportowych (ITS). Pytanie uwzględniało 12 predefiniowanych podsystemów lub usług ITS:

- monitoring miejski,

- obszarowe sterowanie ruchem, przy pomocy sygnalizacji świetlnej,
- informacja o warunkach ruchu, przekazywana za pośrednictwem np: elektronicznych tablic tekstowych i znaków o zmiennej treści (VMS),
- informacja o warunkach ruchu, przekazywana za pośrednictwem np.: portali internetowych i aplikacji mobilnych,
- naprowadzanie na parkingi poprzez tablice elektroniczne,
- nadzór przestrzegania przepisów w ruchu drogowym (pomiar prędkości, wjazd na czerwonym świetle, przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej),
- monitoring ruchu i wykrywanie zdarzeń poprzez automatyczną analizę obrazu,
- dynamiczna informacja przystankowa na tablicach elektronicznych o prognozowanym czasie odjazdu pojazdów transportu publicznego,
- nadzór ruchu transportu publicznego (lokalizacja pojazdów, odchylenia w kursowaniu względem rozkładu jazdy),
- pobieranie opłat za przejazd drogą, korzystanie z transportu publicznego, parkowanie,
- centrum zarządzania ruchem drogowym.

Analiza odpowiedzi pozwala zidentyfikować potrzeby JST w zakresie ITS, które już są zaspokojone, będą w najbliższej przyszłości lub które wg JST nie występują w danej gminie - nie ma potrzeby ich stosowania.

[str.91] Przedstawione wyniki ogólne – wartości zbiorcze dla wszystkich JST – obrazują znaczne zróżnicowanie i brak spójności przestrzennej oraz systemowej rozwiązań ITS w gminach Subregionu Centralnego, zarówno dla stanu obecnego, jak również dla zamierzeń na najbliższą przyszłość (5 lat). Jest to w dużej mierze uwarunkowane zróżnicowaniem lokalnych potrzeb stosowania ITS w poszczególnych gminach, wynikającym ze stopnia ich wzajemnej spójności (aglomeracji).

Wyniki ogólne potwierdzają również konieczność prowadzenia zindywidualizowanych i szczegółowych badań, związanych z identyfikacją potrzeb określonych rozwiązań systemowych ITS w poszczególnych gminach, a szczególnie z uwzględnieniem ich wzajemnej aglomeracji. Jest to szczególnie istotne w Subregionie Centralnym, w którym znajduje się obszar o szczególnym charakterze strukturalnym – konurbacja górnośląska.

WNIOSKI DLA DALSZYCH PRAC PLANISTYCZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANEM ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

[str.105] Wnioski diagnostyczne dla dalszych prac planistycznych przedstawiono zgodnie z przyjętym układem diagnozy obejmującym:

- regionalne uwarunkowania zewnętrzne,
- regionalne czynniki transportowe,
- funkcjonowanie systemu transportowego w Subregionie Centralnym.

Podstawą do specyfikacji uwarunkowań zewnętrznych była identyfikacja obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej województwa śląskiego. Przyjęto trzy wymiary uwarunkowań: społeczny, gospodarczy i środowiskowy. W każdym z nich określono zasadnicze tendencje wpływające na rozwój transportu w regionie, w tym transportu miejskiego. Wyniki analizy przedstawiono w tabeli 1.22.

Tabela 1.22. Uwarunkowania zewnętrzne rozwoju transportu w województwie śląskim – aspekty społeczny, gospodarczy i środowiskowy

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
1. Uwarunkowania społeczne	- zjawisko depopulacji	- spadek natężenia ruchu na drogach	- spadek popytu na transport	- tak, miasta są obszarami koncentracji popytu i intensywnego ruchu drogowego
	- starzenie się społeczeństwa	- potrzeba zintensyfikowania działań w zakresie oferty przewozowej, tak aby transport nie był czynnikiem wykluczającym, lecz przyczyniał się do zwiększenia mobilności ludzi w wieku poprodukcyjnym	----	- tak, miasta oferują usługi publicznego transportu zbiorowego
	- koncentracja ludności w aglomeracjach	- potrzeba rozwoju systemów transportu obsługujących duże potoki ruchu	- przyspieszenie procesów zagęszczania ruchu - zjawisko kongestii obejmujące coraz większe obszary aglomeracji - pogarszające się warunki ruchu – transportu zbiorowego i indywidualnego	- tak, wszystkie podane zjawiska mają wpływ na transport miejski

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
	<ul style="list-style-type: none"> -niski poziom aktywności ekonomicznej mieszkańców - niski poziom wskaźnika zatrudnienia 	- korzystniejszy rozkład podróży w czasie	- zmniejszenie mobilności mieszkańców regionu skutkujące ,mniejszym popytem, co prowadzi do gorszego wykorzystania potencjału transportowego	- tak, wszystkie podane zjawiska mają wpływ na transport miejski
	- niska stopa bezrobocia	- utrzymywanie się popytu na transport osób w skali doby na mało zmieniającym się poziomie	- występowanie szczytów przewozowych charakteryzujących się dużym natężeniem ruchu i potrzebami przewozowymi w transporcie zbiorowym	- tak, problemy z wymiarowaniem elementów miejskich systemów transportowych
	- codzienne migracje wahadłowe ludności związane z pracą i edukacją	<ul style="list-style-type: none"> - konieczność stałego uatrakcyjniania oferty przewozowej - możliwość kształtowania zachowań komunikacyjnych mieszkańców realizujących podróże w motywacjach: dom-praca-dom, dom-nauka-dom 	----	- tak, możliwość przygotowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego zgodnej z oczekiwaniami transportu, co może przyczynić się do wzrostu liczny pasażerów transportu zbiorowego

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
	- rosnące dochody gospodarstw domowych	----	- zmiana preferencji i zachowań komunikacyjnych ludności przejawiająca się zwiększeniem liczby podróży realizowanych zmotoryzowanym transportem indywidualnym	- tak, dalsze uzależnianie funkcjonowania miast i życia mieszkańców od samochodu osobowego
	- duża liczba studentów	- wzrost potrzeb na usługi publicznego transportu zbiorowego o różnym zasięgu	- zjawisko sezonowości potrzeb	- tak, dostosowanie oferty usług przewozowych do potrzeb specyficznej grupy użytkowników
2. Uwarunkowania gospodarcze	- silny ośrodek produkcyjny	- utrzymywanie się zapotrzebowania na usługi transportowe - rozwój systemów logistycznych i transportu jako jednego z ich kluczowych podsystemów	- nieekologiczny podział zadań przewozowych w transporcie towarów - uciążliwość ruchu środków drogowego transportu ciężarowego obsługujących potrzeby przewozowe gospodarki	-tak, konieczność efektywnych rozwiązań w zakresie obsługi potrzeb przewozowych w transporcie towarów na obszarze miast i aglomeracji
	- atrakcyjny region inwestycyjny	- konieczność poprawy jakości infrastruktury transportowej poprzez rozwój jej nowoczesnych składników (autostrady,	----	- tak, kreowanie nowoczesnych systemów transportu miejskiego

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
		drogi ekspresowe, centra przesiadkowe, porty lotnicze, rewitalizacja szlaków kolejowych, koleje dużych prędkości, zmodernizowane linie tramwajowe, rozwiązania ITS)		
	- wysoka wartość PKB - wysoka wartość dodana brutto - wysoki udział usług w tworzeniu PKB	- generowanie zróżnicowanych potrzeb przewozowych przez ożywioną działalność gospodarczą - wykorzystanie położenia regionu (korytarz TEN-T)	----	-tak, doskonalenie funkcjonujących systemów transportowych poprzez lepsze ich dostosowanie do zgłaszanych potrzeb transportowych
	- rozwój inteligentnych specjalizacji regionu i gospodarki opartej na wiedzy	- perspektywa zastosowań w transporcie innowacyjnych rozwiązań (ITS, nowoczesny tabor)	----	- tak, możliwość modernizacji funkcjonujących systemów transportu miejskiego dzięki zastosowaniu ITS oraz nowoczesnego taboru
	- niewystarczające dochody	----	- ograniczenie możliwości dofinansowania publicznego transportu zbiorowego	- tak, możliwości realizacji zadań własnych w zakresie

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
	samorządów terytorialnych		- niedostateczny poziom środków finansowych na inwestycje, modernizacje i remonty infrastruktury transportowej i taboru przewozowego	transportu przez samorządy terytorialne
3. Uwarunkowania środowiskowe	- procesy suburbanizacji	----	- potrzeba rozwoju przestrzennego infrastruktury i oferty przewozowej spowodowana rozlewaniem się miast, rozwojem zabudowy podmiejskiej oraz zmianą modelu życia mieszkańców - możliwość braku efektywności wykorzystania potencjału transportowego	- tak, konieczność integracji rozwiązań transportowych i gospodarki przestrzennej - powiększanie się obszaru rozproszonego popytu wymagającego specyficznych systemów obsługi transportowej
	- defragmentacja przestrzeni	- mniejsze zapotrzebowanie na infrastrukturę transportu dzięki większej użyteczności i bardziej jednorodnemu oddziaływaniu przestrzeni	----	-tak, potrzeba koordynacji transportu i gospodarki przestrzennej
	- użytkowanie gruntów	----	- duży udział gruntów zabudowanych i zurbanizowanych oraz lasów utrudnia lokalizację nowych	-----

Rodzaj uwarunkowań zewnętrznych	Określenie tendencji w otoczeniu zewnętrznym	Możliwy wpływ podanej tendencji na rozwój transportu w regionie		
		wpływ korzystny	wpływ negatywny	oddziaływanie na transport miejski
			infrastruktury o znaczeniu regionalnym i krajowym	
	- zróżnicowanie ukształtowania terenu	----	<p>- zróżnicowanie ukształtowania terenu województwa, szczególnie w południowowschodniej jego części, ogranicza możliwości trasowania nowych dróg transportowych oraz utrudnia ruch w porze zimowej</p> <p>- na terenach pogórnicych występowanie antropogenicznej degradacji powierzchni wymaga przy budowie zastosowania droższych technologii</p>	- tak, wysokie koszty inwestycji na terenach górniczych w miastach i aglomeracjach

[str.110] Analiza regionalnych czynników transportowych pozwoliła na wskazanie następujących elementów mających wpływ na kształtowanie zrównoważonej mobilności w Subregionie Centralnym:

- wysoka dostępność transportowa województwa tym samym Subregionu Centralnego, w układzie krajowym oraz międzynarodowym przekłada się na wysoką intensywność ruchu kołowego – osobowego i towarowego, w tym występowanie potoków ruchu tranzytowego,
- wysoka gęstość, układ infrastruktury drogowej województwa śląskiego oraz jego przepustowość wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców zwiększając konkurencyjność transportu samochodowego względem zbiorowego,
- negatywnym skutkiem dostępności transportu drogowego jest wysokie natężenie ruchu, który szczególnie intensyfikuje się w obrębie metropolii górnośląskiej,
- wartość wskaźnika motoryzacji indywidualnej na obszarze województwa śląskiego znajduje się w silnym trendzie wzrostowym, tendencja ta jest właściwa także dla Subregionu Centralnego,
- główne potoki ruchu w ramach kolejowych przewozów użyteczności publicznej realizowane są w układzie średnicowym na trasie Gliwice – Katowice – Sosnowiec,
- obecność portu lotniczego MPL Katowice w Pyrzowicach oraz terminalu przeładunkowego w Sławkowie, wpływa wraz z ich rozwojem na zwiększenie zapotrzebowania na transport pasażerski i towarowy na obszarze Subregionu Centralnego.

W oparciu o przedstawione uwarunkowania zewnętrzne oraz przeprowadzoną diagnozę obejmującą analizę: infrastruktury, systemu publicznego transportu zbiorowego, rozwiązań ITS oraz obciążenia sieci drogowej na obszarze Subregionu Centralnego określono najważniejsze wnioski dla procesu programowania zrównoważonej mobilności:

1. Parametry ilościowe oraz jakościowe sieci drogowej stanowią czynnik zwiększający atrakcyjność transportu samochodowego, co przekłada się na intensyfikację potoków ruchu. W tym kontekście należy podejmować działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmierzające do uspokojenia ruchu na obszarach centralnych miast.
2. W systemie transportu rowerowego dominują drogi o charakterze rekreacyjnym, niewiele jest odcinków realizujących funkcje transportowe. Należy więc zwiększać udział dróg o przeznaczeniu transportowym, tak aby realizowane na nich przemieszczenia odbywały się do miejsc nauki i pracy, czyli do realizacji potrzeb obligatoryjnych.
3. Projektując i modernizując ciągi rowerowe należy unikać skrzyżowań jednopoziomowych z drogami kołowymi, odpowiednio je oznaczyć lub wprowadzić sygnalizację świetlną, szczególnie w przypadkach dróg o wysokim natężeniu ruchu, gdzie w strukturze rodzajowej pojazdów występuje znacząca liczba samochodów ciężarowych. W przypadku towarzyszenia ruchu drogowego, niezwykle ważne jest zastosowanie odpowiednich narzędzi i urządzeń z zakresu inżynierii ruchu, które oddzielają w sposób bezpieczny ruch rowerowy od drogowego lub budowanie wydzielonych ścieżek.
4. Dla istniejących lub nowo budowanych dróg rowerowych o charakterze transportowym, konieczne jest w tej sferze wytyczanie tras o zmieniającym się krajobrazie oraz wyposażania ich w elementy małej architektury, tak aby przejazd nie był monotony.
5. Należy zapewnić odśnieżanie tras rowerowych aby pokazać mieszkańcom, że w okresach zimowych również można przemieszczać się na rowerach, natomiast wybudowane drogi rowerowe należy wyposażać w udogodnienia takie jak: rowerowe stacje pompowania opon, systemy wizualizacji ilości rowerzystów na trasie, zapewnienie w wystarczającej ilości miejsc parkingowych (np. proporcjonalnie

do ilości klientów, mieszkańców) dla rowerów przy centrach handlowych, dworcach, urzędach, szkołach.

6. Część ciągów pieszych nie jest dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej sprawności, należy podejmować działania mające na celu stworzenie przyjaznej i atrakcyjnej dla pieszych przestrzeni miejskiej.

7. Organizacja transportu publicznego na terenie subregionu realizowana jest przede wszystkim przez KZK GOP w Katowicach, MZKP w Tarnowskich Górach, MZK w Tychach, MZDiM w Jaworznie oraz Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, co determinuje problem integracji taryfowej, której brak może zniechęcać część mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

8. Zasięg linii organizatorów transportu pokrywa znaczną część obszaru subregionu, należy jednak podejmować działania integracyjne w postaci budowy centrów przesiadkowych oraz parkingów park&ride.

9. Odsetek taboru autobusowego niskopodłogowego obsługującego subregion jest dosyć wysoki, należy jednak dążyć do całkowitego wycofania pojazdów z wysoką podłogą.

10. W strukturze taborowej dominują autobusy o napędzie konwencjonalnym, pojazdy hybrydowe, elektryczne i gazowe stanowią marginalne znaczenie. Pojazdy o napędzie spalinowym w większości spełniają normy Euro 4 (i mniej). Konieczne jest zatem wyrównywanie różnic, w szczególności przy wykorzystaniu paliw alternatywnych, takich jak sprężony lub skroplony gaz ziemny, pojazdy hybrydowe oraz elektryczne. Różnice występują również w wyposażeniu pojazdów – brak jest m.in. jednolitego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej – liczba i poziom stosowanych rozwiązań jest różny. Dlatego też należy na poziomie subregionu określić pożądany standard wyposażenia pojazdów. W przypadku komunikacji tramwajowej konieczna jest szybka wymiana taboru – obecnie eksploatowane wagony tramwajowe typu 105N nie są przyjazne dla pasażerów z uwagi na wysokość podłogi i trudności w akomodacji do pociągów.

11. Z punktu widzenia procesu równoważenia mobilności niezbędny jest rozwój nowoczesnej infrastruktury transportowej i kolejowej (w tym budowę nowych odcinków oraz modernizację już istniejącej sieci).

12. Na obszarze subregionu brakuje kompleksowych rozwiązań ITS, a wdrożone projekty posiadają charakter wyspowy. Należy podjąć starania nad wdrożeniem kompleksowych systemów obszarowego sterowania ruchem.

ANALIZA SWOT

[str.145] W oparciu o przeprowadzoną diagnozę systemu transportowego Subregionu Centralnego oraz analizę zapisów dokumentów strategicznych zidentyfikowano uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. W szczególności zidentyfikowano silne i słabe strony obecnego systemu oraz szanse i zagrożenia rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie transportu publicznego, transportu samochodowego oraz przemieszczeń pieszych i rowerowych na obszarze Subregionu Centralnego.

Tabela 3.2. Analiza strategiczna transportu samochodowego w kontekście procesu równoważenia mobilności miejskiej

Silne strony	Słabe strony
Wysoka dostępność drogowa Subregionu Centralnego w układzie krajowym i europejskim	Niedostosowanie parametrów dróg do obecnych i przyszłych obciążeń

Wysoka dostępność Metropolii Górnośląskiej w układzie subregionalnym	Bardzo niski stopień pokrycia miast Subregionu Centralnego rozwiązaniami obszarowego sterowania ruchem
Spadająca liczba wypadków drogowych	Wywieranie silnej presji na środowisko (hałas, zanieczyszczenie powietrza, fragmentacja przestrzeni)
Wzrost popularności podróży wspólnych w myśl zasady carpoolingu	Wysokie natężenie ruchu wewnątrz miast skutkujące narastaniem zjawiska kongestii
	Silne obciążenie ruchem drogowego układu średnicowego (DTŚ, A4) Subregionu Centralnego
	Brak obwodnic miejskich części miast subregionu, co skutkuje negatywnym oddziaływaniem ruchu tranzytowego
	Wzrost zajętości terenu w skutek rozbudowy miejsc parkingowych
Szanse	Zagrożenia
Wzrost wymogów w zakresie stanu technicznego pojazdów dopuszczanych do ruchu	Utrwalający się podział modalny, w którym transport indywidualny odgrywa dominującą rolę w obsłudze podróży obligatoryjnych
Wzrost liczby parkingów park&ride pozwalające na ograniczenie użytkowania samochodu osobowego na głównej trasie przejazdu	Rosnąca liczba mieszkańców niedopuszczająca wyboru innego (poza indywidualnym) środka transportu
Zaplanowanie działań ukierunkowanych na wdrożenie inteligentnych systemów transportowych oraz rozwiązań inżynierii ruchu poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego	Wysoka dostępność cenowa samochodów używanych co może skutkować dalszym, intensywnym wzrostem
	Presja inwestorów (szczególnie placówki handlowe) oraz mieszkańców na zwiększenie liczby miejsc parkingowych

WIZJA I CELE STRATEGICZNE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

[str.148] Wizja zrównoważonej mobilności w Subregionie Centralnym opiera się na założeniu wzrostu mobilności poprzez wzrost efektywności niskoemisyjnych systemów transportu (zbiorowy ze szczególnym uwzględnieniem szynowego oraz pojazdów drogowych z innowacyjnymi, ekologicznymi napędami). Zrównoważona mobilność możliwa jest dzięki zrównoważonemu transportowi.

Cele strategiczne służące realizacji wizji zidentyfikowano funkcjonalnie, a nie zadaniowo. Są to:

- 1) Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego (sustainable transport).

- 2) Integracja transportu.
- 3) Ograniczenie kongestii.

Cel 1. Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego

Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego jest podstawą równoważenia mobilności. Transport zrównoważony na obszarach metropolitalnych, to przede wszystkim publiczny transport zbiorowy oraz transport rowerowy. Kluczowe znaczenie obecnie ma konwencjonalny transport zbiorowy – czyli drogowy (autobusy) i szynowy (kolej miejska, metro, tramwaj). W warunkach Subregionu Centralnego województwa śląskiego, gdzie występuje naturalna wysoka bezpośredniość przewozów naturalnym, podstawowym środkiem transportu zbiorowego jest autobus. W następnej kolejności tramwaj. Konkurencyjność transportu zbiorowego opiera się na wielkości oferowanej pracy eksploatacyjnej oraz jakości świadczonych usług, które towarzyszy taryfa zbudowana z uwzględnieniem bodźcowej funkcji ceny (zwłaszcza w odniesieniu do zwiększania substytucyjności transportu zbiorowego względem motoryzacji indywidualnej). Dlatego warunkiem wzrostu konkurencyjności transportu zbiorowego jest podaż nowoczesnego taboru – autobusowego i tramwajowego. Powinien to być tabor:

- zapewniający wygodę, zwiększający dostępność do transportu zbiorowego (w szczególności osób o ograniczonej mobilności osobistej – niepełnosprawnych, starszych),
- efektywny – pozwalający na obniżkę kosztów eksploatacji,
- ekologiczny – umożliwiający redukcję kosztów zewnętrznych związanych z emisją zanieczyszczeń i hałasem.

Projekty pozwalające na realizację tego celu, to w szczególności zakupy nowoczesnego, ekologicznego taboru transportu zbiorowego.

Należy też obserwować i ewentualnie uwzględniać w modyfikacjach Planu pojawiające się rozwiązania niekonwencjonalne pozwalające na wzrost zrównoważonej mobilności.

W szczególności chodzi o rozwój car-sharingu poprzez wykorzystanie projektów budowanych zgodnie z filozofią ekonomii dzielenia się. Przykłady sukcesu Ubera czy BlaBlaCar pokazują siłę ekonomii dzielenia opartej na udostępnieniu zasobów niewykorzystanej podaży. W szczególności w miastach, gdzie ruch samochodów odbywa się z bardzo niskim wypełnieniem pojazdów potencjał takich rozwiązań może być bardzo duży.

Jeśli bowiem w przypadku podróży samochodami dominuje przejazd tylko z udziałem kierowcy, a tak realizowane jest więcej niż 50% przewozów, to wzrost wypełnienia samochodów o jedną osobę oznacza przyrost zdolności transportowej systemu o więcej niż 25%. Ekonomia dzielenia się rozwija się w oparciu o nowoczesne kanały komunikacyjne i zmianę zachowań konsumenckich, rozwój postaw prosumenckich. Zatem postęp w zakresie informatyki, telekomunikacji, a w przypadku transportu telematyki będzie sprzyjał poprawie efektywności i wzrostowi konkurencyjności transportu.

Cel 2. Integracja transportu

Integracja transportu podnosi konkurencyjność i efektywność transportu, a tym samym może przyczynić się do równoważenia mobilności. Integracji transportu nie można sprawdzać jedynie do ujednoczenia systemów taryfowo-biletowych. Efekty ekonomiczne przypisywane procesom integracji wymagają w pierwszej kolejności integracji w obszarze powiązań komunikacyjnych i to nie tylko w obrębie samego miejskiego transportu zbiorowego, ale szerzej – transportu zbiorowego z transportem indywidualnym. Integracja taryfowo-biletowa nie zapewnia efektów ekonomicznych integracji, które warunkowane są powiązaniem komunikacyjnymi. Obecnie integracja taryfowa

w poszczególnych metropoliach jest mocno zaawansowana jeśli chodzi o układ przestrzenny, gorzej sytuacja wygląda, jeśli chodzi o integrację międzysystemową (transport kolejowy). W obszarach metropolitalnych obowiązuje jeden system biletowy, którego zasięg nie zawsze obejmuje całość różnie definiowanego terenu metropolii, jednak można uznać, że procesy przestrzennej integracji metropolitalnej zostały wszędzie zakończone z wyjątkiem metropolii trójmiejskiej i (choć w mniejszej skali) GOP. Jednak w GOP poza systemem zintegrowanym znajdują się nieliczne linie wjazdowe z kierunku Tychy i Jaworzno, oraz na mniejszą skalę z obszaru aglomeracji rybnickiej, zatem można mówić o istotnym zaawansowaniu procesów przestrzennej integracji taryfowej w oparciu o jeden system taryfowy. W metropolii trójmiejskiej funkcjonuje system biletów integracyjnych – równoległy do systemów biletowych poszczególnych organizatorów (na taką skalę jest to rozwiązanie unikatowe). Jeśli chodzi o integrację międzysystemową, to przykładów takich rozwiązań jest znacznie mniej, z reguły mają one charakter efemeryczny i przyjmują postać albo honorowania biletów jednego z organizatorów, albo biletów integracyjnych. Rozwiązania tego typu w największym stopniu zaawansowano w metropoliach trójmiejskiej i warszawskiej.

W związku z powyższym, za fundament integracji należy uznać powiązanie komunikacyjnej – wewnątrz – i międzysystemowe. Koordynacja przepływów pasażerów wymaga rozwiązań organizacyjnych, ale przede wszystkim fizycznych, w punktach przesiadkowych. Łamanie podróży, aczkolwiek uznawane przez pasażerów za uciążliwość jest czynnikiem wzrostu ich efektywności, w tym wykorzystania naturalnych przewag poszczególnych rodzajów transportu. Integracja polegająca na łączeniu (kooperacji) systemów może mieć miejsce zarówno w układzie metropolitalnym jak i na styku metropolii z układem wiejskim (urban transport-rural transport).

Dlatego też priorytetowe rozwiązania z punktu widzenia równoważenia mobilności dotyczą fizycznej integracji transportu i są nimi centra (punkty) przesiadkowe, zwłaszcza na styku transport indywidualny (w tym rowery) - transport zbiorowy. Takie projekty powinny mieć szczególne znaczenie z punktu widzenia zrównoważonej mobilności. Zwłaszcza kiedy miejsce „złamania” procesu przewozowego znajduje się poza obszarem wysokiej kongestii. Tworzenie centrów przesiadkowych należy powiązać z działaniami z zakresu informacji pasażerskiej oraz organizacji przewozów.

Cel 3. Ograniczenie kongestii

Ograniczenie kongestii na obszarach zurbanizowanych oznacza wzrost mobilności, a także większą efektywność systemu transportowego. Cel ten można realizować za pomocą różnych przedsięwzięć. Wsparcie transportu zbiorowego (objęte celem 1) oraz integracja transportu (cel 2), także mogą sprzyjać ograniczeniu kongestii. Ograniczanie dostępu miast dla samochodów osobowych, to druga grupa standardowych przedsięwzięć ograniczających kongestię – jednak instrumenty te mogą w szczególnych przypadkach prowadzić do spadku mobilności. Dlatego szczególną rolę w tym zakresie odgrywa usprawnienie przepływu pojazdów – co powoduje spadek kongestii zarówno w odniesieniu do transportu indywidualnego jak i zbiorowego. Rolę taką spełniają systemy ITS zajmujące się zarządzaniem przepływem pojazdów, których rozwój powinien być priorytetem w zakresie równoważenia mobilności na najbardziej zurbanizowanym obszarze Subregionu.

Zarządzanie przepływem pojazdów jest kluczowym problemem rozwiązywanym za pomocą ITS – jednym z pionierów w tym zakresie są USA, gdzie w 1991 roku w federalnym programie ITS podkreślono znaczenie tego elementu. Obszarowe systemy sterowania ruchem dotyczą w Polsce jeszcze niewielu miast – z wyjątkiem Trójmiasta i Wrocławia, gdzie zastosowano rozwiązania obejmujące duże obszary strefy zurbanizowanej. Z uwagi na rozległość systemu oraz konieczność integracji obszarów metropolitalnych warto zwrócić uwagę na system wdrożony w 2015 roku w Trójmieście – TRISTAR, którego wartość, to ok. 160 mln PLN (z czego dofinansowanie UE, to 136 mln PLN). System uwzględnia

fakt, że zarówno zarządzanie ruchem pojazdów jak i zarządzanie transportem zbiorowym jest rozproszone na poszczególne miasta – jedynie docelowo zakłada się zintegrowane, metropolitalne zarządzanie transportem. Obecne regulacje dotyczące związków metropolitalnych nie zapewnią integracji tych systemów. Tym niemniej w zakresie oddziaływania na kierowców zarówno transportu indywidualnego jak i zbiorowego TRISTAR oferuje dostęp do zaawansowanej informacji o ruchu, co pozwala na optymalizację zachowań kierowców (poza tym TRISTAR to także informacje dla pasażerów transportu zbiorowego oraz informacje parkingowe). Poprzez detekcję ruchu, dane o incydentach drogowych oraz informacje meteorologiczne system TRISTAR za pomocą tablic informacyjnych przekazuje kierowcom informacje o:

- utrudnieniach w ruchu,
- czasie przejazdu na trasie głównej i alternatywnej (np. czas przejazdu do Gdańsk przez Obwodnicę Trójmiasta i przez Trasę Średnicową),
- zaleceniach dotyczących objazdów.

W połączeniu z dostosowaniem sygnalizacji świetlnej do warunków ruchu, system TRISTAR powinien sprzyjać równoważeniu transportu w aglomeracji Trójmiasta.

W szczególności poprzez bardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej zmniejszyć kongestię oraz podnieść bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jest to zgodne z oczekiwaniami związanymi z korzyściami z wdrażania ITS. W literaturze przedmiotu powszechne są dość optymistyczne prognozy – które w praktyce wydają się nierealne. Dość przypomnieć przewidywania sprzed prawie 20 lat, gdzie zakładano, że wdrożenie ITS w zarządzaniu ruchem drogowym doprowadzi do 2017 r. do 50% redukcji wypadków drogowych, 25% skrócenia czasu podróży i 50% spadku zanieczyszczenia powietrza w miastach powodowanego przez transport. W praktyce systemy ITS nie są wdrażane zgodnie z założeniami: nawet jeśli istnieje postulowana przez specjalistów architektura ITS, to nie odpowiada jej organizacja systemów transportowych, dla których przygotowywane są rozwiązania ITS. Powiększają się też koszty i czas wdrożenia projektów, co jest efektem niedoszacowania ryzyka wynikającego ze specyfiki procesów decyzyjnych w sektorze publicznym odpowiedzialnym za funkcjonowanie infrastruktury transportowej. W szczególności trudno uzyskać efekty skali związane z integracją, co jest kluczowym czynnikiem ograniczającym efekty ITS. Dlatego nie negując roli i korzyści płynących z zastosowania ITS, należy ostrożnie w projektach ostrożnie szacować efekty, uwzględniać ryzyko i stosować nieszablonowe podejście adekwatne do specyfiki przedmiotu i obszaru wdrożeń.

Na terenie aglomeracji górnośląskiej obszarowe sterowanie ruchem na większą skalę wdrożono do tej pory jedynie w Gliwicach (za ponad 30 mln zł). Natomiast KZK GOP przygotował koncepcję systemu obejmującego obszar Związku – funkcjonalności przewidywane dla tego systemu są podobne jak w przypadku systemu TRISTAR, choć niewątpliwie koszty takiego projektu byłyby kilkakrotnie wyższe. Dlatego wydaje się, że system taki należy projektować i wdrażać zupełnie inaczej niż podpowiadają to doświadczenia Trójmiasta i Wrocławia. Podstawą powinna być zaakceptowana architektura systemu i strategia etapowego wdrażania rozwiązania (funkcjonalnie i obszarowo).

**PROGRAM DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII DO ROKU 2022**

(Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, listopad 2018r.)

[str.12] Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2022 roku bazuje m.in. na poszczególnych strategiach rozwoju gmin członkowskich. Większość tych strategii koncentruje swoje cele strategiczne i operacyjne wokół obszarów, które również mieszczą się w ramach zadań związku metropolitalnego.

Tabela 1. Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM i zadania związku metropolitalnego

Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM	Zadania związku metropolitalnego
<p><u>Wzrost mobilności, sprawność transportu i komunikacji:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • uporządkowanie ruchu (węzły i skrzyżowania, drogi do terenów przemysłowych, strefy miejskie wyłączone z ruchu pojazdów, inteligentne systemy zarządzania ruchem, budowa linii szybkiego pociągu podmiejskiego), • dostępność i mobilność (centra przesiadkowe, trasy rowerowe, miejskie systemy wypożyczalni rowerów i samochodów, „transport ekspresowy” między głównymi węzłami, unowocześnienie taboru). 	<ul style="list-style-type: none"> • kształtowanie ładu przestrzennego, • rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego, • planowanie, koordynacja, integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej, • metropolitalne przewozy pasażerskie, • współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego.

[str.14] **PRIORYTETY NA LATA 2018-2022**

Na lata 2018-2022 wyznaczone zostały następujące priorytety:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia,
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska,
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego,
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru,
5. Rozwój instytucjonalny.

[str.34] - **ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA**

Polityka Unii Europejskiej konsekwentnie dąży do rozwoju zrównoważonego transportu, w tym także zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważnym kierunkiem zmian jest systematyczne ograniczanie negatywnego wpływu systemu transportu na środowisko.

Trendy ekonomiczne

Zgodnie z danymi prezentowanymi przez Bank Danych Lokalnych GUS średnie wynagrodzenie w Polsce w latach 2006-2016 wzrosło o prawie 63% przy jednoczesnym spadku stopy bezrobocia rejestrowanego z 14,8% do 8,2%⁷⁹. Oznacza to wzrost mobilności mieszkańców, którzy aktywnie podejmują podróże związane z aktywnością zawodową w relacji dom – praca – dom oraz przemieszczają się w celu zagospodarowania czasu wolnego. Wzrost zamożności społeczeństwa niewątpliwie wpływa także na chęć posiadania samochodu, co w wymiarze krajowym znajduje odzwierciedlenie w rosnącym wskaźniku motoryzacji. Samochód osobowy nie tylko w skali krajowej, ale także światowej stanowi podstawowe narzędzie realizowania podróży.

W latach 1990-2015 wskaźnik motoryzacji wyrażony liczbą samochodów na 1000 mieszkańców wzrósł w krajach UE o 45,2%. Dynamika wzrostu była szczególnie intensywna w latach 1990-2010, natomiast na przestrzeni kolejnych 5 lat trend ustabilizował się w przedziale 480-500 pojazdów na 1000 mieszkańców. Bardziej intensywny rozwój transportu prywatnego odnotowano w Polsce, gdzie w analizowanym okresie wskaźnik motoryzacji wzrósł prawie czterokrotnie, a trend wzrostowy utrzymywał się także w latach 2010-2015. Obecnie wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce jest o około 9% wyższa niż średnia wartość dla UE. Sytuacja ta negatywnie wpływa na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ zachłystnięcie się motoryzacją z początku lat 90. nadal się utrzymuje i pomimo transformacji społecznej i ustrojowej wydaje się, że samochód nadal uznawany jest za wyznacznik statusu społecznego.

Wzrost motoryzacji indywidualnej negatywnie wpływa także na rozwój systemu transportu publicznego. Zmniejszenie popytu stale pogłębia deficyt w sektorze transportu publicznego i wymaga wzmożonego zaangażowania środków finansowych organizatora. Dodatkowo narasta zjawisko kongestii drogowej tj. chronicznego zjawiska większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Negatywnych skutków tego zjawiska nie udaje się przekuć w sukces transportu miejskiego ze względu na znikome działania w zakresie poprawy jego konkurencyjności czasowej. Generalnie ze względu na znikomą długość wydzielonych buspasów (w skali krajowych metropolii) autobusy również doznają strat czasowych ze względu na zatłoczenie dróg.

Czynnikiem ekonomicznym mogącym pozytywnie wpłynąć na równowagę mobilności jest rozwój ekonomii współdzielenia (*sharing economy*). Obecnie ze względu na powszechność posiadania wielu różnych dóbr powstaje możliwość ich współużytkowania. Właściciele nie są w stanie cały czas, czy też w pełni, wykorzystywać posiadanych dóbr. Przykładem może być samochód, który z reguły w godzinach szczytu wykorzystywany jest przez jedną osobę, co stanowi oczywiste marnowanie energii i zajmowanie infrastruktury. Rozwój aplikacji mobilnych i platform internetowych umożliwi pełniejsze wykorzystanie zasobów. Szansą dla systemu transportu w metropolii są przede wszystkim: *carpooling*, *carsharing* oraz *bikesharing*. Działania te wpływają na wzrost wykorzystania infrastruktury transportu przy jednoczesnym zmniejszeniu presji na środowisko naturalne.

Trendy społeczne

W skali globalnej odnotowuje się wzrost liczby ludności miejskiej, co przekłada się na także na wzrost znaczenia ośrodków miejskich w rozwoju społeczno-gospodarczym. Liczba mieszkańców miast w XXI wieku przekroczyła liczbę mieszkańców obszarów pozamiejskich. Prognozuje się, że w roku 2050 globalny odsetek ludności miejskiej wyniesie 66%, z kolei poziom urbanizacji w Europie wyniesie 82%, a w Polsce 70%. Nasilająca się urbanizacja spowoduje intensyfikację na terenach miejskich wielu problemów transportowych. Główne z nich to: nasilenie kongestii drogowej, wzrost negatywnego oddziaływania systemu transportowego na środowisko naturalne oraz obciążenie transportu

zbiorowego przez konieczność obsługi coraz rozleglejszych terenów podmiejskich (sub-urbanizacja). Kongestia drogowa to obecnie w układach miejskich zjawisko powszechne, a w przypadku aglomeracji szczególnie uciążliwe.

Globalnym problemem, który będzie oddziaływał na rozwój systemów transportowych, jest proces starzenia się społeczeństwa. W najbliższych latach spodziewany jest dalszy intensywny wzrost liczby osób przechodzących na emeryturę, ponieważ mieszkańcy urodzeni w okresie powojennego wyżu demograficznego osiągają obecnie wiek w przedziale 55-71 lat. Zjawisko to spotęgowane zostanie również ustawowym obniżeniem wieku emerytalnego. Na koniec 2016 roku liczba mieszkańców GZM w wieku 55+ wynosiła 764 760, co stanowiło 33,62% ogółu mieszkańców metropolii.

W przypadku osób starszych istotnie zmieniają się zachowania komunikacyjne. Przede wszystkim zmniejszeniu ulega wolumen obligatoryjnych potrzeb transportowych, co wiąże się z ustaniem lub ograniczeniem aktywności zawodowej. Często ze względów zdrowotnych ograniczeniu ulegają możliwości kierowania samochodem. Jednocześnie zauważalne jest zjawisko zmniejszania się dochodu rozporzadzalnego seniorów. W konsekwencji rosną oczekiwania wobec transportu publicznego, przede wszystkim w zakresie: jego dostępności (zarówno przystanków, jak i środków transportu), przejrzystej informacji pasażerskiej oraz rozwoju oferty przewozowej w okresach pozaszczytowych.

Trendy technologiczne

Technologiczne rozwiązania w obszarze transportu zogniskowane są na zagadnieniu smart city i inteligentnych systemach transportowych (ITS). Nowoczesne rozwiązania implementowane są w szczególności w zakresie zarządzania ruchem drogowym oraz w zakresie transportu publicznego. W skali globalnej dąży się do gromadzenia wysokiej jakości danych dotyczących ruchu drogowego, zastosowania odpowiedniej aparatury pomiarowej i wykorzystania danych z aplikacji mobilnych. Pozyskane zasoby danych pozwalają na obszarowe zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym. Na systemy te składają się m.in.: znaki zmiennej treści informujące o aktualnej sytuacji i utrudnieniach drogowych, inteligentne sterowanie sygnalizacją świetlną – dostosowaną do aktualnej struktury potoku ruchu, system preselekcyjnego ważenia pojazdów, priorytet w ruchu drogowym dla pojazdów transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie wykorzystywane są coraz powszechniej w transporcie publicznym, szczególnie w zakresie wdrażania dynamicznej informacji pasażerskiej oraz rozwiązań biletowo-taryfowych. Rozwój systemów e-biletu umożliwia pozyskanie szczegółowych danych na temat popytu oraz ułatwia ewentualne rozliczenia przychodów pomiędzy organizatorami systemu publicznego transportu zbiorowego.

Trendy ekologiczne

Opisany wcześniej dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej liczony liczbą samochodów na liczbę mieszkańców przekłada się także na wzrost ruchu i obciążenie sieci drogowej. Generalny pomiar ruchu przeprowadzany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wskazuje, że w latach 2010-2015 na drogach krajowych objętych pomiarem odnotowano średni wzrost ruchu o 14%. Dynamika wzrostu była niższa niż w poprzednim okresie badania, tj. w latach 2005-2010, kiedy to odnotowano wzrost o 22%. W grupie samochodów osobowych wskaźnik wzrostu wynosił odpowiednio 22% (okres 2005-2010) i 17% (2010-2015). Wymienione dane dotyczą sieci dróg krajowych, co oczywiście nie przekłada się w stosunku jeden do jednego na ruch miejski, jednak wskazują ogólne trendy w zakresie skali wykorzystania transportu indywidualnego w Polsce.

[str.39] Strategie krajowe i regionalne

Narastająca kongestia drogowa przy jednoczesnej dominacji silników spalinowych negatywnie oddziałuje na potencjał rozwojowy obszarów metropolitalnych. Nowe podejście do mobilności

koncentruje się na stworzeniu atrakcyjnych rozwiązań alternatywnych dla komunikacji indywidualnej przez poprawę dostępności wysokiej jakości transportu zbiorowego, integrację różnych systemów transportu oraz zastosowanie inteligentnych rozwiązań telematycznych sprzyjających upłynnieniu ruchu.

Na szczeblu krajowym zagadnienie mobilności podejmowane jest w różnych wymiarach i na różnym poziomie szczegółowości. W Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju transport został zakwalifikowany do grupy obszarów bezpośrednio wpływających na osiągnięcie założonych w dokumencie celów. Główne wyzwania stojące przed systemem transportowym to: zwiększenie dostępności oraz poprawa warunków świadczenia usług przewozu pasażerów i ładunków. Poza fizycznym zwiększeniem dostępności transportowej przedstawione w strategii działania koncentrują się na podniesieniu efektywności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo podejmowane są także działania mające zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu na środowisko poprzez rozwój niskoemisyjnych systemów transportowych. Poprawa dostępności transportu publicznego postulowana jest także w Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030⁸⁹ i powinna przybrać formę następujących działań: tworzenia systemu multimodalnych węzłów przesiadkowych i multimodalnych systemów transportowych, integracji transportu w ramach ośrodków miejskich i ich obszarów funkcjonalnych oraz unowocześnienia taboru (mając na uwadze zmniejszenie kosztów środowiskowych). Sektorowym dokumentem rozwojowym w zakresie systemu transportowego na poziomie krajowym jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), w której zdefiniowano dwa główne cele skoncentrowane na: integracji transportu oraz usprawnieniu funkcjonowania rynków i podniesieniu efektywności systemów przewozowych. W aspekcie równoważenia mobilności miejskiej w dokumencie zaplanowano następujące działania:

- tworzenie multimodalnego systemu transportu zbiorowego opartego na węzłach przesiadkowych obejmujących transport kołowy i kolejowy,
- upowszechnienie nowych form mobilności poprzez stworzenie stref wyłączonych dla ruchu pojazdów, promowanie wspólnego podróżowania oraz popularyzacja przemieszczeń pieszych i rowerowych.

Niezwykle istotnym elementem rozwoju systemu transportu jest także poprawa bezpieczeństwa jego uczestników. Zgodnie z danymi zawartymi w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020⁹¹ liczba wypadków drogowych charakteryzuje się tendencją spadkową. Pomimo to wskaźniki bezpieczeństwa klasyfikują nas w „ogonie” państw UE. Celem programu jest osiągnięcie tzw. wizji ZERO, zakładającej całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków na polskich drogach. Szczególne działania powinny być ukierunkowane na: ochronę uczestników ruchu drogowego (w tym przede wszystkim pieszych i rowerzystów), kształtowanie odpowiednich postaw i zachowań oraz rozwój systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Na poziomie regionalnym wiodącym dokumentem strategicznym jest Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”. Zagadnienia systemu zrównoważonego transportu związane są przed wszystkim z jednym z czterech obszarów priorytetowych. Wskazane w celu operacyjnym – Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi – kierunki działań obejmują przede wszystkim: rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego, integrację transportu w relacji: ośrodki metropolitalne – ich obszar funkcjonalny, ograniczenia ruchu tranzytowego na obszarach miejskich. W dokumencie wskazuje się konkretne rozwiązania mające poprawić atrakcyjność i konkurencyjność transportu zbiorowego, w tym m.in.: rozwój sieci transportu kolejowego i szynowego, rozbudowę systemu park&ride, implementację systemów sterowania ruchem drogowym oraz rozbudowę infrastruktury

rowerowej wraz z rozwojem jej funkcji transportowych. Kierunki rozwoju transportu wskazywane są także w dokumentach związanych z ochroną powietrza: Programie ochrony środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024⁹² oraz Programie ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mających na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji⁹³. Dane przedstawione w wymienionych dokumentach wskazują na przekroczenie na obszarze województwa dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego PM10 i PM2.5. W miastach metropolii odnotowano wysoki udział źródeł komunikacyjnych w strukturze emisji pyłu PM10 (na poziomie 10%-14%). W konsekwencji wskazuje się przede wszystkim na konieczność ograniczenia ruchu samochodowego, tworzenie systemów park&ride oraz rozwój komunikacji publicznej opartej na nowoczesnym i niskoemisyjnym taborze. Wizja systemu transportowego dobrze zorganizowanego, zarządzanego w sposób sprawny i efektywny oraz bezpiecznego w wymiarze ekologicznym i technicznym została przedstawiona w Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego⁹⁴. W zakresie zrównoważonej mobilności proponowane są zróżnicowane działania obejmujące m.in.: rozwój transportu rowerowego, integrację taryfową organizatorów transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, budowę sieci centrów przesiadkowych oraz ograniczenie transportu indywidualnego. Dokumentem strategicznym odnoszącym się do problemów mobilności na obszarze GZM jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego⁹⁵. W dokumencie wskazano trzy cele strategiczne: wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego, integrację transportu, ograniczenie kongestii. Przewiduje się m.in. działania takie jak: budowa centrów przesiadkowych, rozwój kolei metropolitalnej, modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego, wdrażanie rozwiązań z zakresu ITS, zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego względem indywidualnego, separacja ruchu rowerowego w ciągach dróg publicznych, prowadzenie systemu opłat parkingowych czy też ograniczenie ruchu pojazdów w centrach miast.

[str.41] Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zlokalizowana jest na obszarze przecięcia dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych, co pozytywnie wpływa na dostępność transportową tego obszaru. Dostępność ta jest szczególnie wysoka w zakresie układu drogowego, gdzie główne potoki skoncentrowane są w dwóch ciągach komunikacyjnych: międzynarodowej drodze E40 obejmującej na obszarze GZM autostradę A4 (połączenie wschód – zachód) oraz drogach DK1, S1 i autostradzie A1 (połączenie północ – południe).

Układ drogowy to nie tylko dobre skomunikowanie z otoczeniem, ale także wysoka przepustowość w połączeniach wewnętrznych. Bardzo ważną rolę w tym układzie odgrywa Drogowa Trasa Średnicowa przebiegająca obecnie od Gliwic do Katowic przez Zabrze, Rudę Śląską, Świętochłowice i Chorzów. Miasta na prawach powiatu wchodzące w skład GZM charakteryzują się wyższą gęstością dróg w układzie geograficznym oraz demograficznym od pozostałych, słabiej zurbanizowanych obszarów.

Wysoka dostępność transportowa oraz duża przepustowość infrastruktury generalnie postrzegane są w ujęciu strategicznym jako atuty. Niewątpliwie pozytywnie wpływają na rozwój społeczno-gospodarczy, w tym na pozyskanie inwestycji. Jednakże z punktu widzenia równoważenia mobilności miejskiej rozbudowana infrastruktura drogową stanowi bardzo silny czynnik rozwoju motoryzacji indywidualnej. Zjawisko kongestii drogowej podczas porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego nie jest tak intensywne, jak w przypadku innych metropolii. Raport przygotowany przez Deloitte i Targeo.pl na temat korków w siedmiu największych miastach Polski (dane za rok 2015)

wskazuje, że miesięczne opóźnienie spowodowane przez korki w godzinach szczytu w przypadku Katowic jest najniższe z grupy analizowanych miast. Wpływa to pozytywnie na jakość życia mieszkańców, przy czym nie zniechęca do korzystania z samochodu osobowego.

Pomimo iż rozwój układu drogowego nie jest najważniejszy z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, należy podejmować działania mające na celu modernizację dróg celem poprawy bezpieczeństwa ich użytkowników oraz rozwój sieci w obszarach o niższym wskaźniku urbanizacji. Tego typu działania już znalazły odzwierciedlenie w alokacji środków w ramach funduszu solidarności, dzięki czemu mniejsze gminy uzyskały dofinansowanie na m.in. rozbudowę i modernizację dróg.

[str.43] Ważnym aspektem rozwoju smart city jest wdrożenie kompleksowych rozwiązań ITS opartych na systemach z otwartą architekturą umożliwiającą jej dalszy rozwój w sposób modułowy. Doświadczenia gmin GZM w zakresie wdrażania rozwiązań obszarowego sterowania ruchem są bardzo małe. Taki system został wdrożony jedynie na terenie Gliwic. Katowice prowadzą postępowanie na zaprojektowanie i wdrożenie systemu ITS na terenie Miasta Katowice, który będzie nadawał priorytet dla pojazdów transportu zbiorowego, będzie również informował kierowców o utrudnieniach w ruchu oraz sterował programem sygnalizacji świetlnej w zależności od warunków ruchowych. Na pozostałym obszarze funkcjonują z reguły niewielkie, wyspowe rozwiązania o znikomym wpływie na poprawę bezpieczeństwa i wzrost przepustowości układu drogowego.

Kompleksowe rozwiązania ITS w zakresie ruchu drogowego należy sukcesywnie rozwijać, pierwsze kroki zostały już poczynione w postaci przygotowania matematycznych modeli ruchu opartych na wynikach szczegółowych badań popytu oraz odpowiednim wymiarowaniu systemu transportowego i potrzeb jego użytkowników. Przejście od przygotowanych modeli do wdrożenia gotowych rozwiązań technologicznych będzie stanowić poważny impuls rozwoju systemu transportowego GZM, który po wielu latach ma szansę wejść w erę nowoczesności.

[str.45] **Wyzwania w perspektywie do 2022 roku**

Przedstawione poniżej czynniki wewnętrzne (siły, słabości) i zewnętrzne (szanse i zagrożenia) w perspektywie do 2022 roku będą oddziaływały na rozwój publicznego transportu zbiorowego oraz zrównoważoną mobilność miejską.

<p>SIŁY:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gęsta i równomiernie rozłożona sieć dróg, • rozwinięta sieć dróg kolejowych o mniejszej uciążliwości dla środowiska naturalnego ze względu na elektryfikację linii, • integracja taryfowa na obszarze GZM, • aktywność komunalnych operatorów transportu publicznego w zakresie pozyskiwania środków zewnętrznych na zakup taboru, • brak barier do rozbudowy infrastruktury punktowej publicznego transportu zbiorowego, • funkcjonowanie systemu e-biletu (ŚKUP) umożliwiającego uzyskanie danych o popycie na usługi, 	<p>SŁABOŚCI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępująca dekapitalizacja infrastruktury kolejowej i ciągle niewystarczająca jakość i ilość taboru kolejowego, • duże natężenie ruchu drogowego, któremu sprzyja gęsty układ drogowy, • niski poziom wdrożenia systemów sterowania ruchem (ITS) w wymiarze metropolitalnym, • niski udział taboru wykorzystującego alternatywne paliwa, • występowanie obszarów o słabej dostępności transportu publicznego nawet w dużych miastach GZM, • brak koordynacji systemu transportowego na poziomie kolej – transport miejski, brak
---	---

<ul style="list-style-type: none"> • dominacja modelu wyboru operatora transportu publicznego na zasadach rynkowych, gwarantująca weryfikację poziomu cen przez zamawiającego, • prawie 100% udziału taboru niskopodłogowego w przypadku autobusów transportu publicznego, • funkcjonowanie SDIP (systemu dynamicznej informacji pasażerskiej) oraz aplikacji mobilnej przekazujących informacje dotyczące rzeczywistego czasu przyjazdu taboru miejskiego, • system zapowiedzi głosowych na przystankach i wewnątrz pojazdów informujących podróżnych o aktualnym punkcie trasy, • funkcjonowanie międzynarodowego portu lotniczego w Katowicach-Pyrzowicach. 	<p>skoordynowania rozkładów jazdy i niska dostępność transportu miejskiego w pobliżu wielu stacji kolejowych,</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkurencja na niektórych trasach między różnymi rodzajami transportu publicznego, • niedostosowanie oferty przewozowej do niektórych grup docelowych, • brak dogodnych połączeń GZM publicznym transportem zbiorowym z międzynarodowym portem lotniczym Katowice-Pyrzowice, • niska gęstość dróg rowerowych pozwalających realizować funkcje transportowe, • brak systemu w ramach polityki tzw. pierwszego i ostatniego kilometra, • niedostatecznie rozwinięty system węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu <i>park&ride</i>.
<p>SZANSE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • środki publiczne na rozwój elektromobilności, • program modernizacji infrastruktury kolejowej, • wzrost cen paliw, • polityka zakazu ruchu niektórych pojazdów w centrach miast, • zmiana zachowania konsumpcyjnego wśród młodzieży (<i>sharing economy</i>), • wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców. • zainteresowanie deweloperów i firm usługowych rozwojem działalności w pobliżu centrów przesiadkowych i dworców. 	<p>ZAGROŻENIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępujący proces starzenia się społeczeństwa, • utrzymanie się nastawienia „mój samochód, moja wolność”, • opór społeczny przed prowadzeniem restrykcyjnej polityki parkingowej i wdrożeniem opłat kongestyjnych, • wzrost intensywności procesu suburbanizacji utrudniającego obsługę potrzeb transportowych mieszkańców przez transport zbiorowy, • niebezpieczeństwa związane z digitalizacją systemu transportowego, w tym ryzyko cyberataków i nieuprawnionego wykorzystania zgromadzonych danych przez osoby trzecie, • ograniczone budżety niektórych gmin członkowskich przekładające się na trudność w utrzymaniu rozbudowanego

DZIAŁANIA STRATEGICZNE

W ramach Priorytetu 2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska przewiduje się następujące działania GZM:

- * 8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego
- * 9. Budowa kolei metropolitalnej
- * 10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
- * 11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego
- * 12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy
- * 13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach
- * 14. ŚKUP 2.0 – Unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym
- * 15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
- * 16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
- * 17. Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności
- * 18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych

[str.75] 4.2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska

Numer i nazwa działania:

8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego

Czas realizacji:

2018-2022

Cel Programu:

2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Cel działania

- Zapewnienie spójnej sieci dróg o znaczeniu metropolitalnym zapewniającej odpowiedni poziom drożności komunikacyjnej na terenie GZM.
- Zapewnienie gotowości inwestycyjnej projektów drogowych o znaczeniu metropolitalnym do współfinansowania ze środków zewnętrznych w latach 2021-2027.

Opis działania:

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim przewiduje, iż związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego.

GZM współdziała w tworzeniu katowickiego węzła miejskiego sieci bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci TEN-Transport, w studium metropolitalnym ustala zasady i obszary rozwoju systemów komunikacji w tym dróg publicznych z podziałem na klasy i kategorie, współdziała w

ustalaniu przebiegu dróg wojewódzkich i krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych na obszarze związku, oraz uczestniczy w kampanii na rzecz zmiany ustawy o drogach publicznych, w ustawę o publicznych drogach i ulicach oraz parkingach i placach.

Proces ustalenia sieci dróg o znaczeniu metropolitalnym realizowany będzie m.in. w ramach prac nad ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego. Niemniej jednak, z uwagi na już wykonane w ostatnich latach przez poszczególne gminy członkowskie prace, konieczne jest dążenie do większej koordynacji prac na poziomie kilkunastu toczących się i planowanych projektów drogowych. Jednocześnie wymagane jest usprawnienie procesu przygotowania dokumentacji technicznej oraz przyspieszenie tego procesu poprzez zapewnienie ciągłego finansowania realizacji zadań w tym procesie.

Wśród działań podjętych przez gminy są następujące projekty drogowe:

- Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód,
- Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Północ,
- Budowa i przebudowa średnicowego szkieletowego układu drogowego N-S (S11, DK79, DK81/86, DK94, DW911, DW925),
- Budowa węzła na ciągu drogi S1 wraz z połączeniem z istniejącym układem drogowym miast Sosnowiec i Sławków,
- Budowa południowego przebiegu autostrady A4 bis,
- Przebudowa DW928 od DK44 do DK1 wraz z przebudową skrzyżowania DW928 z DK44,
- Budowa alternatywnego w stosunku do DW901 połączenia drogowego Pyskowic z Gliwicami
- Budowa drogi łączącej DK88 poprzez KSSE z A1, drogi łączącej DTŚ z DK88 i KSSE, przebudowa ul. J. Piłsudskiego, przebudowa i budowa odcinka drogi od ul. Makoszowskiej do ul. Sikorskiego wraz z budową ronda w Zabrze.

Urząd Metropolitalny wspólnie z gminami członkowskimi zapewnia koordynację projektów drogowych. W perspektywie do 2020 roku rozmowy prowadzone z właścicielami i zarządcami dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych powinny pozwolić na określenie modelu zarządzania drogami o znaczeniu metropolitalnym. Działania te zostaną skorelowane z pracą nad ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego oraz studium transportowym. Proces ten stanowi podstawę ustalenia projektów drogowych koniecznych do realizacji w ramach ZIT+.

2.3.2. Strategie rozwoju gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

1. Strategia Rozwoju Miasta Bytom 2020+

(wrzesień 2014 r., aktualizacja Strategii Rozwoju Bytomia na lata 2009-2020)

CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

[str.22] Dziedziny priorytetowe, cele strategiczne i kierunki działań

Dziedzina priorytetowa: I. Jakość środowiska miejskiego.

Cele strategiczne:

C 1/4 Bytom miastem zrównoważonego systemu transportowego i metropolitalnym węzłem komunikacyjnym.

Kierunki działań:

K15. Poprawa spójności i sprawności systemu komunikacyjnego (infrastruktury i transportu zbiorowego) w układzie miasta i Aglomeracji Górnośląskiej.

K16. Poprawa dostępności do transportu zbiorowego w aspekcie technicznym, organizacyjnym i finansowym.

K17. Włączanie w lokalny system form transportu zrównoważonego (transport rowerowy i pieszy).

K18. Włączanie miasta w ponadregionalne systemy komunikacji.

BILANS STRATEGICZNY DLA DZIEDZIN PRIORYTETOWYCH

[str.29]: Dziedzina priorytetowa I: Jakość środowiska miejskiego (wybrane czynniki):

SIŁY	SŁABOŚCI
Lokalizacja miasta i komunikacja	
<p>S10. Położenie w centrum Aglomeracji Górnośląskiej umożliwiające korzystanie mieszkańców z udogodnień oferowanych w sąsiednich miastach.</p> <p>S11. Korzystna lokalizacja miasta w układzie europejskich korytarzy transportowo-komunikacyjnych – węzeł autostrady A1, łatwa dostępność autostrady A4 oraz MPL „Katowice Airport” w Pyrzowicach.</p> <p>S12. Korzystna lokalizacja w ciągu linii kolejowych łączących miasto z ważnymi ośrodkami w aglomeracji, regionie i kraju.</p> <p>S13. Obwodnica północna odciążająca system komunikacyjny miasta.</p>	<p>W17. Zły stan dróg.</p> <p>W18. Ograniczona przepustowość miejskiego układu drogowego.</p> <p>W19. Przeciążenie ruchem ciężkim i tranzytowym istniejącego układu drogowego, w tym centrum miasta.</p> <p>W20. Zdekapitalizowana infrastruktura komunikacji szynowej, w tym tramwajowej.</p> <p>W21. Duże natężenie ruchu samochodowego w ścisłym centrum Bytomia, związane m.in. z poszukiwaniem miejsca do zaparkowania.</p> <p>W22. Studium komunikacyjne nie uwzględniające analiz potrzeb parkingowych.</p>

SZANSE	ZAGROŻENIA
Komunikacja	
<p>O1. Proces rozwoju i unowocześniania regionalnego układu komunikacyjnego.</p> <p>O2. Dokończenie w kraju drogowych inwestycji o znaczeniu międzynarodowym w osiach: północ – południe oraz wschód – zachód.</p> <p>O3. Nowe technologie umożliwiające wdrażanie inteligentnych rozwiązań w transporcie.</p> <p>O4. Rozbudowa i modernizacja sieci tramwajowej.</p> <p>O5. Rewitalizacji linii kolejowych przebiegających przez miasto, w tym planowane połączenie kolejowe miast Aglomeracji Górnośląskiej z MPL Katowice-Pyrzowice na bazie linii nr 131.</p> <p>O6. Możliwość uzyskania wsparcia unijnego na rozwój ekologicznego transportu.</p>	<p>T1. Niezadowalające tempo i mierne rezultaty procesów restrukturyzacji publicznego transportu szynowego w regionie.</p> <p>T2. Regres transportu publicznego w regionie.</p> <p>T3. Rozdrobnienie oraz odrębność organizatorów publicznego transportu zbiorowego i zarządców infrastruktury komunalnej na terenie Aglomeracji Górnośląskiej oraz brak działań jednostek samorządu terytorialnego na rzecz integracji ich działań.</p>

[str.33]: Dziedzina priorytetowa III: Prorozwojowa oferta spędzania czasu wolnego (wybrane czynniki):

SIŁY	SŁABOŚCI
Infrastruktura	
----	<p>W41. Niewystarczająca infrastruktura hotelowa oraz parkingowa ograniczająca uczestnictwo w kulturze i rekreacji.</p> <p>W42. Niewystarczająco rozwinięty system ścieżek rowerowych.</p>
SZANSE	ZAGROŻENIA
Komunikacja	
<p>O21. Rozbudowa europejskiej infrastruktury drogowej ułatwiająca korzystanie z bytomskiej oferty czasu wolnego o znaczeniu ponadregionalnym.</p> <p>O22. Dobre wewnętrzne skomunikowanie Aglomeracji Górnośląskiej ułatwiające mieszkańcom innych miast dostęp do oferty Bytomia.</p>	----

[str.35]: Dziedzina priorytetowa IV: Przedsiębiorczość i innowacyjność (wybrane czynniki):

SIŁY	SŁABOŚCI
<i>Warunki dla biznesu</i>	
S57. Korzystna lokalizacja miasta w układzie europejskich korytarzy transportowo–komunikacyjnych – węzeł autostrady A1, łatwa dostępność autostrady A4 oraz MPL „Katowice Airport” w Pyrzowicach.	W57. Wymagająca poprawy dostępność komunikacyjna terenów pod inwestycje, w tym poprzemysłowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
----	----

2. Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku

(kwiecień 2014 r.)

ANALIZA SWOT

[str.42] **Obszar spraw społecznych** (wybrane czynniki):

Atuty Miasta	Słabości Miasta
<ul style="list-style-type: none"> – Korzystne położenie (miasto tranzytowe, bliskość trzech lotnisk), – Dobra infrastruktura drogowa, – Powstanie dużej liczby miejsc parkingowych w centrum miasta 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, – Tory kolejowe dzielące miasto na dwie części, – Bardzo zły stan techniczny i nieestetyczny wygląd dworców kolejowych (własność PKP) wpływająca na wizerunek miasta
Szanse w otoczeniu	Zagrożenia w otoczeniu
-----	-----

[str.45] **Obszar zasobów i potencjałów Miasta**

Atuty Miasta	Słabości Miasta
<ul style="list-style-type: none"> - Położenie w Aglomeracji Górnośląskiej, - Przynależność do Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, - Przynależność do Związku Subregionu Centralnego, - Dobre skomunikowanie Chorzowa z miastami w regionie i w kraju, - Sprawny układ komunikacyjny w osi wschód zachód (autostrada A4 i DTŚ) 	<ul style="list-style-type: none"> - Niewykorzystane możliwości transportu kolejowego pasażerskiego przez Chorzów-Miasto, - Zły stan techniczny dworców, - Rosnące koszty utrzymania inwestycji realizowanych ze środków zewnętrznych, - Niewydolność układu komunikacyjnego w osi północ-południe, - Niekorzystny układ przestrzenny miasta będący konsekwencją rozwoju przemysłu w latach minionych
Szanse w otoczeniu	Zagrożenia w otoczeniu
<ul style="list-style-type: none"> - Lokalizacja Miasta – bliskość do stolicy regionu, - Aktywizacja terenów zlokalizowanych przy nowej trasie drogowej – połączenia A4-A1 	<ul style="list-style-type: none"> - Niekorzystne, podejmowane w sposób niemerytoryczny decyzje na poziomie wojewódzkim bądź centralnym, dotyczące finansowania dużych, istotnych dla miasta i regionu inwestycji drogowych

[str.46] **Obszar spraw gospodarczych i promocji Miasta**

Atuty Miasta	Słabości Miasta
- Korzystne położenie miasta w aglomeracji – bardzo dobry układ komunikacyjny	-----
Szanse w otoczeniu	Zagrożenia w otoczeniu
- Bliskość rozwiniętych ośrodków miejskich (Katowice, Gliwice, Ruda Śląska) – rynki zbytu (prowadzenie wspólnych biznesów na terenie kilku miast).	- Konieczność konkurowania z bogatą ofertą inwestycyjną okolicznych miast, - Narastające zjawisko traktowania Chorzowa jako „sypialni” – życie gospodarcze przenosi się do innych miast

ANALIZA PROBLEMÓW

[str.49-52]

Problemy - m.in.

- bardzo duże natężenie ruchu samochodowego
- utrudnione połączenie autostrad A1 z A4
- przekroczone normy hałasu komunikacyjnego w Mieście

CELE STRATEGICZNE (I OPERACYJNE) – wybrane:

[str. 60 - 62]

- Cel strategiczny: 2. Poznane i zaspokojone potrzeby wszystkich grup społecznych w mieście
 - Cele operacyjne: 2.2. Ograniczony ruch samochodowy w centrum miasta
- Cel strategiczny: 3. Dobrze funkcjonujące instytucje zaspokajające potrzeby mieszkańców w obszarze społecznym
 - Cele operacyjne: 3.10. Zwiększona dostępność do bazy sportowo – rekreacyjnej w mieście
 - Cele operacyjne: 3.11. Zwiększony dostęp do obiektów kultury, sportu, rekreacji i turystyki
- Cel strategiczny: 4. Nowoczesna infrastruktura i przestrzeń publiczna dla wzrostu potencjału miasta i zadowolenia mieszkańców
 - Cele operacyjne: 4.6. Zwiększona dostępność i użyteczność terenów inwestycyjnych miasta
- Cel strategiczny: 5. Zrównoważony rozwój w celu podniesienia standardów życia
 - Cele operacyjne: 5.1. Chorzów miastem zrównoważonego systemu transportu,
 - Cele operacyjne: 5.2. Poprawiony stan środowiska naturalnego
 - Cele operacyjne: 5.3. Zwiększona atrakcyjność Chorzowa jako miejsca do zamieszkania,

CELE OPERACYJNE (I KIERUNKI DZIAŁAŃ) – wybrane:

[str. 67, 72, 73, 77-80]

- Cel operacyjny: 2.2. Ograniczony ruch samochodowy w centrum miasta

Zadania realizacyjne:

- Budowa centrum przesiadkowego
- Rozwinięcie i usprawnienie komunikacji miejskiej, rowerowej i pieszej

- Promowanie korzystania z komunikacji publicznej
- Cel operacyjny: 3.10. Zwiększona dostępność do bazy sportowo – rekreacyjnej w mieście
Zadania realizacyjne:
 - Rozbudowa istniejących ścieżek rowerowych stworzenie sieci ścieżek rowerowych powiązanych z miastami ościennymi
- Cel operacyjny: 3.11. Zwiększony dostęp do obiektów kultury, sportu, rekreacji i turystyki
Zadania realizacyjne:
 - Wyznaczenie miejsc parkingowych dla autokarów w centrum miasta oraz w okolicy miejsc atrakcyjnych turystycznie
- Cel operacyjny: 4.6. Zwiększona dostępność i użyteczność terenów inwestycyjnych miasta
Zadania realizacyjne:
 - Poprawa dostępności komunikacyjnej i infrastrukturalnej do terenów inwestycyjnych
- Cel operacyjny: 5.1. Chorzów miastem zrównoważonego systemu transportu
Zadania realizacyjne:
 - Połączenie autostrad A4 i A1 z przebudowaną DK 79.
 - Poprawa jakości usług transportu zbiorowego
 - Poprawa polityki parkingowej
 - Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych
 - Budowa centrum przesiadkowego w mieście
 - Budowa połączenia komunikacyjnego na kierunku północ południe (w tym przebudowa DK 79 na odcinku od ul. Chorzowskiej w Katowicach do Alei Jana Pawła II w Bytomiu – DW 911)
- Cel operacyjny: 5.2. Poprawiony stan środowiska naturalnego
Zadania realizacyjne:
 - Ograniczenie ruchu pojazdów spalinowych w centrum miasta
- Cel operacyjny: 5.3. Zwiększona atrakcyjność Chorzowa jako miejsca do zamieszkania
Zadania realizacyjne:
 - Poprawa stanu połączeń komunikacyjnych wewnątrz miasta i aglomeracji.

3. Strategia Rozwoju Miasta Dąbrowa Górnicza 2022

(listopad 2015 r., aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Dąbrowa Górnicza 2020)

RAPORT OTWARCIA DO AKTUALIZOWANEJ „STRATEGII ROZWOJU MIASTA: DĄBROWA GÓRNICZA 2022”

Podsumowanie – Raport otwarcia i stan miasta w 2015 r. w obszarach uznanych za priorytetowe.

[str.27] V Sprawność transportu i komunikacji

Założeniem priorytetu była integracja miejskiego układu transportowo-komunikacyjnego z układem regionalnym i aglomeracyjnym, służąca zwiększeniu mobilności mieszkańców jak również wzrostowi lokalizacyjnej atrakcyjności miasta. Poprzez realizację takich przedsięwzięć jak: przebudowa skrzyżowania drogi 790 z ul. Koksowniczą; przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu DK-94 (w ramach projektu przebudowy drogi DK 94 w Dąbrowie Górniczej) nad drogą 790; budowa obwodnicy Tucznawy (zadanie w ramach kompleksowego przygotowania terenu inwestycyjnego Tucznawa, Etap I, Etap II, Etap III) ruch tranzytowy zyskał możliwość rozdziału od ruchu wewnętrznego oraz poprawił się komfort funkcjonowania przedsiębiorstw w strefie gospodarczej miasta. Co więcej największy, jak dotąd, w Polsce południowej teren inwestycyjny Tucznawa zyskał możliwość obsługi komunikacyjnej.

Zakup nowych, ekologicznych autobusów komunikacji miejskiej oraz współdziałania miasta w odnowie taboru tramwajowego poprawił standard obsługi pasażerów oraz jakość środowiska zamieszkania. Pozostałe zrealizowane przedsięwzięcia takie jak: przebudowa skrzyżowania przy Al. Piłsudskiego i Tysiąclecia; przebudowa skrzyżowania przy ul. Katowickiej i ul. Staszica; przebudowa ul. Strzemieszyckiej oraz budowa układu komunikacyjnego w Parku Hallera przede wszystkim poprawiły poziom bezpieczeństwa na drogach. Podobny skutek miało zwiększenie ilości punktów monitoringu wizyjnego z 4 w 2005 r. do 28 w 2013r. (dane Straż Miejska). Analizując dane statystyczne liczba wypadków i kolizji drogowych fluktuowała z 1718 w 2008r. poprzez 1920 w 2010r do 1541 w 2013r.

Przedsięwzięcia, które są w fazie realizacji jak: budowa parkingów samochodowych wokół obszarów i miejsc rekreacji; organizacja bezpiecznych parkingów rowerowych w centrum miasta, przy urzędach oraz budynkach użyteczności publicznej oraz budowa lub wydzielenie dróg dla rowerów wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych miasta będą wpływać na wzrost dostępności obiektów oraz na poprawę jakości życia poprzez ograniczenie pyłów PM 10, przyczyniając się do zwiększenia mobilności oraz zrównoważenia miejskich systemów transportowych.

Dużym wyzwaniem pozostaje zwiększająca się liczba samochodów i oczekiwanie nowych miejsc parkingowych. Ilość pojazdów samochodowych na 10 000 mieszkańców wzrosła z poziomu 4140 w 2005r. do 6482 w 2013r., przy jednoczesnym spadku ilości przewożonych pasażerów z poziomu 25.100.000 w 2007r. do 17 300 157 pasażerów w 2013r. (dane KZK GOP). Niezbędna jest więc poprawa efektywności ekonomicznej oraz organizacji infrastruktury transportowej i parkingowej, aby zapewnić optymalne wykorzystanie już posiadanych zasobów i zneutralizować negatywne skutki takie jak zanieczyszczenie powietrza, hałas oraz obniżenie atrakcyjności przestrzeni miejskiej.

Istotne będzie dążenie do zmiany zachowań komunikacyjnych na rzecz ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego. Do najważniejszych przedsięwzięć zaplanowanych w tym priorytecie jest promowanie zielonej (zrównoważonej) mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza oraz przebudowa wybranych układów komunikacyjnych. Z kolei wykonanie obwodnicy Tucznawy i skomunikowanie terenów inwestycyjnych bezpośrednio z drogą S1, pozwoli na dalsze wzmocnienie potencjału inwestycyjnego tego obszaru oraz odciążą wewnętrzny układ komunikacyjny miasta.

Konieczne będzie również położenie nacisku na rozwój nowoczesnych technologii informacyjnych i komunikacyjnych, stymulujących rozwój rozwiązań transportowych i je wykorzystujących.

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA DĄBROWA GÓRNICZA 2022 - PRIORYTETY STRATEGICZNE MIASTA

[str.41] PRIORYTET V: SPRAWNOŚĆ TRANSPORTU I KOMUNIKACJI

W celu zapewnienia rozwoju zrównoważonego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego za podstawowe obszary interwencji należy uznać:

- poprawę wewnętrzmiejskiej obsługi transportowo-komunikacyjnej,
- rozwijanie powiązań z regionalno-aglomeracyjną siecią komunikacyjną,
- zwiększenie udziału aktywnych form mobilności (jazda rowerem, poruszanie się pieszo),

realizując zamiar przekształcenia Dąbrowy Górniczej w miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem sąsiedzkim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

[str.55]

- Cel operacyjny 5.1: Dąbrowa Górnicza – miastem zwiększającym jakość i efektywność ekonomiczną usług transportu zbiorowego.
 - Kierunek 5.1.1: Zwiększenie efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury i urządzeń dla transportu zbiorowego.
 - Kierunek 5.1.2: Ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska, w tym przede wszystkim zanieczyszczenia powietrza i hałasu komunikacyjnego.
 - Kierunek 5.1.3: Rozbudowa infrastruktury transportu zbiorowego wspierającej przedsięwzięcia warunkujące szybką realizację zamierzenia i uzyskanie usprawnień w transporcie zbiorowym miasta.
 - Kierunek 5.1.4: Rozwój efektywnych form obsługi transportem zbiorowym peryferyjnych dzielnic miasta.
- Cel operacyjny 5.2: Dąbrowa Górnicza - miastem zrównoważonego systemu transportowego zwiększającego atrakcyjność inwestycyjną i wpływającego na poprawę jakości życia.
 - Kierunek 5.2.1: Redukcja zagrożeń motoryzacyjnych i problemów z parkowaniem.
 - Kierunek 5.2.2: Poprawa komunikacyjnej obsługi dzielnic peryferyjnych środkami transportu publicznego.
 - Kierunek 5.2.3: Rozwój sieci drogowej i transportowej wspierającej rozwój miasta.
 - Kierunek 5.2.4: Wdrażanie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem w mieście.
 - Kierunek 5.2.5: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i komunikacji miejskiej.
 - Kierunek 5.2.6: Integracja miejskiego układu drogowego z układem krajowym i aglomeracyjnym oraz z układem dróg TEN-T.
 - Kierunek 5.2.7: Wspieranie rozwoju transportu kombinowanego.
- Cel operacyjny 5.3: Dąbrowa Górnicza – miastem efektywnego, inteligentnego systemu zarządzania transportem publicznym.
 - Kierunek 5.3.1: Zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych Aglomeracji Górnośląskiej.

- Kierunek 5.3.2: Wspieranie rozwoju aglomeracyjnego systemu transportowo-komunikacyjnego.
- Kierunek 5.3.3: Stymulowanie rozwoju gospodarczego miasta poprzez poprawę dostępności dla inwestorów i przyszłych pracowników stref aktywności gospodarczej.
- Kierunek 5.3.4: Szerokie stosowanie nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych.
- **Cel operacyjny 5.4: Dąbrowa Górnicza – regionalnym liderem mobilności miejskiej.**
 - Kierunek 5.4.1: Unowocześnienie systemu komunikacji publicznej i poprawa komfortu podróżowania.
 - Kierunek 5.4.2: Integracja miejskiego układu drogowego z układem ścieżek rowerowych, umożliwiającym dojazd do kluczowych miejsc w mieście.
 - Kierunek 5.4.3: Integracja oraz zwiększenie rowerowego dostępu do komunikacji publicznej o znaczeniu aglomeracyjnym.
 - Kierunek 5.4.4: Działania informacyjno – promocyjne kultury mobilności w mieście.

WYKAZ PRZEDSIĘWZIĘĆ STRATEGICZNYCH

[str.61] PRIORYTET IV : Różnorodność form aktywnego spędzania czasu wolnego – m.in.

- Budowa systemu ścieżek i tras rowerowych wokół terenów rekreacyjnych miasta:
 - wykonanie w rejonie wiaduktu przy ul. Letniej bezkolizyjnego łącznika pomiędzy ścieżkami rowerowymi biegnącymi wokół zbiorników wodnych Pogoria III oraz Pogoria IV,
 - wykonanie utwardzenia nawierzchni trasy pieszo-rowerowej biegnącej po wschodniej stronie zbiornika Pogoria IV na odcinku od ul. Unruga (kol. Kostury) do granicy miasta z Gminą Siewierz,
 - stanowiących połączenie dąbrowskich szlaków z miastem Sosnowiec,
 - stanowiących połączenia atrakcyjnych terenów w dzielnicach: Strzemieszyce –Okradzionów-Błędów,
 - stanowiących regionalne sieci szlaków i tras rowerowych w ramach miast GZM,
 - w ramach działania nr 7 pn. VeloPrądnik (VP) Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim obejmującego wytyczenie szlaku łączącego woj. śląskie z woj. małopolskim (okolice Błędowa).

[str.62] PRIORYTET V : Sprawność transportu i komunikacji

- Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza.
- Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z wykonaniem nowych miejsc parkingowych w rejonie ul. Malinowe Górki przy zbiorniku Pogoria III.
- Współudział miasta w modernizacji infrastruktury i taboru autobusowo-tramwajowego na terenie Podregionu Sosnowieckiego.
- Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Konopnickiej z ul. Poniatowskiego.
- Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Limanowskiego z ul. Konopnickiej.
- Budowa rond w obszarach: ul. Cieplaka – ul. Augustynika – ul. Wojska Polskiego – ul. Kopernika.

- Przebudowa rowu „Augustynika” od ul. Przybyłaka do odbiornika w Dąbrowie Górniczej.
- Remont kapitalny przejść podziemnych w głównym ciągu komunikacyjnym ul. Sobieskiego – ul. Królowej Jadwigi – Al. J. Piłsudskiego.
- Przebudowa Al. Piłsudskiego na odcinku od ul. Majakowskiego do ul. Gwardii Ludowej.
- Przebudowa układu komunikacyjnego ul. Podlesie wraz z połączeniem z ul. Tworzeń.
- Przebudowa drogi powiatowej ul. Legionów Polskich na odcinku od skrzyżowania z ul. Aleja Róż do granicy z miastem Będzin.
- Przebudowa ul. Aleja Zagłębia Dąbrowskiego.
- Przebudowa układu komunikacyjnego ul. Wiosenna – Rodzinna.
- Przebudowa układu drogowego ul. Szklanych Domów z połączeniem z terenami przemysłowymi.
- Budowa „północnej obwodnicy Ząbkowic i Tucznowy” jako bezpośrednie skomunikowanie terenów inwestycyjnych Tucznowa z drogą S-1.
- Wykonanie połączenia ul. Kościuszki z ul. Robotniczą.
- Przebudowa dróg od ul. Robotniczej do drogi krajowej DK – 86 wraz z wykonaniem węzła drogowego.

4. Zaktualizowana Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice do roku 2022

(2017 r., aktualizacja Strategii Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice na lata 2002-2022)

W Strategii nie zapisano celów ani działań związanych z transportem lub infrastrukturą transportową.

5. Strategia Rozwoju Miasta "Katowice 2030"

(grudzień 2015, aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Katowice 2020)

[str.7]: Zgodnie z przyjętymi założeniami Strategii Katowice będą dalej kontynuować dynamiczny rozwój stając się:

- miastem wysokich i wyrównanych w układzie dzielnic standardów mieszkaniowych, usługowych i środowiskowych,
- stolicą Górnego Śląska i Metropolii Górnośląskiej XXI wieku,
- silnym ośrodkiem gospodarczym i centrum biznesowo – finansowym,
- europejskim węzłem transportowo – logistycznym.

[str.8] **PUNKTY CIĘŻKOŚCI W ROZWOJU MIASTA KATOWICE:**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska

[str.9] **POLA STRUKTURALNE I ICH STRUKTURA**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska:
 - Sieci transportowe zapewniające połączalność w różnych skalach i zasięgach przestrzennych
 - Infrastruktura wielofunkcyjnych systemów transportowych i logistyki miejskiej
 - Inteligentne zarządzanie systemami transportowymi i logistycznymi

[str.10] **POŻĄDANA POZYCJA MIASTA W POLACH STRATEGICZNYCH**

- Jakość życia: Katowice miastem o zrównoważonej strukturze funkcjonalno – przestrzennej w relacji obszaru śródmiejskiego i dzielnic
- Metropolitalność i obszar śródmiejski: Katowice miastem będącym centrum Metropolii Górnośląskiej i silnym ośrodkiem plasującym się w sieci polskich i europejskich miast metropolitalnych
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy: Katowice miastem zaawansowanych technologicznie branż usługowych i przemysłowych obecnych na rynkach międzynarodowych

- Transport i logistyka miejska: Katowice miastem wewnątrznie i zewnątrznie zintegrowanego, zrównoważonego i sprawnego systemu transportowo - logistycznego

[str.11] **STRATEGICZNE ZASADY POLITYKI ROZWOJU MIASTA KATOWICE**

- Jakość życia: Specjalizacja funkcji dzielnic miejskich i decentralizacja systemu obsługi mieszkańców
- Metropolitalność i obszar śródmiejski: Przywództwo Katowic w procesie metropolizacji Aglomeracji Górnośląskiej
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy: Koncentracja na inteligentnych aktywnościach gospodarczych generujących wysoką wartość dodaną
- Transport i logistyka miejska: Przestrzenna spójność funkcjonalnego obszaru miasta

[Str.14] **WIZJA STRATEGICZNA KATOWICE 2030:**

- Katowice miastem wysokich i wyrównanych standardów mieszkaniowych, usługowych i środowiskowych
 - * Katowice miastem zapewniającym atrakcyjne i na wysokim poziomie technologicznym mieszkania dla aktualnych i nowych mieszkańców
 - * Katowice miastem gwarantującym wszystkim mieszkańcom swobodę wyboru i dostępność do zwiększającej swą różnorodność sfery usług, poprawiających warunki życia w sposób odpowiadający współczesnym standardom cywilizacyjnym
 - * Katowice miastem sprzyjającym aktywności obywatelskiej, zapewniającym bezpieczeństwo publiczne i ekologiczne oraz ciągle poprawiającym środowiskową i techniczną jakość przestrzeni publicznych
- Katowice stolicą Górnego Śląska i Metropolii Górnośląskiej XXI wieku
 - * Katowice miastem inteligentnych specjalizacji w europolii Europy Środkowej
 - * Katowice miastem wielkich wydarzeń naukowych, biznesowych, kulturalnych, rozrywkowych i sportowych
 - * Katowice miastem o zaawansowanej materialno – technologicznej infrastrukturze kultury, nauki, designu i multimedii
 - * Katowice miastem wysokiej jakości przestrzeni publicznych wpisanych w kontekst historycznej tkanki architektoniczno - urbanistycznej
 - * Katowice miastem nowatorskich realizacji architektoniczno – urbanistycznych
 - * Katowice miastem poszerzającego się obszaru śródmiejskiego o wysokiej funkcjonalności i dostępności aglomeracyjnej
- Katowice silnym ośrodkiem gospodarczym i centrum biznesowo– finansowym
 - * Katowice miastem będącym siedzibą polskich firm o znaczeniu międzynarodowym, otwartym na współpracę z biznesem globalnym
 - * Katowice miastem silnego sektora rodzimych przedsiębiorstw średniej wielkości zdolnych do konkurowania na rynkach międzynarodowych
 - * Katowice miastem rozwoju nowych branż technologicznych i wyspecjalizowanych usług biznesowych

- * Katowice ośrodkiem silnego rozwoju gospodarki opartej na kreatywności w sektorze nauki i kultury
- * Katowice miastem mikro i małych firm w kreatywnym i innowacyjnym środowisku lokalnym
- Katowice miastem nowoczesnego systemu transportu publicznego i logistyki miejskiej
- * Katowice i Metropolia Górnośląska europejskim węzłem transportowo - komunikacyjnym
- * Katowice miastem rozwiniętej sieci międzydzielnicowych powiązań transportowo - komunikacyjnych
- * Katowice miastem wielofunkcyjnego systemu transportowo – logistycznego zwiększającego swobodę przemieszczania się ludzi i przepływu towarów
- * Katowice miastem wdrażającym prośrodowiskowe technologie w transporcie zbiorowym i indywidualnym
- * Katowice miastem efektywnie wykorzystującym technologie informatyczne w organizacji i zarządzaniu ruchem osobowym i towarowym oraz sieciami usług logistycznych
- * Katowice miastem szybkiego, komfortowego i bezpiecznego systemu transportu

[str.15] **PRIORYTETY STRATEGICZNE**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska

Kierując się strategiczną zasadą „Przestrzennej spójności funkcjonalnego obszaru miasta” za priorytet uznaje się:

- * wzrost mobilności mieszkańców i ludności funkcjonalnej oparty na nowoczesnej infrastrukturze transportowo – logistycznej

Pozwoli to Katowicom na stanie się miastem wewnątrznie i zewnątrznie zintegrowanego, zrównoważonego i sprawnego systemu transportowo – logistycznego.

[str.16] **CELE STRATEGICZNE**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska:

CT1. Zaawansowana technologicznie infrastruktura transportowo – logistyczna

CT2. Konkurencyjne względem indywidualnego transportu samochodowego i przyjazne dla środowiska formy przemieszczania się w przestrzeni miejskiej

CT3. Wysoka efektywność świadczenia usług transportowych i komunalnych

[str.17] **STRATEGICZNE KIERUNKI DZIAŁANIA**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska

CT1k1 - Kształtowanie węzłów komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej

CT1k2 - Rozbudowa miejskich korytarzy transportowych

CT2k1 - Poprawa komfortu podróżowania środkami transportu publicznego

CT2k1 - Poprawa swobody ruchu pieszego i rowerowego

CT3k1 - Kreowanie inteligentnych systemów transportu i logistyki miejskiej

[str.19] **PRZEDSIĘWZIĘCIA STRATEGICZNE**

- Jakość życia
- Metropolitalność i obszar śródmiejski
- Przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy
- Transport i logistyka miejska
 - * PT1 - Budowa zintegrowanego węzła transportowego o znaczeniu regionalnym i krajowym (Katowicki Węzeł Komunikacyjny)
 - * PT2 - Budowa Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych
 - * PT3 - Rozbudowa Drogi Krajowej 81 od węzła autostrady A4 z Drogą Krajową 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej (węzeł Giszowiec – ul. 73 Pułku Piechoty – ul. Kolejowa – ul. T. Kościuszki – do węzła z ul. Armii Krajowej)
 - * PT4 - Budowa dróg na kierunku północ – południe dla odciążenia obszaru śródmiejskiego
 - * PT5 - Budowa inteligentnego systemu zarządzania ruchem
 - * PT6 - Wspieranie budowy Kolei Dużych Prędkości łączącej Warszawę z Katowicami, Ostrawą, Brnem i Wiedniem
 - * PT7 - Wspieranie stworzenia linii szybkiego pociągu podmiejskiego w relacji Katowice – Tychy – Bieruń i Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza
 - * PT8 - Budowa katowickiego szybkiego tramwaju na południe do Piotrowic i Kostuchny
 - * PT9 - Rozbudowa wewnętrznej sieci tramwajowej
 - * PT10 - Rozwój systemu transportu i rekreacji rowerowej (obejmujący budowę sieci dróg i ścieżek rowerowych, parkingów, wypożyczalni i stacji napraw rowerów)
 - * PT11 - Wdrożenie systemu typu „smart grid” (inteligentne sieci) w sferze dystrybucji mediów komunalnych

6. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+

(2014, aktualizacja Strategii zrównoważonego rozwoju dla miasta Mysłowice do roku 2020)

OBSZAR GOSPODARCZY

[str.13]: **Uwarunkowania zmiany sytuacji**

Systematycznie zwiększa się liczba pracujących w mieście oraz maleje liczba bezrobotnych. Jest to skutkiem dynamicznie rozwijającej się gospodarki lokalnej, jak również rozwoju gospodarki w miastach ościennych, gdzie mieszkańcy Mysłowic znajdują miejsce zatrudnienia.

W ostatnich latach w Mysłowicach dynamicznie rozwija się działalność logistyczna, wykorzystując doskonałe położenie Mysłowic na skrzyżowaniu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych. Rozwój tej branży w mieście może zdynamizować planowana budowa przedłużenia Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku Dąbrowy Górniczej oraz Jaworzna. Wykorzystanie tych szans uwarunkowane

jest podjęciem aktywnych działań w zakresie promocji gospodarczej miasta. Atutami Mysłowic w zabieganiu o inwestorów są przede wszystkim:

- Bardzo dobre powiązania zewnętrzne z regionalnym i krajowym układem drogowym – autostrada A4, droga ekspresowa S1, oraz perspektywa poprawy połączeń drogowych: budowa Drogowej Trasy Średnicowej w granicach miasta, oraz budowa odcinka trasy S1 od Mysłowic do Bielska-Białej. (...)

[str.14]:

Głównymi przyczynami słabej witalności historycznego centrum jest peryferyjne położenie w strukturze urbanistycznej miasta oraz słaba dostępność komunikacyjna tego obszaru, a szczególnie:

- * brak wystarczającej obsługi środkami komunikacji publicznej oraz zintegrowanego węzła przesiadkowego,
- * brak dogodnych powiązań pieszych, za co odpowiada bariera torów kolejowych oddzielająca Stare Miasto od reszty śródmieścia; tereny PKP znacznie ograniczają zasięg funkcji pełnionych przez historyczne centrum na rzecz całego miasta, obniżają atrakcyjność dla mieszkańców i przyjezdnych, a w konsekwencji również inwestorów,
- * bariera Przemszy od strony wschodniej i terenów przemysłowych od strony północnej – ograniczająca zasięg przestrzenny tzw. zlewni dojazdów centrum (czyli obszar, z którego potencjalni klienci mogą dojechać do centrum w akceptowalnym czasie 15-30 min),
- * konkurencja ośrodków handlowych w postaci marketów spożywczych w dzielnicach centralnych hamuje rozwój usług w historycznym centrum miasta,
- * niewystarczające wykorzystanie walorów zabytkowej części miasta hamuje możliwości rozwoju Mysłowic jako ośrodka usługowego o znaczeniu regionalnym.

Poważnym ograniczeniem działań zmierzających do poprawy atrakcyjności i witalności Starego Miasta będzie z pewnością konkurencja dużych centrów komercyjnych położonych na terenie Sosnowca i Katowic. Przedłużenie Drogowej Trasy Średnicowej wzmocni ten efekt, skracając czas dojazdu do tych centrów, ale zarazem stanie się szansą na poprawę dostępności centrum Mysłowic, umożliwiając podjęcie konkurencji z tymi ośrodkami. Szczególną szansą ożywienia centrum jest ponowne zagospodarowanie znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta terenów poprzemysłowych pozostałych po byłej KWK "Mysłowice". Lokalizacja w tym terenie funkcji usługowych odpowiednio wysokiej rangi przyczyni się do ożywienia centrum miasta.

Ożywienie centrum miasta to spore wyzwanie dla władz. Ze względu na występowanie w tej części Mysłowic problemów natury społecznej, gospodarczej i przestrzennej, działania naprawcze powinny być prowadzone w ramach programu rewitalizacji. Doprowadzi to do osiągnięcia społecznie oczekiwanego efektu końcowego, jak również zapewni jego trwałość w kolejnych latach.

[str.15] **SWOT – Obszar gospodarczy**

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korzystnie zlokalizowane rezerwy terenów inwestycyjnych typu „greenfield” przeznaczonych pod rozwój działalności gospodarczych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zbyt mała dywersyfikacja branżowej struktury gospodarczej – dominacja przemysłu ciężkiego, a w efekcie pracowników przemysłowych i budżetowych, słabo rozwinięty sektor usług

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tereny przemysłowe typu „brownfield” z możliwością ponownego zagospodarowania ▪ Duża aktywność gospodarcza mieszkańców miasta ▪ Wykształcona i wykwalifikowana kadra ▪ Znaczne zasoby niewykorzystanych lokali (również w centrum miasta) przystosowanych do prowadzenia działalności gospodarczej ▪ Nowoczesny park logistyczny – jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce ▪ Pokłady węgla dobrej jakości 	<p>zarówno pod względem liczby podmiotów, jak i liczby zatrudnionych</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Słaba baza ekonomiczna – mała liczba podmiotów w sferze produkcji ekspansywnej ▪ Niski standard przygotowania terenów aktualnie przeznaczonych pod rozwój gospodarczy ▪ Brak planów miejscowych obejmujących tereny przeznaczone pod działalność gospodarczą ▪ Słaba dostępność komunikacyjna terenów przemysłowych ▪ Degradacja centrum miasta w wymiarze gospodarczym, społecznym i infrastrukturalnym ▪ Niedostateczna oferta miejsc pracy dla osób wykształconych i wykwalifikowanych ▪ Słabe wsparcie dla ludzi przedsiębiorczych ▪ Brak bazy noclegowej odpowiedniej dla obsługi międzynarodowych imprez kulturalnych i sportowych
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korzystne położenie Mysłowic na skrzyżowaniu europejskich korytarzy komunikacji i wymiany ▪ Bliskość rynku pracy oraz rynków zbytu ▪ Członkostwo w GZM ▪ Działalność regionalnych agencji i programów rozwojowych ▪ Wsparcie finansowania przedsięwzięć mających na celu poprawę kondycji gospodarki przez fundusze zewnętrzne ▪ Aktywność mieszkańców w sferze mikroprzedsiębiorstw 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ograniczona możliwość kontroli Gminy nad procesami przekształceń terenów przemysłowych ▪ Drenowanie rynku związane z bliskością silnych ośrodków gospodarczych ▪ Likwidacja KWK „Mysłowice” oraz infrastruktury towarzyszącej w sferze usług dla górnictwa ▪ Spadek liczby podmiotów gospodarczych ▪ Odpływ osób wykształconych, związanych z miastem zawodowo ▪ Silna konkurencja gospodarcza miast ościennych

[str.16] **OBSZAR ŚRODOWISKOWY**

Wyczerpuje się przepustowość niektórych odcinków dróg szczególnie w północnej części miasta. Dotyczy to odcinków ulic: Katowickiej, Krakowskiej oraz niektórych odcinków ul. Oświęcimskiej, gdzie w godzinach szczytu komunikacyjnego ruchu drogowego jest praktycznie sparaliżowany. Zjawisko to związane jest ze zbyt małym przekrojem ulic oraz organizacją ruchu na skrzyżowaniach, które nie zapewniają optymalnego przepływu ruchu.

Drogi prowadzące ruch tranzytowy w silnie zurbanizowanych dzielnicach śródmiejskich. W szczególności dotyczy to drogi krajowej DK79 prowadzącej ruch z aglomeracji katowickiej w kierunku Krakowa oraz drogi wojewódzkiej DW934 będącej odnogą DK79 w kierunku Oświęcimia. Jest to źródłem uciążliwości zarówno dla mieszkańców tych dzielnic (hałas, zanieczyszczenie powietrza), jak i dla płynności ruchu (przejścia dla pieszych, skrzyżowania).

Niedorozwinięty, pozbawiony regulacji układ dróg rangi lokalnej i dojazdowej, zwłaszcza w południowej części miasta, w tym:

- * nieprzystosowanie ulic do wymagań technicznych wynikających z potrzeb obsługiwanych przez nie terenów,
- * zaniedbania w urządzeniu ulic,
- * zły stan techniczny ulic (zniszczone nawierzchnie, drzewa stanowiące zagrożenie w pasie drogowym),
- * brak sprawnego odprowadzania wód opadowych (brak kanalizacji deszczowej lub jej niesprawność, nieodpowiednie spadki nawierzchni ulic często spowodowane przez szkody górnicze)

to problemy wymagające określenia przez samorząd polityki, która zapewniłaby z jednej strony konsekwentne przestrzeganie standardów technicznych i porządkowanie zaniedbań, z drugiej zaś określiła instrumenty motywujące lokalne społeczności do solidarnego wspierania tych działań.

Niedostateczna integracja środków komunikacji zbiorowej. W Mysłowicach brak jest zintegrowanego węzła przesiadkowego komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej zlokalizowanego w centrum miasta. Obecność takiego węzła może podnieść atrakcyjność śródmieścia i zwiększyć wykorzystanie transportu zbiorowego, w tym kolei, jako alternatywnego środka transportu pasażerskiego.

Niedorozwój systemu ścieżek rowerowych. W Mysłowicach na 10 tys. mieszkańców przypada jedynie 0,1 km ścieżek rowerowych. Jest to wielkość dużo mniejsza niż w całym województwie – 1,4 km/10 tys. mieszkańców, Mysłowice są pod tym względem ostatnim miastem wśród miast GZM-u. Dodatkowo, istniejące w Mysłowicach ścieżki rowerowe nie tworzą spójnego systemu. Uniemożliwia to korzystanie z roweru jako alternatywnego w stosunku do samochodu środka komunikacji. Brak jest również oznakowanych rekreacyjnych ścieżek rowerowych, co ogranicza z kolei możliwości rekreacji i aktywnego wypoczynku dla mieszkańców Mysłowic.

[str.17] Zagrożenia zdrowia ludzi spowodowane są przez:

- * niską emisję z indywidualnych palenisk domowych i komunikacji,
- * nadmierny hałas drogowy,
- * substancje szkodliwe w materiałach budowlanych (azbest, PCB, radon).

[str.18] **Uwarunkowania zmiany sytuacji**

Obecnie autostrada A-4 i droga ekspresowa S1 oprócz tego, że poprawiają dostępność komunikacyjną miasta, są również barierami ograniczającymi możliwość zagospodarowania potencjalnych terenów rozwojowych. W znacznej mierze wynika to z niedorozwoju elementów układu drogowego, które powinny wiązać te drogi z regionalnym i miejskim układem. W najbliższej przyszłości rysują się szanse pokonania tych ograniczeń, w postaci:

- budowy odcinka Drogowej Trasy Średnicowej w kierunku do Dąbrowy Górniczej i Jaworzna,
- powiązania katowickiego węzła „Wilhelmina” na DK79 z ul. Obrzeżną Zachodnią.

Skutkiem realizacji tych połączeń drogowych będzie obniżenie uciążliwości ruchu tranzytowego w mieszkaniowych dzielnicach Mysłowic, nastąpi również poprawa przepustowości zatłoczonych w godzinach szczytu odcinków dróg.

Realizacja planowanego odcinka drogi S1 łączącej Mysłowice z Bielsko-Białą, a dalej z przejściem granicznym ze Słowacją w Zwardoniu spowoduje dalszą poprawę dostępności komunikacyjnej Mysłowic, podnosząc tym samym atrakcyjność inwestycyjną miasta.

Szansą na poprawienie integracji różnych środków transportu w centrum miasta jest planowana w okolicach dworca PKP budowa parkingów przesiadkowych dla rowerów typu „Bike&Ride” wraz z budową dojazdowych dróg rowerowych. Planowana inwestycja może wpłynąć na:

- ożywienie i poprawa atrakcyjności centrum poprzez polepszenie jego dostępności komunikacyjnej i zwiększenie liczby potencjalnych klientów usług,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu poprzez ograniczenie natężenia ruchu prywatnego transportu pasażerskiego,
- poprawa bezpieczeństwa publicznego.

Dodatkową szansą na poprawę warunków korzystania z roweru w mieście jest projekt Śląskiego Związku Gmin i Powiatów „Rowerem po Śląsku”. W ramach tego projektu powstać ma regionalny system ścieżek rowerowych obejmujący obszar całego województwa, w tym Mysłowice.

Dalsze decyzje dotyczące inwestycji mających na celu usprawnienie systemu komunikacji zbiorowej, w tym o powstaniu węzła przesiadkowego w centrum miasta, powinny być poprzedzone badaniami i analizami zasadności tego rodzaju przedsięwzięć.

[str.20] SWOT – Obszar środowiskowy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tereny parkowe i rekreacyjne zlokalizowane w pobliżu centrum miasta: zrewitalizowany Park Zamkowy, Promenada ▪ Obecność elementów struktury ekologicznej o znaczeniu regionalnym: kompleks lasów Murckowskich, korytarze ekologiczne: Brynica-Przemsza, Bolina ▪ Obszary o wartościowym krajobrazie możliwe do wykorzystania w celach rekreacji, turystyki i sportu (Dzieńkowice, pasmo Przemszy z Trójkątem Trzech Cesarzy) ▪ Ślady dziedzictwa historycznego i kultury materialnej zachowane w przestrzeni i krajobrazie gminy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zły stan infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego ▪ Uciążliwość zakładów przemysłowych oraz dróg krajowych ▪ Brak zintegrowanego centrum przesiadkowego komunikacji zbiorowej ▪ Niedobór oraz zły stan utrzymania terenów zieleni miejskiej ▪ Bariery rozwoju przestrzennego i ciągłości ekologicznej: koleje, drogi tranzytowe, sieci infrastruktury technicznej ▪ Zbiorniki wód podziemnych o otwartym zwierciadle pod południową częścią miasta ▪ Niewydolny system odprowadzania wód opadowych oraz zły stan techniczny sieci wodociągowej ▪ Obszary występowania skutków historycznej i współczesnej eksploatacji górniczej

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zanieczyszczenie wód powierzchniowych oraz powietrza atmosferycznego (lokalne systemy ogrzewania, komunikacja) ▪ Brak systemu rekreacyjnych ścieżek pieszych i rowerowych ▪ Niefunkcjonalność i zaniedbanie przestrzeni publicznych ▪ Występowanie substancji szkodliwych w materiałach budowlanych ▪ Niski poziom utylizacji i przetwarzania odpadów ▪ Zaniedbane zabytki i miejsca związane z historią miasta ▪ Mało atrakcyjna oferta usług szczególnie centrotwórczych w centrum miasta
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eliminacja uciążliwych działalności gospodarczych z bezpośredniego sąsiedztwa centrum miasta ▪ Eliminacja uciążliwego ruchu tranzytowego na skutek budowy przedłużenia DTŚ w kierunku Dąbrowy Górniczej i Jaworzna ▪ Ponadlokalne działania na rzecz rewitalizacji doliny Przemszy ▪ Dobre warunki do wykorzystywania odnawialnych źródeł energii 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presja na zabudowywanie terenów niezbędnych do utworzenia miejskiego systemu parków i terenów rekreacyjnych w śródmieściu ▪ Kontynuacja eksploatacji węgla kamiennego i związane z tym prognozowane skutki ▪ Brak prawnej ochrony terenów o stwierdzonych wartościach przyrodniczych ▪ Postępujące kurczenie się i defragmentacja terenów tworzących ruszt ekologiczny miasta ▪ Postępująca degradacja starych dzielnic przemysłowych i mieszkaniowych ▪ Postępująca dekapitalizacja zabudowy o walorach zabytkowych ▪ Konkurencyjne oddziaływanie ośrodków handlowo usługowych w sąsiednich gminach osłabiające rozwój usług w centrum Mysłowic

[str.24] **WIZJA MYŚLOWICE 2020+**

Wizja rozwoju miasta jest zapisem oczekiwań mieszkańców wobec przyszłości miasta. Wizja 2020+ odnosi się przede wszystkim do okresu programowania strategii (rok 2020), ale w niektórych aspektach wykracza poza horyzont strategii.

- Miasto dumne ze swojej tradycji

- Miasto bezpieczne i wygodne do życia
 - * sprawny, zintegrowany publiczny transport zbiorowy,
- Miasto demokracji obywatelskiej
- Miasto o zróżnicowanej i nowoczesnej gospodarce
- Miasto dostępne komunikacyjnie
 - * oś autostrady - powiązania międzyregionalne dzięki węzłowi tras A4 i S1,
 - * powiązania aglomeracyjne dzięki trasie średnicowej od Gliwic do Jaworzna,
 - * powiązania kolejowe,
 - * rozwinięty i powiązany z koleją transport zbiorowy oraz system parkuj i jedź,
 - * Przemysła jako droga żeglowna, rozwój transportu rzecznoego,
 - * sprawny szerokopasmowy internet.
- Miasto w zgodzie ze środowiskiem

[str.27] **OBSZARY PRIORYTETOWE I SEKTOROWE CELE STRATEGICZNE**

[*OP – obszar priorytetowy, CS – cel strategiczny KI – kierunek (działań)*]

OP.I. Gospodarka i infrastruktura

CS.I.4 Zrównoważony system transportowy

- K.I.4.1. - Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów o funkcji gospodarczej
- K.I.4.2. – Usprawnienie i integracja systemu komunikacji zbiorowej w połączeniu z rozwojem systemu parkingów przesiadkowych Park&Ride i Bike&Ride
- K.I.4.3. – Zapewnienie odpowiedniej dostępności i jakości transportu publicznego
- K.I.4.4. – Rozbudowa systemu dróg/tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej
- K.I.4.5. – Rozbudowa i modernizacja układu drogowego
- K.I.4.6. - Minimalizacja uciążliwości generowanych przez środki transportu publicznego
- K.I.4.7. - Poprawa warunków bezpieczeństwa na drogach publicznych

OP.II. Środowisko i energia

OP.III. Kapitał społeczny

OP.IV. Jakość życia

7. Strategia Rozwoju Miasta "Piekary Śląskie 2020"

(listopad 2011, aktualizacja „Strategii rozwoju miasta Piekary Śląskie do roku 2015”)

[str.14] - PROCESY DECYDUJĄCE O ROZWOJU MIASTA PIEKARY ŚLĄSKIE

[str.15] Tabela 3. Procesy wewnętrzne o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta Piekary Śląskie

Procesy kształtujące infrastrukturę techniczną:

- Modernizacja wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta oraz coraz lepsze włączenie w regionalny i ponadregionalny system komunikacyjny.

[str.16] Tabela 4. Procesy zewnętrzne o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta Piekary Śląskie

Procesy kształtujące infrastrukturę techniczną:

- Przebudowa układu komunikacyjnego Aglomeracji Górnośląskiej, realizacja kluczowych inwestycji komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym poprawiająca skomunikowanie miasta, a szczególnie powstający węzeł komunikacyjny Piekary autostrady A1.
- Rozwój lotniska „Katowice” w Pyrzowicach i planowane inwestycje komunikacyjne łączące Piekary Śląskie z lotniskiem.

Procesy wpływające na zmiany pozycji miasta w otoczeniu

- Rosnąca świadomość konieczności współpracy pomiędzy miastami Aglomeracji Górnośląskiej i ukonstytuowanie Górnośląskiego Związku Metropolitalnego.
- Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej głównych miast Aglomeracji Górnośląskiej i metropolii.

[str.23] – PRIORYTETY ROZWOJOWE MIASTA PIEKARY ŚLĄSKIE

➤ **Priorytet 3 - Przyjazna przestrzeń miasta**

- Dla przekształceń przestrzeni miasta konieczne są dalsze działania na rzecz modernizacji i rozbudowy infrastruktury. W zakresie infrastruktury komunikacyjnej należy zwrócić uwagę na modernizację dróg w mieście, budowę parkingów oraz włączenie w regionalne i ponadregionalne układy komunikacyjne.

➤ **Priorytet 4 - Otwarcie miasta na otoczenie**

- Piekary Śląskie powinny wykorzystywać swoje korzystne położenie w kształtującym się regionalnym układzie komunikacyjnym do budowania swojej pozycji jako miasta nieco oddalonego od głównych ośrodków Aglomeracji Górnośląskiej, lecz nie peryferyjnego. Miasto powinno być otwarte na wykorzystywanie zewnętrznych szans poprzez budowanie wizerunku miejsca o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej, mieszkaniowej i turystycznej, pełniącego ważne funkcje usługowe w skali Górnośląskiego Związku Metropolitalnego.

[str.34] – **Analiza SWOT**

Tabela 8. Siły i słabości miasta Piekary Śląskie decydujące o realizacji postawionych celów [wybrane czynniki]

SIŁY	SŁABOŚCI
<p>S3. Usytuowanie miasta w największym zespole metropolitalnym w kraju i dogodnie powiązania transportu zbiorowego z miastami GZM.</p> <p>S4. Dogodne położenie komunikacyjne Piekar Śląskich w Aglomeracji Górnośląskiej. Planowana realizacja węzła autostrady A1 w Piekarach Śląskich.</p> <p>S5. Ruch tranzytowy wyprowadzony poza centrum miasta.</p>	<p>W3. Słabsza pozycja inwestycyjna miasta w stosunku do dużych miast GZM</p> <p>W12. Słabo rozwinięta sieć ścieżek rowerowych.</p> <p>W13. Obciążenie centrum miasta ruchem samochodowym i brak studium komunikacyjnego.</p>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<p>O6. Powstająca i modernizująca się infrastruktura drogowa i kolejowa.</p> <p>O7. Budowa węzła komunikacyjnego Piekary autostrady A1.</p> <p>O8. Rosnące znaczenie lotniska Katowice w Pyrzowicach.</p> <p>O9. Projekt szybkiej kolei Katowice-Pyrzowice via Piekary.</p>	<p>T1. Wysoka konkurencyjność sąsiednich miast Aglomeracji Górnośląskiej.</p> <p>T6. Rosnące natężenie ruchu samochodowego uciążliwe dla środowiska przyrodniczego i jakości życia.</p>

DZIAŁANIA I PROJEKTY STRATEGICZNE

[str.41] – C3.3 – System komunikacyjny zapewniający spójność przestrzenną miasta oraz włączenie w regionalny i krajowy układ komunikacyjny

Działania projektowe:

- 1/ budowa wewnętrznych połączeń drogowych,
- 2/ modernizacja drogi 94 i 911
- 3/ rozbudowa systemu ścieżek rowerowych w mieście w nawiązaniu do sieci w otoczeniu,

Działania wspierające:

- 1/ wspieranie budowy połączenia kolejowego Katowice-Gliwice-Pyrzowice wraz z dworcem Piekarach Śląskich

8. Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska do 2030 roku – aktualizacja

(maj 2018, aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2030)

WIZJA ROZWOJU RUDY ŚLĄSKIEJ

[str.54] Tabela 1. Pożądane pozytywne cechy Rudy Śląskiej w opinii podmiotów lokalnych

Miasto Ruda Śląska w 2030 roku będą charakteryzować następujące pozytywne cechy:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inteligentne rozwiązania aktywizujące, integrujące i ułatwiające życie mieszkańców 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inteligentna infrastruktura zapewniająca funkcjonalność i bezpieczeństwo przestrzeni Miasta, ▪ Bezpieczny i zrównoważony system ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego z wyraźnymi strefami uspokojonego ruchu, ▪ Inteligentne rozwiązania wspierające ekologiczną realizację ważnych funkcji miejskich (np. transport publiczny, gospodarka energetyczna),
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykorzystanie centralnej lokalizacji w Metropolii i znakomitego położenia komunikacyjnego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dobre połączenia komunikacją zbiorową w Mieście zapewniające dostęp do rynków pracy i usług w sąsiednich miastach oraz udostępniające ofertę Rudy Śląskiej dla mieszkańców Metropolii ▪ Dobry stan oraz spójność wewnętrznej i zewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej zapewniające dogodne przemieszczanie się w Mieście i poza jego granice; układ komunikacyjny oparty na infrastrukturze o znaczeniu metropolitalnym (trasa N-S od Mikołowa do Bytomia, szybka kolej metropolitalna), ▪ Rosnąca rola alternatywnych środków transportu, w tym transportu rowerowego.

CELE I ZASADY ROZWOJU MIASTA RUDA ŚLĄSKA

Cel strategiczny nr 2 – Miasto o wysokim stopniu integracji przestrzennej, z zachowanymi zasobami naturalnymi i rozwiniętą infrastrukturą techniczną

Cel operacyjny: 2.2. Dobrze skomunikowane Miasto

Ruda Śląska jest ważnym węzłem komunikacyjnym. Przez Miasto przebiega autostrada A4 oraz Drogowa Trasa Średnicowa (DTŚ). Budowana trasa N-S ma tworzyć bezkolizyjne połączenie Drogowej Trasy Średnicowej z autostradą A4. Celem trasy jest również usunięcie ruchu tranzytowego oraz lokalnego transportu towarów z odcinka ul. 1 Maja (droga wojewódzka DW 925) przebiegającego na całej długości w zwartej zabudowie.

Miasto stara się aktywnie wpływać na jakość komunikacji publicznej w Mieście i Metropolii i współpracuje z jej organizatorem. Docelowo jej jakość, dostępność, częstotliwość kursów i niezawodność powinny być realną alternatywą dla indywidualnej komunikacji samochodowej.

Budowany jest system ścieżek i szlaków rowerowych, który ma stać się częścią metropolitalnego systemu służącego zarówno celom komunikacyjnym, jak i rekreacji.

Zadania:

- 2.2.1. Dokończenie budowy trasy N-S i budowa obwodnic dzielnicowych.
- 2.2.2. Dostosowywanie się dróg do aktualnych potrzeb, w tym kontynuacja programu likwidacji dróg gruntowych.
- 2.2.3. Budowa centrum przesiadkowego.
- 2.2.4. Doskonalenie systemu komunikacji publicznej i współpraca z organizatorami komunikacji publicznej.
- 2.2.5. Likwidowanie barier technicznych w komunikacji publicznej (np. niepełnosprawni, rodzice z małymi dziećmi, seniorzy).
- 2.2.6. Rozbudowywanie sieci dróg rowerowych i szlaków pieszo-rowerowych – tworzenie spójnego systemu ścieżek rowerowych połączonego ze ścieżkami w sąsiednich miastach.
- 2.2.7. Stworzenie systemu parkingowego oraz budowa nowoczesnych parkingów i garaży i modernizowanie istniejących.

[str.82] **Analiza SWOT**

Silne strony (S – Strengths)

- S1. Położenie Miasta w sercu Metropolii
- S4. Gęsta sieć komunikacyjna kształtująca wysoką spójność transportową Miasta

Słabości (W – Weaknesses)

- W6. Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych i postojowych
- W8. Niezadawalający stan dróg gminnych

Szanse (O – Opportunities)

- O2. Silne powiązania funkcjonalne miast Metropolii oraz integracja organizacyjna – powstanie związku metropolitalnego
- O5. Położenie Metropolii na przebiegu ważnych szlaków transportowych w tym sieci TNT

Zagrożenia (T – Threats)

- T1. Wysoka konkurencyjność innych miast Metropolii

KIERUNKOWE REKOMENDACJE PRZEDSIĘWZIĘĆ

[str.88] Kierunkowe rekomendacje przedsięwzięć: **Spójność komunikacyjna miasta**

Zakres przedsięwzięcia:

- diagnozowanie potrzeb mieszkańców i odwiedzających w zakresie transportu w Mieście i Metropolii – infrastruktura, transport zbiorowy,
- udogodnienia w komunikacyjnym udostępnianiu ważnych miejsc w Mieście (dostępność usług rynkowych i publicznych, dostępność miejsc dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego):
 - system parkingów zwiększający dostępność obiektów kulturalnych, w tym na czas organizowanych wydarzeń,
 - połączenia transportem zbiorowym,
 - partnerstwo w ramach Metropolii w zakresie tworzenia szybkich połączeń komunikacyjnych między miastami (szybka kolej miejska, „metro” dla Metropolii, centra/miejsca przesiadkowe),
- zmiany w infrastrukturze transportowej poprawiające wewnętrzny system komunikacyjny Miasta i dzielnic.

9. Strategia Rozwoju Siemianowic Śląskich do 2030 roku

(grudzień 2016)

WYZWANIA STRATEGICZNE MIASTA

[str.50] Główne atuty i potencjały wewnętrznego rozwoju w opinii uczestników warsztatów strategicznych (m.in.):

- atrakcyjne położenie w centrum aglomeracji, w sąsiedztwie dużych miast, łatwy dojazd do miast aglomeracji, współpraca pomiędzy miastami, bliskość tras komunikacyjnych oraz lotniska, znajomość bliskiego otoczenia
- poprawa infrastruktury technicznej, w tym w szczególności dróg w części miasta, dobre rozwiązania drogowe w mieście – ronda

[str.52] Główne bariery wewnętrznego rozwoju w opinii uczestników warsztatów strategicznych (m.in.):

- brak obwodnicy miasta i nieefektywny system dróg wewnętrznych - problemy tranzytu na osi północ-południe skutkujące zakorkowaniem miasta, brak rozwiązań drogowych o znaczeniu ponadlokalnym, brak połączenia bezpośredniego z A1, brak systemowych remontów dróg – brak miejskiej firmy dla remontu dróg, remonty dróg bez perspektywy rozbudowy wieloletniej, niewystarczająca ilość miejsc parkingowych, brak chodników w miejscach często uczęszczanych

[str.56] Warunki, jakie powinny być stworzone w mieście, dla poprawy atrakcyjności w oczach jego użytkowników (m.in.):

- sprawny system komunikacyjny - rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego i centrów przesiadkowych oraz zmniejszenie liczby samochodów w ruchu miejskim, logiczny i przyjazny mieszkańcom układ komunikacji zbiorowej, lepsze skomunikowanie wschodniej części miasta z Siemianowicami i miastami ościennymi, obwodnica miasta oraz obwodnice dzielnic mieszkaniowych, poprawa tranzytu północ-południe, modyfikacja systemu komunikacyjnego w centrum (część ulic jednokierunkowa), system ścieżek rowerowych, osobne pasy, wypożyczalnie

CELE ROZWOJU SIEMIANOWIC ŚLĄSKICH

[str.71] Cele strategiczne i cele operacyjne miasta Siemianowice Śląskie

Cel strategiczny C II. Siemianowice Śląskie miastem wykorzystującym swoje unikatowe atuty dla trwałego i odpowiedzialnego rozwoju.

C II / 3 Dogodna dostępność do wysokiej jakości usług publicznych w mieście i Metropolii:

- wysoka jakość usług publicznych dostępnych w mieście,
- przestrzenie urządzone w innowacyjny sposób, wspierające aktywne zachowania mieszkańców,
- dostępność usług wspierających rozwój biznesu,
- powiązania transportowe zapewniające dostęp mieszkańców do ważnych usług publicznych w otoczeniu,
- organizacyjne rozwiązania i porozumienia z podmiotami w Metropolii, udostępniające mieszkańcom dostęp do usług i udogodnień w najbliższym otoczeniu,
- przystosowanie miejsc publicznych do potrzeb osób niepełnosprawnych i likwidacja barier architektonicznych

PROJEKTY NA RZECZ OSIĄGNIĘCIA CELÓW ROZWOJU SIEMIANOWIC ŚLĄSKICH

[str.75] Kluczowe projekty:

16. Kompleksowa poprawa jakości i podniesienie bezpieczeństwa układu drogowego miasta

17. Budowa obwodnicy miasta

18. Wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście

19. Rozwój elektromobilności na terenie miasta

[str.92-93] Ramowa charakterystyka projektów:

16. Kompleksowa poprawa jakości i podniesienie bezpieczeństwa układu drogowego miasta

Główne zadania składające się na projekt - Projekt obejmuje:

- budowę nowych połączeń drogowych usprawniających ruch w mieście
- przebudowę i modernizację dróg i chodników

Główne zakładane efekty projektu:

- rozładowanie ruchu drogowego w mieście.
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.
- zmniejszenie niskiej emisji spowodowanej ruchem drogowym

Planowany okres realizacji: 2017-2030

Planowane potencjalne źródła finansowania projektu: Budżet Miasta, środki zewnętrzne

17. Budowa obwodnicy miasta

Główne zadania składające się na projekt - Projekt obejmuje:

- budowę obwodnicy wschodniej miasta poprzez budowę odcinków drogowych, infrastruktury okołodrogowej i węzłów komunikacyjnych

Główne zakładane efekty projektu:

- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z centrum miasta.

Planowany okres realizacji: 2017-2030

Planowane potencjalne źródła finansowania projektu: Budżet Miasta, środki zewnętrzne

18. Wsparcie mobilności miejskiej – projekt udogodnień dla wykorzystujących rower w mieście

Główne zadania składające się na projekt - Projekt obejmuje:

- utworzenie Zintegrowanych Centrów Przesiadkowych. Wybudowanie w dzielnicach Centrum, Michałkowice, Bańgów, Bytków parkingów i boksów rowerowych oraz remont wiat przystankowych,
- budowę tras rowerowych o łącznej długości 17 km, komunikujących ze sobą główne dzielnice miasta.
- uzupełnienie wybudowanego układu tras rowerowych o kolejne odcinki.

Główne zakładane efekty projektu:

- zmniejszenie ilości samochodów na drogach,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.

Planowany okres realizacji: 2017-2019

Planowane potencjalne źródła finansowania projektu: Budżet Miasta, RPO WSL 2014-2020, środki prywatne

19. Rozwój elektromobilności na terenie miasta

Główne zadania składające się na projekt - Projekt obejmuje:

- zakup pojazdów elektrycznych, budowa mini stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych.

- dostosowanie sieci elektroenergetycznej do szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych.
- budowa jednej mini stacji wymiany akumulatorów w pojazdach elektrycznych.

Główne zakładane efekty projektu:

- ograniczenie niskiej emisji.
- ograniczenie hałasu powodowanego przez eksploatację komunalnych pojazdów spalinowych.
- zmniejszenie kosztów eksploatacji ponoszonych przez miasto.
- poprawa komfortu życia mieszkańców.

Planowany okres realizacji: 2020-2030

Planowane potencjalne źródła finansowania projektu: Budżet Miasta, WFOŚiGW, NFOSiGW Fundusze Unii Europejskiej, Środki i fundusze własne Tauron Polska Energia S.A., MPGKiM Sp. z o.o.

10. Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do roku 2020

(maj 2007)

[str.22] ANALIZA MOCNYCH I SŁABYCH STRON [wybrane czynniki]:

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korzystne położenie geograficzne. ▪ Dobry układ komunikacyjny. ▪ Powstawanie Parków Technologicznych. ▪ Bliskie sąsiedztwo stolicy województwa i portów lotniczych w Pyrzowicach i Balicach. ▪ Dobrze rozwinięty system lokalnego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niedostateczna ilość połączeń podstawowego układu drogowego miasta z sieciami dróg krajowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
-----	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzrost natężenia ruchu pojazdów przy braku wydajnego systemu komunikacji międzyregionalnej.

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA SOSNOWCA

[str.30, 32] Cel strategiczny: Osiągnięcie trwałego rozwoju Sosnowca

Priorytety rozwoju:

A - Wzrost wykształcenia mieszkańców oraz rozwój ich zdolności adaptacyjnych do zmian społecznych i gospodarczych

B - Poprawa stanu zdrowia, warunków życia oraz bezpieczeństwa socjalnego i publicznego mieszkańców

C - Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego, komunikacyjnego oraz przesyłu mediów

D - Zrównoważony rozwój miasta; wzrost innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, w tym małych i średnich przedsiębiorstw

E - Zwiększenie atrakcyjności miasta poprzez inwestycje, modernizacje, doskonalenie funkcjonowania administracji samorządowej oraz poprawę środowiska przyrodniczego i kulturowego

F - Rozwijanie współpracy z miastami partnerskimi i współpracy międzynarodowej

[str.36] **Priorytet C - Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego, komunikacyjnego oraz przesyłu mediów**

Cele pośrednie:

1. Rozbudowa i integracja układu komunikacyjnego Miasta.
2. Zwiększenie i udoskonalenie dostępności komunikacyjnej Miasta.
3. Rozbudowa i unowocześnienie sieci przesyłowych.
4. Rozwijanie systemów informatycznych i telekomunikacji.

[str.44] Priorytet C - Rozbudowa oraz unowocześnienie systemu transportowego, komunikacyjnego oraz przesyłu mediów

Cele pośrednie:

1. Rozbudowa i integracja układu komunikacyjnego Miasta.

Kierunki działań:

- 1.1. rozbudowa, zintegrowanie i optymalizacja systemu publicznego transportu pasażerskiego w Mieście celem zwiększenia udziału transportu publicznego w przemieszczaniu osób;
- 1.2. działania inicjujące przeprowadzenie badań i studiów nt. budowy centrów logistycznych i terminali transportu kombinowanego oraz opracowanie „Studium komunikacyjnego” dla obszaru całego miasta;
- 1.3. projektowanie i realizacja dróg stanowiących obsługę komunikacyjną nowych terenów inwestycyjnych miasta;
- 1.4. budowa nowych oraz poprawa stanu istniejących dróg obsługi komunikacyjnej – modernizacja i rozbudowa infrastruktury uzupełniającej kluczową sieć drogową;
- 1.5. remonty i modernizacja dróg w celu zwiększenia ich przepustowości.

2. Zwiększenie i udoskonalenie dostępności komunikacyjnej Miasta.

- 2.1. modernizacja i rozbudowa kluczowych elementów sieci drogowej Miasta wpisujących się w aglomeracyjny system komunikacji regionu;
- 2.2. modernizacja i rozbudowa elementów wewnętrznej sieci drogowej Miasta;
- 2.3. wspieranie tworzenia zintegrowanego systemu przewozów towarowych.

11. Strategia Rozwoju Świętochłowic do roku 2030

(2014 r.)

[str.17-18]: **ANALIZA SWOT – Obszar planowania: Infrastruktura** (wybrane czynniki):

Mocne Strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dobra dostępność komunikacyjna miasta (w tym: autostrady A-4 i A-1 z węzłem Sośnica, Drogowa Trasa Średnicowa) ▪ Doskonała lokalizacja w pobliżu Katowic i Gliwic oraz Portu Lotniczego w Pyrzowicach (zauważana i doceniana przez mieszkańców) ▪ Zadowalający stan dróg na terenie miasta ▪ Przebiegająca przez miasto linia kolejowa, ważna z punktu widzenia ruchu tranzytowego na linii wschód – zachód ▪ Położenie w centrum Konurbacji Górnośląskiej, jako ważnego ośrodka rozwoju gospodarczego w skali kraju (możliwość rozwoju przedsiębiorstw w ramach sieci powiązań i łańcuchów kooperacyjnych, dostępność zaplecza badawczo-rozwojowego, instytucji otoczenia biznesu) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uciążliwość tranzytowego transportu drogowego w ramach wewnętrznego układu komunikacyjnego w mieście (hałas, emisja spalin, niszczenie nawierzchni) ▪ Tzw. „wąskie gardła” występujące w ramach wewnętrznego układu komunikacyjnego (zwłaszcza w korytarzach drogowych przebiegających przez linie kolejowe)

[str.23]:

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalizacja miasta w centrum Konurbacji Górnośląskiej, w ramach bardzo korzystnego układu komunikacyjnego, obejmującego oprócz dróg, także system połączeń kolejowych i dostępność dynamicznie rozwijającego się portu lotniczego w Pyrzowicach ▪ Możliwości współpracy w ramach Konurbacji Górnośląskiej lub innych form partnerstwa z sąsiadującymi miastami (np. kontynuacja współpracy w ramach projektu Miasto3 – z Chorzowem i Rudą Śląską) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Drenaż świętochłowickiego kapitału ludzkiego przez wiodące miasta Konurbacji Górnośląskiej (Katowice, Gliwice) ▪ Wysoka konkurencja innych ośrodków miejskich w Polsce w zakresie przyciągania inwestycji (w szczególności miasta dysponujące znaczącymi zasobami terenów potencjalnie atrakcyjnych dla rozwoju biznesu)

[str.28] CELE STRATEGICZNE

Cel strategiczny 1 - Stymulowanie wzrostu gospodarczego w oparciu o atrakcyjność inwestycyjną oraz branże wykorzystujące dynamikę zmian społecznych

Cel strategiczny 2 - Budowa przyjaznej przestrzeni miejskiej oraz nowoczesnej infrastruktury społecznej przy wykorzystaniu potencjału przemysłowego miasta

Cel strategiczny 3 - Tworzenie warunków dla wzrostu jakości życia wszystkich mieszkańców, także tych zagrożonych różnymi wymiarami wykluczenia i marginalizacji

[str.30-31]

Cel strategiczny 2 - Budowa przyjaznej przestrzeni miejskiej oraz nowoczesnej infrastruktury społecznej przy wykorzystaniu potencjału przemysłowego miasta

(...) Ważnym elementem rozwoju w wymiarze przestrzennym jest również zapewnienie wydajnego systemu komunikacyjnego (w szczególności w kontekście dobrej dostępności regionalnego układu drogowego – DTŚ, A1 – A4).

PROGRAM ROZWOJU ŚWIĘTOCHŁOWIC - Projekty strategiczne

[str.35]

Projekt strategiczny 4 - Połączenie miejskiego układu drogowego w zachodniej części miasta z DTŚ

Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta (północ – południe), która zoptymalizuje wydajność wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta oraz zmniejszy uciążliwość ruchu tranzytowego. Inwestycja ma poprawić drożność i spójność systemu drogowego, w szczególności w zakresie przeprawy przez dzielące miasto linię kolejową oraz DTŚ.

[str.40-41] Cele operacyjne wraz z uszczegółowieniem kierunków działania

Cel strategiczny 2: Budowa przyjaznej przestrzeni miejskiej oraz nowoczesnej infrastruktury społecznej przy wykorzystaniu potencjału przemysłowego miasta

Cele operacyjne wraz z uszczegółowieniem kierunków działania

I.7 - Systematyczna poprawa wydajności wewnętrznego układu komunikacyjnego

Spójność i wydajność układu komunikacyjnego na obszarze Świętochłowic jest istotnym wyznacznikiem jakości życia mieszkańców oraz warunków rozwoju biznesu. Wymagane jest podejmowanie systematycznych działań w zakresie jakości nawierzchni, chodników, optymalizacji organizacji ruchu, oświetlenia. Ważnym elementem w ramach celu operacyjnego jest poprawa drożności układu komunikacyjnego w odniesieniu do przeprawy przez linię kolejową.

12. Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020+

(kwiecień 2014)

ANALIZA STRATEGICZNA SWOT

[str.54]

Mocne strony
Atrakcyjne położenie geograficzne - bliskość dwóch dużych aglomeracji miejskich
Dobrze skomunikowane miasto - zintegrowany transport publiczny (w tym innowacyjne rozwiązania polityki biletowej)
Słabe strony
Słaby transport na linii wschód-zachód (brak połączeń kolejowych w Podregionie Tyskim - w kierunku wschód-zachód oraz nieefektywny układ drogowy Podregionu Tyskiego w kierunku wschód-zachód)
Problem bezpieczeństwa na drogach wewnętrznych miasta związany z ich parametrami
Postępująca dekapitalizacja istniejącej infrastruktury transportowej powiązanej z krajową i regionalną siecią drogową
Brak Inteligentnego Systemu Zarządzania Transportem (ITS)
Szanse
Atrakcyjne położenie geograficzne- bliskość dwóch dużych aglomeracji miejskich (krakowskiej i katowickiej) oraz dwóch portów lotniczych (Katowice Pyrzowice oraz Kraków Balice), - korytarze komunikacyjne i transportowe S1/A1/DK1
Obecna i planowana infrastruktura transportowa daje szanse na rozwój logistyki
Priorytet dla rozwoju zintegrowanego i ekologicznego transportu formułowany w polityce krajowej i regionalnej
Realizacja „dużych” projektów transportowych o znaczeniu aglomeracyjnym związanych z podnoszeniem jakości usług publicznego transportu zbiorowego
Zagrożenia

CELE STRATEGICZNE, OPERACYJNE, KIERUNKI DZIAŁAŃ ORAZ PROPOZYCJE PRZEDSIĘWZIĘĆ STRATEGICZNYCH

[str.57] W Tychach idea smart będzie realizowana przez wprowadzanie narzędzi, które powodują, że miasto staje się coraz bardziej przyjazne mieszkańcom. Obok nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego czy doskonaleniu usług publicznych, ważną rolę odegra partycypacja społeczna. Szerokie możliwości partnerskiej współpracy i wysoka aktywność obywatelska to niezbędne elementy w budowaniu silnego kapitału społecznego. Dbanie o ciągłą i rzeczywistą interakcję z mieszkańcami pozwoli trafnie określać ich potrzeby, weryfikować pomysły i wspólnie decydować o przyszłych działaniach. Prawdziwym wyzwaniem dla miasta będzie coraz większa potrzeba mobilności mieszkańców, która wiąże się z kosztownymi inwestycjami i problemem rosnącego zanieczyszczenia powietrza. Konieczne stanie się wprowadzanie rozwiązań komunikacyjnych zapewniających nową jakość zarządzania ruchem w mieście, takich jak ITS - kompleksowych, inteligentnych systemów

transportowych, chroniących infrastrukturę i środowisko, przyczyniających się do redukcji emisji pyłów i gazów cieplarnianych, hałasu oraz ograniczających degradację infrastruktury drogowej.

[str.59]

Cel strategiczny III - Niskoemisyjne miasto i lider zrównoważonego rozwoju w powiązaniach regionalnych

Cele operacyjne:

III.1. Integracja transportu publicznego

III.2. Proekologiczne kształtowanie wewnętrznego i regionalnego systemu komunikacyjnego

III. 3. Usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury drogowej

[str.77] Cel strategiczny III - Niskoemisyjne miasto i lider zrównoważonego rozwoju w powiązaniach regionalnych

Następną grupą zadań - istotną dla osiągnięcia celu, będzie transport niskoemisyjny. Przyjęto, że pomimo rozwijającej się motoryzacji indywidualnej, kluczową rolę w systemie transportowym Tychów będzie stanowił transport zbiorowy: autobusowo-trolejbusowo-szynowy, a jego jakość będzie decydowała o sprawnym funkcjonowaniu miasta. Bezpieczny, szybki i wygodny transport publiczny będzie największą zachętą dla tyszan do tego, aby przesiąść się z własnego samochodu do autobusu, trolejbusu lub pociągu i tym samym ograniczyć szkodliwy wpływ substancji na środowisko naturalne i warunki życia. (...)

Zaproponowane w niniejszym celu strategicznym działania zmiierają do:

- integracji transportu publicznego,
- proekologicznego kształtowania wewnętrznego i regionalnego systemu komunikacyjnego,
- usuwania niedoborów przepustowości infrastruktury drogowej,

Cel operacyjny III.1. Integracja transportu publicznego

Miasto Tychy od lat czyni starania nad stworzeniem zintegrowanego systemu transportu publicznego i w tym celu sukcesywnie realizuje komplementarne inwestycje transportowe. Głównym elementem scalającym system jest zrealizowany w latach 2009-2012 projekt pod nazwą „Szybka Kolej Regionalna Tychy - Dąbrowa Górnicza, etap I Tychy Miasto - Katowice”, dzięki któremu nowa infrastruktura w postaci czterech stacji kolejowych, umożliwi mieszkańcom łatwy i szybki dostęp do bezpośredniej komunikacji kolejowej w relacji Tychy Lodowisko - Katowice - Sosnowiec. W związku z realizacją projektu kolejowego, zreorganizowano również system komunikacji autobusowo-trolejbusowej, który został przystosowany dla potrzeb mieszkańców i podróżujących koleją. Ponadto, uzupełnieniem dotychczas wykonanych działań jest budowa centrów przesiadkowych i wprowadzenie wspólnego systemu biletowo -taryfowego („Taryfa Pomarańczowa”), który uprawnia do przejazdu, w ramach jednego biletu, komunikacją kolejową w relacji Tychy Lodowisko - Katowice Szopienice oraz publicznym transportem zbiorowym na terenie miasta Tychy. Mając na uwadze zintegrowanie poszczególnych środków transportu i umożliwienie podróżowania z „drzwi do drzwi”, w ramach jednej opłaty za bilet kolejowy, będzie istniała możliwość pozostawienia prywatnego samochodu osobowego na parkingach wielopoziomowych typu Park & Ride przy stacjach kolejowych i kontynuowanie podróży koleją.

Pomimo podjętych wysiłków i zrealizowanych dotychczas działań, miasto w dalszy mciągu charakteryzuje się niedostateczną integracją systemu zbiorowego transportu publicznego oraz niewystarczającym poziomem udziału komunikacji publicznej w całkowitej liczbie odbywanych podróży. W celu zintegrowania transportu publicznego i zwiększenia jego udziału, a tym samym

zmniejszenia natężenia indywidualnego ruchu samochodowego oraz ograniczenia emisji szkodliwych substancji do atmosfery, konieczna jest realizacja kolejnych inwestycji komplementarnych, zwiększających atrakcyjność i dostępność komunikacji publicznej, zarówno lokalnej, jak i regionalnej.

Planowane jest więc uruchomienie Inteligentnego Systemu Zarządzania i Sterowania Ruchem, wraz z podsystemem dynamicznej informacji pasażerskiej, który poprzez wykorzystanie nowoczesnych systemów informatycznych, pozwalających nadać wyższy priorytet komunikacji publicznej, korzystnie wpłynie na jakość i punktualność świadczonych usług przewozowych. Ponadto, przewiduje się również budowę systemu parkingów Bike & Ride, których korzystna lokalizacja w sąsiedztwie peronów Szybkiej Kolei Regionalnej, przystanków komunikacji publicznej autobusowo-trolejbusowej i najczęściej odwiedzanych miejsc użyteczności publicznej, przyczyni się do zwiększenia udziału ruchu rowerowego i poprawy dostępności komunikacji publicznej.

W ramach przedstawionego celu operacyjnego, planowana jest również realizacja przedsięwzięć strategicznych, polegających na przeprowadzeniu cyklu szkoleń, które wpłyną na zwiększenie świadomości i umiejętności osób odpowiedzialnych za organizację publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta Tychy.

Strategiczne kierunki działań	Propozycje przedsięwzięć strategicznych
Stworzenie systemu zarządzania ruchem poprzez zastosowanie rozwiązań opartych o Inteligentne Systemy Transportowe i wspólne systemy regionalne	Rozwój inteligentnych systemów transportowych - rozszerzenie Projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych o komunikację miejską organizowaną przez MZK w Tychach
	Uruchomienie Inteligentnego Systemu Zarządzania i Sterowania Ruchem
	Utworzenie tyskiego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w powiązaniu z KZK GOP
Wsparcie mobilności miejskiej - rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz budowa centrów przesiadkowych w systemie Park & Ride i Bike & Ride, w powiązaniu z SKR i środkami komunikacji publicznej	Budowa centrum przesiadkowego przy stacji Szybkiej Kolei Regionalnej
	Budowa systemu parkingów Bike & Ride wraz z dojazdem, zlokalizowanych w sąsiedztwie przystanków Szybkiej Kolei Regionalnej, przystanków komunikacji miejskiej i najczęściej odwiedzanych miejsc użyteczności publicznej
Rozwój świadomości i umiejętności kierowców – oszczędna i ekologiczna jazda środkami komunikacji publicznej	Przeprowadzanie interpersonalnych treningów w przedsiębiorstwach związanych z transportem publicznym
Rozwój profesjonalnej kadry zarządzającej ruchem drogowym	Przeprowadzenie cyklicznych szkoleń zawodowych kadry obsługującej Inteligentne Centrum Zarządzania Ruchem w Tychach

Cel operacyjny III.2. Proekologiczne kształtowanie wewnątrzmijskiego i regionalnego systemu komunikacyjnego

Najchętniej wybieranym środkiem transportu w mieście Tychy jest nadal samochód osobowy. Ten sposób podróży wybiera aż ponad 30% mieszkańców. Dopiero na trzecim miejscu w wyborze środka komunikacji znajduje się autobus miejski, z którego korzysta około 20% wszystkich podróżujących.³

Wyżej opisane zachowanie, preferujące transport indywidualny, jest wynikiem przyzwyczajenia uczestników komunikacji do wieloletnich zaniedbań w zakresie inwestycji w infrastrukturę transportu publicznego. Tym samym, nadmierne wykorzystywanie prywatnych środków transportu do odbywania codziennych podróży, w tym głównie do i z pracy, skutkuje zbyt wysokim obciążeniem środowiska naturalnego emisją spalin samochodowych.

Konieczna jest więc realizacja działań promujących wśród mieszkańców miasta Tychy proekologiczne zachowania, zachęcające do pozostawienia samochodu w domu i korzystania ze zróżnicowanych form przemieszczania się, w szczególności z kolejowej, autobusowej i trolejbusowej komunikacji publicznej, a także zdrowego oraz bezpłatnego transportu rowerowego. Powyższe zostanie osiągnięte dzięki realizacji kampanii edukacyjnych, kształtujących świadomość określonych zachowań komunikacyjnych, promujących transport rowerowy i komunikację publiczną.

Jednocześnie, w celu poprawy stanu środowiska naturalnego, poprzez ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze środków komunikacji publicznej, przewiduje się zakup nowoczesnego taboru autobusowego, wyposażonego w ekologiczne jednostki napędowe, spełniające najwyższe normy w zakresie emisji spalin oraz sukcesywne unowocześnianie systemu komunikacji trolejbusowej.

Ponadto, planowana jest kontynuacja działań dotyczących kolei i uruchomienie komunikacji w relacji Orzesze - Tychy - Bieruń - Oświęcim, która w zdecydowanej mierze będzie prowadzona na terenie miasta Tychy jako kontynuacja inwestycji w nowoczesną infrastrukturę kolejową, powstałą w wyniku realizacji Szybkiej Kolei Regionalnej. Obecnie, wybudowane przystanki umożliwiają mieszkańcom łatwy i szybki dostęp do bezpośredniej komunikacji kolejowej w relacji Tychy Lodowisko - Katowice - Sosnowiec. Natomiast, planowane do uruchomienia połączenie w kierunku Bierunia i Oświęcimia stanowić będzie główną alternatywę dla indywidualnej komunikacji samochodowej prowadzonej zatłoczoną Drogą Krajową numer 44 w kierunku wschód-zachód, co bezpośrednio wpłynie na wzrost wykorzystania publicznej komunikacji i ograniczenie emisji spalin z indywidualnych środków transportu.

Realizacja przedstawionych działań umożliwi ukształtowanie proekologicznych zachowań transportowych wśród mieszkańców miasta Tychy oraz w zdecydowany sposób przyczyni się do uzyskania pozytywnego niskoemisyjnego efektu ekologicznego, a także wpłynie na odciążenie centrum miasta Tychy z nadmiernego ruchu samochodowego.

Strategiczne kierunki działań	Propozycje przedsięwzięć strategicznych
System transportu miejskiego oparty na nowoczesnej Infrastrukturze i ekologicznych środkach transportu	Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym i taboru trolejbusowego na potrzeby rozwoju transportu publicznego w Subregionie Centralnym
	Rewitalizacja linii kolejowej Orzesze Jańskowice - Tychy - Bieruń - Oświęcim
	Promowanie ruchu rowerowego i transportu publicznego w mieście Tychy

Kształtowanie i promocja określonych zachowań komunikacyjnych mieszkańców	Realizacja kampanii edukacyjnej kształtującej świadomość określonych zachowań komunikacyjnych
Rozwój alternatywnych źródeł energii na potrzeby transportu publicznego	Budowa farmy fotowoltaicznej w Tychach na potrzeby trakcji trolejbusowej
	Realizacja programów działań na rzecz obniżenia emisji ze środków komunikacji publicznej

Cel operacyjny III.3. Usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury drogowej

Transport jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na jakość życia mieszkańców. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną miasta oraz przyczynia się do wzrostu jego konkurencyjności. Miasto Tychy, dzięki atrakcyjnemu położeniu geograficznemu cechuje się dobrą dostępnością komunikacyjną. Przynależność do Aglomeracji Górnośląskiej jest potwierdzeniem dobrego skomunikowania miasta z innymi jednostkami poprzez sieć drogową i kolejową. Jednakże w centralnej części miasta układ drogowy charakteryzuje się nierównomiernym rozwojem. Dodatkowo duża liczba skrzyżowań oraz zatłoczenie ulic przez większą część dnia pogarszają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Najchętniej używanym przez mieszkańców środkiem transportu jest nadal samochód osobowy. Zgodnie z raportem dotyczącym stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta Tychy za rok 2013, liczba pojazdów w rejestrze miasta Tychy w ciągu ostatnich dziesięciu lat wzrosła prawie dwukrotnie (z 46 257 w roku 2004 do 70 933 w roku 2013). Ponadto, Tychy posiadają jeden z najwyższych w przekroju konurbacji wskaźnik motoryzacji (471,4 samochody osobowe na 1 tys. mieszkańców). Natomiast problemem w funkcjonowaniu transportu zbiorowego jest duża zależność prędkości komunikacyjnej linii trolejbusowych i autobusowych od warunków ruchu występujących na drogach. Znacznym utrudnieniem jest też brak uprzywilejowania komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Dynamicznie rozwijający się transport samochodowy oraz niewystarczająco atrakcyjny transport publiczny powoduje więc wyczerpywanie się przepustowości.

Zaplanowane w najbliższych latach przedsięwzięcia będą miały na celu zapobieganie wzrostowi natężenia ruchu drogowego. Usprawniona zostanie kluczowa komunikacyjna infrastruktura połączeń drogowych z siecią krajową i regionalną. Realizowane będą również działania mające na celu poprawę płynności ruchu i zwiększenie przepustowości tyskich dróg. Wdrożone zostaną rozwiązania, które poprawią efektywność zarządzania ruchem kołowym na obszarze miasta Tychy, w tym również zbiorowym transportem publicznym. Planowany do realizacji inteligentny system zarządzania ruchem będzie usprawniał ruch poprzez dostosowywanie pracy sterowników sygnalizacji świetlnej oraz regulowanie prędkości pojazdów przy pomocy komunikatów wyświetlanych na tablicach o zmiennej treści. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców przewiduje się kontynuację modernizacji dróg gminnych i powiatowych. Zakłada się również przebudowę DK - 44 w relacji Gliwice – Oświęcim na odcinku od skrzyżowania z DW-928 w Mikołowie przez miasto Tychy do Bierunia.

Niezwykle istotnym elementem wpływającym na jakość życia mieszkańców jest bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo drogowe. W celu zapewnienia bezpiecznych warunków ruchu drogowego, planowane jest wdrożenie innowacyjnej technologii, wraz z budową systemu prewencji, w zakresie przekraczania dozwolonej prędkości pojazdów w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Realizacja powyższych działań przyczyni się do poprawy płynności ruchu w ramach infrastruktury drogowej oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. W ten sposób osiągnięty zostanie akceptowalny społecznie czas dojazdu do sąsiednich miast, miejsc pracy i innych ośrodków aktywności społecznej.

Strategiczne kierunki działań	Propozycje przedsięwzięć strategicznych
Usprawnienie kluczowej komunikacyjnej infrastruktury - rozwój połączeń drogowych z siecią krajową i regionalną	Przebudowa DK-44 w relacji Gliwice - Oświęcim na odcinku od skrzyżowania z DW-928 w Mikołowie przez miasto Tychy do Bierunia
	Opracowanie koncepcji przebiegu północnej obwodnicy miasta
Poprawa płynności ruchu w ramach lokalnej infrastruktury drogowej	Budowa i przebudowa dróg powiatowych i gminnych
Wdrażanie innowacyjnych technologii pozwalających na zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie wraz z budową systemu prewencji na drogach	"Radary pedagogiczne" - budowa systemu prewencji w zakresie przekraczania dozwolonej prędkości pojazdów w miejscach szczególnie niebezpiecznych

13. Strategia Rozwoju Miasta Zabrze 2030

(sierpień 2018)

UWARUNKOWANIA INFRASTRUKTURALNO-ŚRODOWISKOWE

[str.15] - Znaczącemu usprawnieniu podlegała w ostatnich latach infrastruktura drogowa w mieście. Otwarcie Drogowej Trasy Średnicowej i autostrady A1 poprawiło zewnętrzną dostępność do miasta. Natomiast wraz z tworzeniem kolejnych węzłów tych dróg usprawniano ruch wewnętrzny w mieście.

Do tego wykonywano liczne remonty i przebudowy mające wymiar lokalny. Nie zmienia to faktu, że w odczuciu społecznym wciąż potrzebne są nakłady na inwestycje drogowe. Największy odsetek respondentów (42%) udzielając odpowiedzi na pytanie ankietowe o to, czym władze miasta powinny się pilnie zająć, wymienił remonty dróg. Kolejną odpowiedzią, wskazaną przez 41% respondentów, była poprawa jakości powietrza. Postulaty związane z poprawą jakości dróg często wiązane są z postulatami tworzenia nowych dróg rowerowych.

BILANS STRATEGICZNY

[str.19] Czynniki SWOT w układzie infrastrukturalno-środowiskowym (wybrane):

SIŁY	SZANSE
<p>S1. Funkcjonowanie alternatywnych środków komunikacji publicznej (autobus, tramwaj, kolej)</p> <p>S2. Dogodne połączenia drogowe międzynarodowe i krajowe (A4, A1)</p> <p>S3. Dogodne połączenia drogowe metropolitalne i regionalne (DTŚ, DK 78, 88, 94)</p>	<p>O5. Popularyzacja rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej oraz źródeł ich finansowania</p> <p>O6. Dostępność rozwiązań w zakresie tworzenia stref wolnych od ruchu samochodowego oraz aktywnej mobilności miejskiej</p> <p>O7. Zintegrowane planowanie rozwoju komunikacji zbiorowej w ramach Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej</p>
SŁABOŚCI	ZAGROŻENIA
<p>W1. Niewystarczająco rozwinięty system ścieżek rowerowych</p> <p>W4. Wymagający znaczących nakładów stan dróg lokalnych</p> <p>W5. Niedobory w komunikacji zbiorowej z niektórymi gminami oraz niektórymi miejscami w mieście (Helenka, KSSE, kampus ŚUM)</p>	<p>T4. Ciągłe postępujący w Polsce wzrost liczby samochodów skutkujący zatłoczeniem, hałasem oraz zanieczyszczeniem powietrza</p>

KIERUNKI ROZWOJU I PRZEDSIĘWZIĘCIA

[str.37] Kierunki rozwoju i przedsięwzięcia dla priorytetu Przyjazność przestrzeni miasta

Priorytet P3. Przyjazność przestrzeni miasta		
Wyzwanie strategiczne: Udomowienie przestrzeni w mieście		
CELE STRATEGICZNE	KIERUNKI ROZWOJU	PRZEDSIĘWZIĘCIA
C 13. Wzmacnianie dostępności komunikacyjnej miasta	K 13.1. Infrastruktura drogowa i towarzysząca	<p>PR 13.1.1. Budowa łączników drogowych pomiędzy północnymi a południowymi dzielnicami Zabrze</p> <p>PR 13.1.2. Realizowanie zadań związanych ze stałą, kompleksową rozbudową i remontami dróg lokalnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą</p>
	K 13.2. Aktywna mobilność miejska	<p>PR 13.2.1. Wyznaczenie stref wolnych od ruchu samochodowego oraz stref 30 w centrum miasta</p> <p>PR 13.2.2. Wybudowanie centrów przesiadkowych, w tym park & ride</p> <p>PR 13.2.3. Uporządkowanie potoków ruchu: pieszego, rowerowego, samochodowego, komunikacji publicznej</p> <p>PR 13.2.4. Modernizowanie i rozbudowa infrastruktury komunikacji tramwajowej</p> <p>PR 13.2.5. Wprowadzanie rozwiązań związanych z elektromobilnością</p> <p>PR 13.2.6. Popularyzowanie aktywnej mobilności miejskiej (komunikacja zbiorowa, ruch pieszzy i rowerowy)</p>

14. Strategia Rozwoju Miasta Będzina na lata 2012-2020

(2012 r.)

[str.100] MISJA ROZWOJU MIASTA BĘDZINA

Na misję Miasta Będzina składają się zatem:

- główny cel – zasadnicza aspiracja rozwoju;
- domeny strategicznego rozwoju – podstawowe obszary prowadzenia polityki rozwoju;
- wartości – istotne z punktu widzenia rozwoju miasta wartości, to w co wierzymy;
- standardy zachowań organizacyjnych – procedury, polityki i schematy działania.

[str.102] PLANY DZIAŁAŃ DLA DOMEN STRATEGICZNYCH

Zgodnie z zapisem misji rozwoju Miasta Będzina wyodrębnione zostały trzy domeny (obszary) strategicznego rozwoju Miasta. Są one następujące:

Domena 1: Dobre warunki do życia mieszkańców Będzina w bezpiecznym i zadbanym Mieście.

Domena 2: Będzin przyjazną przestrzenią do realizacji przedsięwzięć gospodarczych.

Domena 3: Będzin centrum kulturalno-historycznym Zagłębia.

Plan działania dla domeny obejmuje trzy zasadnicze poziomy: poziom celów strategicznych (odpowiadających na pytanie: po co to robimy?); poziom celów operacyjnych (odpowiadających na pytanie: jak to robimy?); poziom zadań (odpowiadających na pytanie: co konkretnie robimy?).

[str.103]

DOMENA 1: DOBRE WARUNKI DO ŻYCIA MIESZKAŃCÓW BĘDZINA W BEZPIECZNYM I ZADBANYM MIEŚCIE.	
Atuty, silne strony	Mankamenty, słabe strony
Infrastruktura techniczna i przestrzeń publiczna	
<ul style="list-style-type: none"> – bardzo wysoki poziom dostępności komunikacyjnej w transporcie kolejowym oraz publicznym transporcie zbiorowym do najważniejszych ośrodków Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – bardzo wysoki odsetek mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej; – wysoki odsetek ludności obsługiwanej przez oczyszczalnie ścieków; 	<ul style="list-style-type: none"> – relatywnie niższy odsetek mieszkań wyposażonych w główne instalacje techniczno-sanitarne w porównaniu z Czeladzią, Zawierciem oraz Tarnowskimi Górami; – niezadowalający stan techniczny dróg lokalnych; – niska jakość przestrzeni publicznych; – wysoce zdekapitalizowana tkanka urbanistyczna w centrum miasta, będąca jedną z głównych przyczyn degradacji przestrzennej i funkcjonalnej obszaru Śródmieścia; – niewystarczające oświetlenie Miasta (osiedla niebezpieczne nocą); – niezadowalający stan jakościowy środowiska przyrodniczego (m.in. silnie przekształcona rzeźba terenu);

	<ul style="list-style-type: none"> – nieuregulowane stosunki własnościowe w zakresie stanu posiadania nieruchomości, co dotyczy w głównej mierze obszaru Śródmieścia; – stan techniczny taboru oraz infrastruktury tramwajowej wymagający modernizacji
--	--

Siatka celów dla Domeny 1: Dobre warunki do życia mieszkańców Będzina w bezpiecznym i zadbanym Mieście.

Cel strategiczny I: Podniesienie poziomu życia w Będzinie – wyższy standard życia w Mieście i rozwój funkcji miejskich.

[str.105] Cel operacyjny 1.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunalnej.

Propozycje zadań:

- 1.1.1. Przygotowanie programu funkcjonalno - użytkowego przestrzeni miejskiej dla Miasta Będzina.
- 1.1.2. Opracowanie miejskiego planu remontów infrastruktury drogowej wraz z możliwymi źródłami finansowania.
- 1.1.3. Zagospodarowanie Bulwarów nad Przemszą.
- 1.1.4. Budowa systemu tras rowerowych jako alternatywy dla indywidualnej komunikacji samochodowej (budowa sieci rowerowej łączącej osiedla w ramach Miasta, a także wpisującej Będzin w subregionalną sieć połączeń rowerowych).
- 1.1.5. Nawiązanie współpracy z właścicielami i odnowienie przejść podziemnych w Mieście np. w oparciu o pomysł Proffito Graffiti Battle i zgodnie z określonym, wiodącym motywem nawiązującym do lokalizacji poszczególnych przejść.
- 1.1.6. Inwentaryzacja barier architektonicznych oraz dostosowanie obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- 1.1.7. Wykonanie aktualizacji planu zaopatrzenia Miasta w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.
- 1.1.8 Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego poprzez budowę dworca PKM w Będzinie.

DOMENA 2: BĘDZIN PRZYJAZNĄ PRZESTRZENIĄ DO REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ GOSPODARCZYCH	
Atuty, silne strony	Mankamenty, słabe strony
Położenie i komunikacja	
<ul style="list-style-type: none"> – korzystne umiejscowienie względem głównych szlaków transportowych (drogowych oraz kolejowych), międzynarodowego portu lotniczego Katowice – Pyrzowice, a także największego węzła komunikacyjnego, jaki tworzy stolica regionu wraz z pozostałymi miastami Górnośląskiego Związku Metropolitalnego; 	<ul style="list-style-type: none"> – otoczenie Miasta przez duże, konkurencyjne ośrodki miejskie z rozwiniętą bazą kulturalną, sportową, przemysłową, oświatową itd.; – brak wysokiej jakości połączeń komunikacyjnych i wymagająca rozbudowy lub modernizacji infrastruktura drogowa – dojazdowa do terenów inwestycyjnych

<ul style="list-style-type: none"> – bardzo wysoki poziom dostępności komunikacyjnej w transporcie kolejowym oraz publicznym transporcie zbiorowym do najważniejszych ośrodków konurbacji katowickiej; – położenie w granicach konurbacji katowickiej, która ze względu na ponadprzeciętną koncentrację ludności w skali całego kraju, stanowi rozległy rynek zbytu o dużym stopniu chłonności 	
Atrakcyjność inwestycyjna	
<ul style="list-style-type: none"> – znaczna powierzchnia gruntów będących przedmiotem własności samorządu miasta; – realizacja projektu Gospodarczej Bramy Śląska - tworzenie strefy gospodarczej - teren pod inwestycje Będzin – Warpie; – tradycje handlowe Będzina 	<ul style="list-style-type: none"> – występowanie w granicach miasta zdegradowanych terenów przemysłowych, wymagających zagospodarowania bądź restrukturyzacji; – współistnienie terenów przemysłowych z zabudową mieszkaniową oraz terenami rekreacyjnymi; – miejscowy niedorozwój sieci infrastruktury technicznej (szczególnie infrastruktury drogowej, ale również sieci elektrycznej czy kanalizacyjnej); – niezadawalający stan dróg oraz bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego

Siatka celów i zadań dla Domeny 2: Będzin przyjazną przestrzenią do realizacji przedsięwzięć gospodarczych.

Cel strategiczny I. Stworzenie warunków sprzyjających lokowaniu nowych inwestycji gospodarczych w Będzinie.

[str.114] Cel operacyjny 1.3. Poprawa i rozbudowa infrastruktury drogowej prowadzącej do terenów przeznaczonych pod inwestycje.

Propozycje zadań:

1.3.1. Opracowanie mapy infrastruktury drogowej Miasta ważnej dla uruchamianych i istniejących terenów inwestycyjnych obrazującej obecny stan techniczny, natężenie wykorzystania infrastruktury oraz zakres koniecznych inwestycji.

1.3.2. Modernizacja dróg w dzielnicy Warpie.

[str.118]

DOMENA 3: BĘDZIN CENTRUM KULTURALNO – HISTORYCZNYM ZAGŁĘBIA.	
Atuty, silne strony	Mankamenty, słabe strony
Położenie i przestrzeń publiczna	
<ul style="list-style-type: none"> – położenie w granicach konurbacji katowickiej, która ze względu na ponadprzeciętną koncentrację ludności w skali całego kraju, stanowi rozległy rynek zbytu o dużym stopniu chłonności; – bardzo wysoki poziom dostępności komunikacyjnej w transporcie kolejowym oraz publicznym transporcie zbiorowym do najważniejszych ośrodków Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. 	<ul style="list-style-type: none"> – wysoce zdekapitalizowana tkanka urbanistyczna w centrum miasta, będąca jedną z głównych przyczyn degradacji przestrzennej i funkcjonalnej obszaru Śródmieścia; – historyczne centrum Miasta „przecięte” przez trasę gierkowską; – nieuregulowana sytuacja prawna historycznych kamienic.

Siatka celów i zadań dla Domeny 3: Będzin centrum kulturalno – historycznym Zagłębia.

[str.120] Cel operacyjny 1.3 Rozwój infrastruktury towarzyszącej (wzmacniającej produkty turystyczno – historyczne Miasta Będzina).

Propozycje zadań:

1.3.1. Przygotowanie programu zabezpieczenia miejsc parkingowych przy wybranych obiektach historycznych Miasta wraz z zapewnieniem funkcjonalnej tzw. małej architektury - ławki, kosze na śmieci, miejsca ekspozycji zieleni / kwiatów (klomby), nawierzchnie spacerowe, etc.

1.3.2. Rozszerzenie istniejącego systemu identyfikacji wizualnej Miasta Będzina o elementy jednolitej identyfikacji wizualnej Miasta – wykorzystanie słupów przy Dworcu PKP jako nośników informacji o zabytkach, tablice / oznaczenia prezentujące obiekty na szlakach, inne miejsca ciekawe, informacje o Mieście, drogowskazy.

15. Strategia rozwoju miasta Bierunia do 2020

(lipiec 2010 r.)

BILANS STRATEGICZNY I KLUCZOWE PROBLEMY ROZWOJU MIASTA

[str.35] DZIEDZINA PRIORYTETOWA III: „TRANSPORT I KOMUNIKACJA”

Dziedziny interwencji:

- miejski układ transportowo – komunikacyjny
- usługi transportu publicznego

CZYNNIKI WEWNĘTRZNE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ DZIEDZINY PRIORYTETOWEJ	
SILNE STRONY	
S3/1	Dobre położenie miasta względem głównych ciągów transportowo – komunikacyjnych Górnego Śląska i Małopolski
S3/2	Ukształtowany szkielet transportowo – komunikacyjny miasta
S3/3	Rozwój świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez sektor prywatny
SŁABE STRONY	
W3/1	Zły stan techniczny miejskiego układu drogowego
W3/2	Dekapitalizacja infrastruktury kolejowej miasta
W3/3	Niedorozwój sieci ścieżek rowerowych
W3/4	Niska przepustowość przebiegających przez miasto dróg krajowych i wojewódzkich
W3/5	Nadmierne natężenie ruchu w starówce
W3/6	Nadmierny ruch ciężkiego transportu na ul. Warszawskiej i Wawelskiej
W3/7	Brak rozdzielenia przewozów towarowych od miejskiego ruchu pasażerskiego
W3/8	Zły stan dworca autobusowego i dworców kolejowych
W3/9	Mała ilość parkingów
W3/10	Brak połączeń kolejowych z sąsiednimi miastami
W3/11	Brak obwodnicy Nowego Bierunia
W3/12	Dysfunkcjonalność rusztu transportowo – komunikacyjnego miasta ograniczająca płynność ruchu
W3/13	Niska jakość usług transportu publicznego
W3/14	Nieuregulowana sytuacja prawna dróg

CZYNNIKI ZEWNĘTRZNE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ DZIEDZINY PRIORYTETOWEJ	
SZANSE	
O3/1	Utrzymanie się rozwoju transportu publicznego (w tym kolejowego) w polityce Unii Europejskiej
O3/2	Realizacja rządowego programu budowy i modernizacji dróg krajowych i autostrad
O3/3	Realizacja strategii rozwoju dróg i transportu w powiecie i regionie
O3/4	Rozwój technologii rozbudowy infrastruktury transportowo – komunikacyjnej i systemów zarządzania potokami ruchu
ZAGROŻENIA	
T3/1	Gwałtowny rozwój motoryzacji w regionie i kraju
T3/2	Intensyfikacja ruchu tranzytowego na kierunku Oświęcim – Tychy
T3/3	Postępująca degradacja infrastruktury transportowo – komunikacyjnej na skutek szkód górniczych
T3/4	Wadliwy system regulacji prawnych związanych z inwestycjami drogowymi i kolejowymi
T3/5	Brak wspólnej wizji systemu transportowo – komunikacyjnego na obszarze metropolitalnym
T3/6	Wyłączenie przez KZK GOP Bierunia ze świadczenia usług pasażerskiego transportu zbiorowego
T3/7	Brak wskazań lokalizacyjnych dla przebiegu drogi ekspresowej S-1

[str.37] **GŁÓWNE PROBLEMY W DZIEDZINIE PRIORYTETOWEJ III**

- Postępująca zewnętrzna i wewnętrzna dezintegracja układu transportowo – komunikacyjnego miasta
- Niski poziom jakości i funkcjonalności układu drogowego miasta potęgowany skutkami eksploatacji górniczej
- Niski standard świadczenia usług transportu publicznego

REKOMENDACJE STRATEGICZNE W DZIEDZINIE PRIORYTETOWEJ III: „TRANSPORT I KOMUNIKACJA”

[str.59]

Misja: Bieruń miastem współdziałającym z regionem na rzecz zintegrowanego i inteligentnego systemu transportowego

Cele strategiczne:

CIII / 1 - Bieruń silnym węzłem transportowo – logistycznym aglomeracji górnośląskiej

CIII / 2 - Bieruń miastem ukształtowanego rusztu komunikacyjnego skutecznie separującego ruchy tranzytowe od wewnętrznego ruchu miejskiego

CIII / 3 - Bieruń miastem będącym aktywnym uczestnikiem rozwoju metropolitalnej infrastruktury i usług transportu publicznego

Cel strategiczny CIII / 1 - Bieruń silnym węzłem transportowo – logistycznym aglomeracji górnośląskiejKierunki rozwoju:

KIII/ 1/1 - Powiązanie miejskiego układu drogowego z S-1

KIII/ 1/2 - Rewitalizacja pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego

KIII/ 1/3 - Wspieranie rozwoju transportu rzecznoego

KIII/ 1/4 - Wspieranie rozwoju transportu multimodalnego

Cel strategiczny CIII / 2 - Bieruń miastem ukształtowanego rusztu komunikacyjnego skutecznie separującego ruchy tranzytowe od wewnętrznego ruchu miejskiegoKierunki rozwoju:

KIII/ 2/1 - Integracja miejskiego układu drogowego z systemem regionalnym i krajowym

KIII/ 2/2 - Przebudowa miejskiego tranzytowego układu drogowego na rzecz wzrostu płynności i bezkolizyjności ruchu

KIII/ 2/3 - Rozbudowa sieci dróg lokalnych

KIII/ 2/4 - Usprawnienie ruchu komunikacyjnego na obszarze Starówki

KIII/ 2/5 - Podniesienie jakości dróg wewnętrznych w mieście

KIII/ 2/6 - Znoszenie barier architektonicznych w ciągach transportowo - komunikacyjnych

KIII/ 2/7 - Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego

KIII/ 2/8 - Wspieranie rozbudowy infrastruktury obsługi transportu samochodowego

Cel strategiczny CIII / 3 - Bieruń miastem będącym aktywnym uczestnikiem rozwoju metropolitalnej infrastruktury i usług transportu publicznegoKierunki rozwoju:

KIII/ 3/1 - Poprawa standardu usług publicznego transportu pasażerskiego

KIII /3/2 - Zwiększenie dostępności mieszkańców dzielnic do regionalnego systemu transportu zbiorowego

Cel strategiczny CIII / 1 - Bieruń silnym węzłem transportowo – logistycznym aglomeracji górnośląskiejPrzedsięwzięcia strategiczne:

PIII / 1 - Aktywne uczestnictwo gminy w wyznaczeniu przebiegu S-1

PIII / 2 - Wyznaczenie i promocja terenów inwestycyjnych wokół węzła na S-1

PIII / 3 - Wspieranie powiązanej z S-1 drogi serwisowej do KWK Piast

PIII / 4 - Kreowanie projektu szybkiego transportu kolejowego na kierunku Tychy – Bieruń – Oświęcim, Tychy – Bieruń – Łędziny oraz Tychy – Bieruń – Bojszowy – Wola z systemem „park and ride”

PIII / 5 - Promocja rozbudowy infrastruktury transportu rzecznoego Górnej Wisły

PIII / 6 - Budowa bieruńskiej platformy logistycznej integrującej transport kolejowy z samochodowym

Cel strategiczny CIII / 2 - Bieruń miastem ukształtowanego rusztu komunikacyjnego skutecznie separującego ruchy tranzytowe od wewnętrznego ruchu miejskiegoPrzedsięwzięcia strategiczne:

PIII / 7- Budowa systemu obwodnic miejskich

PIII / 8 - Budowa centrów przesiadkowych

PIII / 9 - Budowa połączenia drogowego części zachodniej Bierunia z ulicą Chemików wraz z budową mostu na rzece Mlecznej

PIII / 10 - Budowa chodników wraz z wysepkami dla bezpiecznych przejść

PIII / 11 - Budowa rond na skrzyżowaniach dróg miejskich

PIII / 12 - Rozbudowa sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej w ciągach drogowych

PIII / 13 - Poprawa oznaczeń przejść drogowych

PIII / 14 – System monitoringu bezpieczeństwa ruchu pieszego

PIII / 15 - Budowa miejsc parkingowych

Cel strategiczny CIII / 3 - Bieruń miastem będącym aktywnym uczestnikiem rozwoju metropolitalnej infrastruktury i usług transportu publicznego

Przedsięwzięcia strategiczne:

PIII / 16 - Uruchomić szynobusy na trasie Katowice – Tychy – Bieruń - Oświęcim

PIII / 17 - Remont dworców kolejowych

PIII / 18 – Wprowadzenie „inteligentnych” metod obsługi pasażerów komunikacji zbiorowej

PIII / 19 - Utworzenie własnego transportu komunikacji miejskiej

PIII / 20 - Rozbudowa sieci przystanków samochodowego transportu zbiorowego

16. Strategia Rozwoju Miasta Czeladź na lata 2016-2023

(czerwiec 2016 r.)

DIAGNOZA STANU - CZELADŹ 2016

[str.10] Położenie miasta w konurbacji górnośląskiej i połączenia miasta z miastami sąsiadującymi

W obrębie miasta znajdują się strategiczne dla konurbacji górnośląskiej szlaki komunikacyjne, w tym droga E75/S1, droga E40, DK1, DK 86 oraz DK 94. Drogi łączące Czeladź z pozostałymi miastami cechują się znacznym obciążeniem w godzinach rannych i wieczornych. Z powodu korków na tych drogach – mimo stosunkowo dobrej infrastruktury drogowej oraz teoretycznej geograficznej bliskości – czasy dojazdu do miejsc docelowych w tych okresach dnia znacznie wydłużają się. Sytuacja ta ma negatywny wpływ na atrakcyjność miasta, jako „przyjaznej sypialni” dla osób pracujących w konurbacji górnośląskiej.

Organizatorami transportu zbiorowego na terenie miasta jest Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego KZK GOP (linie autobusowe) oraz Tramwaje Śląskie SA (jedna linia tramwajowa). Czeladź posiada bezpośrednie połączenia autobusowe z: Katowicami, Dąbrową Górniczą, Sosnowcem, Bytomiem, Mysłowicami, Siemianowicami Śląskimi, Piekarami Śląskimi, Wojkowicami i Będzinem oraz bezpośrednie powiązanie tramwajowe z Będzinem i Dąbrową Górniczą. W celu poprawy mobilności miejskiej planowane są inwestycje w punkty przesiadkowe wraz ze ścieżkami rowerowymi (Bike & Ride, Park & Ride).

Za zasoby drogowe w mieście odpowiada Miejski Zarząd Gospodarki Komunalnej. Część dróg jest w gestii powiatu i województwa. Rodzi to pewne problemy kompetencyjne, przy czym nie dla samych instytucji, a dla mieszkańców, którzy nie zawsze wiedzą, do kogo powinni zgłaszać swoje oczekiwania, odnośnie stanu czystości, czy koniecznych napraw.⁶ Poważnym problemem w mieście jest niewystarczająca liczba miejsc postojowych, jest to szczególnie dotkliwe w pobliżu siedzib instytucji publicznych, ośrodków zdrowia, jak również na osiedlach mieszkaniowych.

[str.13] Siły i słabości Miasta Czeladź, szanse i zagrożenia w perspektywie 2016-2023

Siły	Słabości
<ul style="list-style-type: none"> • Korzystne położenie w konurbacji górnośląskiej • Rezerwy terenów pod inwestycje oraz budownictwo mieszkaniowe • Kompleksy terenów zielonych • Rozproszone, atrakcyjne przestrzennie i kulturowo miejsca i obiekty • Brak znaczących źródeł i konfliktów społecznych w mieście • Dobrze funkcjonujący system edukacji na poziomie podstawowym i gimnazjalnym • Dobrze wykształceni i przedsiębiorczy mieszkańcy 	<ul style="list-style-type: none"> • Ujemny poziom przyrostu naturalnego, migracja ludzi, wysoki udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców • Stosunkowo duża liczba osób korzystających ze świadczeń pomocy społecznej • Kumulacja problemów społecznych w obrębie określonych ulic. Utrwalające się bezrobocie, a także dziedziczenie statusu biorcy świadczeń społecznych i socjalnych • Jedna szkoła ponadgimnazjalna w liczącym, na koniec 2015 roku, ponad 32.000 mieszkańców mieście

<ul style="list-style-type: none"> • Przyjazny Urząd Miasta z profesjonalną kadrami • Współpraca między Urzędem Miasta a organizacjami pozarządowymi 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewydolność układów komunikacyjnych w stosunku do rosnącego ruchu, pogarszanie się stanu technicznego dróg • Niezadowalający stan techniczny sieć infrastruktury miejskiej (przestarzała infrastruktura) • Słaba struktura gospodarcza • Niewykorzystany w pełni potencjał rynku, parków i przestrzeni o znaczeniu turystycznym • Niedobór środków publicznych na rozwój i poprawę atrakcyjności miasta
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczony dostęp do zasobów mieszkaniowych i terenów pod budownictwo mieszkaniowe w innych miastach konurbacji górnośląskiej • Możliwość korzystania z zasobów innych gmin w zakresie transportu, ochrony zdrowia, dostępu do instytucji kultury, edukacji • Fundusze strukturalne • Publiczne programy wsparcia dla określonych grup docelowych • Otwartość gmin i miast ościennych na realizację wspólnych przedsięwzięć • Prawo wyborcze tworzące możliwość wyboru lokalnych reprezentantów społeczeństwa • Atrakcyjność inwestycyjna konurbacji górnośląskiej dla inwestorów zagranicznych 	<ul style="list-style-type: none"> • Kluczowe funkcje publiczne dostępne w innych miastach przy braku dostępności takich funkcji w Czeladzi • Ograniczone możliwości samodzielnego wykonania zadań przez jednostki samorządu terytorialnego na poziomie powiatowym lub/i regionalnym • Przekazanie nowych zadań publicznych na poziom lokalny bez przekazania środków na ich realizację • Ujemny przyrost demograficzny przy jednoczesnym starzeniu się społeczeństwa • Nieprzychylnie zmiany w ustawach oddziałujące negatywnie na budżet miasta

WIZJA ROZWOJU MIASTA CZELADŹ DO 2023 ROKU

Cele strategiczne, cele operacyjne, typy projektów

[str.16]

Cel strategiczny 1: Miasto bezpieczne i spokojne dla każdego

Cel operacyjny 1.2: Usprawnienie mobilności w mieście do 2023 roku

Typy projektów:

- * Instalowanie oświetlenia na przejściach dla pieszych oraz wymiana istniejącego na energooszczędne

- * Remonty i budowa dróg
- * Budowa ścieżek rowerowych
- * Tworzenie zintegrowanych punktów przesiadkowych ATR w centrum miasta wraz z przedsięwzięciami towarzyszącymi
- * Inteligentny System Zarządzania Ruchem
- * System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej
- * Budowa miejsc postojowych w centrum miasta i w dzielnicach

Cel strategiczny 2: Miasto z bogatą ofertą możliwości aktywnego spędzania czasu wolnego

Cel operacyjny 2.2: Zagospodarowanie terenów i obiektów na potrzeby spędzania czasu wolnego do 2023 roku

Typy projektów:

- * Remont budynków przemysłowych
- * Modernizacja obiektów kultury
- * Zagospodarowanie terenów zielonych
- * Rozwijanie ścieżek rowerowych oraz ścieżek dla rolkarzy
- * Projekty przewidziane w Gminnym Programie Rewitalizacji Miasta Czeladź na lata 2016-2023

Cel strategiczny 3: Miasto atrakcyjne do zamieszkania

Cel operacyjny 3.4: Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta do 2023 roku

Typy projektów:

- * Budowa obwodnic

17. Strategia Rozwoju Miasta Imielin 2011 – 2020

(grudzień 2011 r.)

MOCNE I SŁABE STRONY MIASTA IMIELIN NA TLE SZANS I ZAGROŻEŃ RYNKOWYCH (ANALIZA SWOT)

[str.42] **Mocne i słabe strony miasta**

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Bardzo dobre położenie w regionie (bliskość dużych miast i lotnisk, ośrodków naukowych) • Dobrze wykształcona młodzież • Dużo firm rodzinnych • Duża liczba zakładów rzemieślniczych • Łatwy dojazd do dużych miast • Baza oświatowo-kulturalna na wysokim poziomie • Bardzo niski wskaźnik zadłużenia gminy • Gospodarność w zarządzaniu gminą • Kontynuacja działań przez kolejne władze miasta • Stabilność władzy w gminie • Trafione decyzje władz miasta akceptowane społecznie 	<ul style="list-style-type: none"> • Szkody górnicze • Duży ruch samochodowy w centrum miasta • Niewielka przestrzeń publiczna w centrum miasta • Położenie dużej ilości zabudowań wzdłuż drogi wojewódzkiej (zagrożenie wypadkami, dewastacja nawierzchni przez samochody wielkogabarytowe) • Niski stopień odwodnienia dróg

[str.46] **Szanse i zagrożenia dla miasta**

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Pozyskiwanie funduszy europejskich • Stwarzanie miejsc pracy co pozwala młodszym mieszkańcom na pozostanie w swoim mieście • Utworzenie strefy gospodarczej dla przedsiębiorców Imielina z pełną infrastrukturą drogową i techniczną • Wzrost poziomu wykształcenia społeczeństwa • Ograniczenie bezrobocia w mieście / województwie / kraju • Wzrost zamożności społeczeństwa • Uproszczenie obowiązującego prawa 	<ul style="list-style-type: none"> • Emigracja młodych, wykształconych ludzi • Kryzys ekonomiczny ograniczający rozwój gospodarczy miasta i kraju • Zmniejszające się dochody mieszkańców

OBSZARY I CELE STRATEGICZNE MIASTA IMIELIN

[str.51] Eksperti wyznaczyli i uporządkowali według skali ważności dla miasta Imielin następujące obszary strategiczne:

1. Infrastruktura techniczna,
2. Ochrona środowiska,
3. Oświata,
4. Przedsiębiorczość, rzemiosło, handel,
5. Ochrona zdrowia,
6. Kultura,
7. Budownictwo jednorodzinne,
8. Sport i rekreacja,
9. Bezpieczeństwo publiczne

W obrębie każdego obszaru strategicznego zostały wyznaczone cele strategiczne.

Cele strategiczne miasta (wybrane)

Wyszczególnienie	Cele strategiczne
Infrastruktura techniczna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja i rewitalizacja przestrzeni publicznej w centrum Imielina 2. Budowa i modernizacja dróg publicznych w mieście, m.in. ul. Satelicka i ul. Kolejowa 3. Kontynuacja budowy ścieżek rowerowych – komunikacyjnych i rekreacyjnych 4. Odwodnienie dróg i obszarów zagrożonych podtopieniami
Przedsiębiorczość, rzemiosło, handel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wyznaczenie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów przeznaczonych pod rozwój małej przedsiębiorczości i handlu oraz miejsc parkingowych dla samochodów, a w szczególności dla pojazdów wysokotonażowych 2. Wspieranie rozwoju rzemiosła i drobnej wytwórczości na różnych płaszczyznach w celu poprawy atrakcyjności miasta dla inwestorów

18. Strategia Rozwoju Gminy Knurów do 2020 roku

(2016 r., aktualizacja 2018 r.)

ANALIZA SWOT WRAZ Z PROGNOZOWANYMI TRENDAMI

[str.81]

Przeprowadzona analiza ma charakter dynamiczny, wyrażony w prognozowanych trendach w odniesieniu do intensywności oddziaływania w przyszłości każdego ze zidentyfikowanych czynników według następującego ujęcia:

- (↑) prognozowany trend rosnący; duża intensyfikacja znaczenia czynnika w przyszłości,
- (↗) prognozowany trend rosnący; intensyfikacja znaczenia czynnika w przyszłości,
- (→) prognozowany trend stabilny; znaczenia czynnika w przyszłości na zbliżonym poziomie,
- (↘) prognozowany trend malejący; osłabienie znaczenia czynnika w przyszłości,
- (↓) prognozowany trend malejący; duże osłabienie znaczenia czynnika w przyszłości.

[str.82] **Czynniki analizy SWOT**

Czynniki analizy SWOT	
<p>S1 Działalność kopalni węgla kamiennego zapewniającej miejsca pracy i skutkującej zamożnością większej części mieszkańców (↘)</p> <p>S2 Istniejący potencjał terenów inwestycyjnych (→)</p> <p>S3 Rozwijające się budownictwo mieszkaniowe oraz dobrze działające spółdzielnie mieszkaniowe (↑)</p> <p>S4 Ponad 700 letnie dziedzictwo historyczne miasta (→)</p> <p>S5 Możliwość aktywnego spędzania czasu w połączeniu z względnie dużą ilością terenów zielonych (↗)</p> <p>S6 Działalność lokalnego centrum kultury, istniejąca infrastruktura w postaci Placu 700-lecia jako miejsca odbywania się imprez kulturalnych (↗)</p> <p>S7 Względnie duża ilość zakładów produkcyjnych ułatwiających działania kooperacyjne (→)</p> <p>S8 Znane lokalnie targowisko (sobotni targ) przyciągające klientów spoza gminy (→)</p>	<p>W1 Słaby rozwój strefy ekonomicznej oraz jej niewystarczające uzbrojenie (↘)</p> <p>W2 Słabo zintegrowane środowisko lokalnych przedsiębiorców, brak więzi partnerskich i realizacji wspólnych projektów (↘)</p> <p>W3 Niewystarczająca liczba miejsc pracy w mieście, szczególnie dla ludzi młodych oraz kobiet (→)</p> <p>W4 Niski poziom kapitału społecznego w połączeniu ze słabą aktywnością mieszkańców (→)</p> <p>W5 Niska jakość usług społecznych - niewystarczająca polityka prorodzinna i opieka żłobkowo-przedszkolna, brak profilaktycznych programów zdrowotnych, niewystarczająca pomoc medyczna w nagłych przypadkach, niewystarczająca liczba wydarzeń kulturalnych, brak domu kultury w centrum miasta (→)</p> <p>W6 Niska estetyka miasta (↘)</p> <p>W7 Infrastruktura techniczna zmagającą się z problemem szkód górniczych (→)</p> <p>W8 Niewystarczająca infrastruktura rekreacyjna, w tym dla dzieci i młodzieży (place zabaw, osiedlowe boiska, miejsca spotkań dla młodzieży), niszczący stadion na Krywałdzie, brak prawdziwego parku (↘)</p>

	<p>W9 Występowanie na terenie miasta obszarów problemowych wymagających rewitalizacji (Stary Knurów, III Kolonia, Szczygłowice) (↘)</p> <p>W10 Ograniczenie terenów eksploatacyjnych węgla z uwagi na konieczność utworzenia filarów ochronnych dla autostrad (→)</p> <p>W11 Zanieczyszczenie środowiska w mieście, w tym występowanie problemu "niskiej emisji" (↘)</p>
<p>O1 Znaczące fundusze zewnętrzne na rozwój w ramach unijnej perspektywy finansowej 2014-2020 (↑)</p> <p>O2 Bliskie położenie autostrad – dobra dostępność transportowa (Autostrada A1 i A4), dobry dojazd do Knuruwa (↗)</p> <p>O3 Miasto leżące na terenie dużej Metropolii, a jednocześnie nie obciążone negatywnym wpływem dużego miasta (↑)</p> <p>O4 Sąsiedztwo wielkich miast, w których działają instytuty naukowe mogące wprowadzić innowacje technologiczne (→)</p> <p>O5 Wzrost znaczenia problematyki rewitalizacji w rozwoju lokalnym w połączeniu z nowymi narzędziami interwencji i dedykowanymi działaniami (źródłami finansowania) (↑)</p> <p>O6 Realizacja Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju oraz zaplanowanych tam instrumentów wspierających rozwój regionu i małych i średnich miast (↑)</p> <p>O7 Wdrażanie polityki Państwa w zakresie reindustrializacji (↑)</p>	<p>T1 Wyższa pozycja konkurencyjna sąsiednich miast dla prowadzenia biznesu, w tym ich atrakcyjność w zakresie podatków lokalnych i ułatwień dla przedsiębiorców (→)</p> <p>T2 Słaby wizerunek Knuruwa w otoczeniu jako negatywnie postrzeganego miasta górniczego lub miasta „sypialni” (→)</p> <p>T3 Wyzwania demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa (↑)</p> <p>T4 Zarządzanie systemem oświaty na poziomie szkół ponadgimnazjalnych w kompetencjach samorządu powiatowego, skutkujące nie w pełni dostosowaną ofertą kształcenia do bieżących potrzeb lokalnego rynku pracy (→)</p> <p>T5 Ograniczona liczba połączeń komunikacyjnych (komunikacja publiczna) do pozostałych miast GZM, w szczególności do Gliwic (→)</p>

[str.85] - **KIERUNKI DZIAŁAŃ I KLUCZOWE ZADANIA**

Cel strategiczny C 3: Knurów miastem dostarczającym obecnym i potencjalnym mieszkańcom szerokich możliwości samorealizacji w przyjaznym otoczeniu

Cel operacyjny C.3.3: Poprawa powiązań komunikacyjnych

Kierunki / Typy działań:

- * K.3.3.1. Wsparcie rozwoju komunikacji publicznej na terenie miasta i połączeń komunikacyjnych w ramach GZM
- * K.3.3.2. Poprawa jakości dróg lokalnych
- * K.3.3.3. Poprawa bezpieczeństwa i drożności ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa ruchu pieszego

19. Strategia Rozwoju Miasta Łęczyny do 2020 r.

(marzec 2014 r., aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Łęczyny do 2020 r. z 2008 r.)

MOCNE STRONY I SZANSE ROZWOJOWE. SŁABE STRONY I ZAGROŻENIA DLA ROZWOJU**[str.11] Mocne strony miasta****OBSZAR 1: Rynek pracy, przedsiębiorczość, infrastruktura**

- Położenie geograficzne
- Duży zakład pracy (KWK Ziemowit)
- Bliskość ośrodków rządowo-społecznych
- Bogate zasoby węgla zapewniające kilkadziesiąt lat eksploatacji

[str.13] Słabe strony miasta**OBSZAR 1: Rynek pracy, przedsiębiorczość, infrastruktura**

- Słaby rozwój infrastruktury drogowej na terenie gminy, a także brak powiązania dróg gminnych z drogami wyższych kategorii
- Brak realizacji inwestycji drogi S1
- Niska konkurencyjność małych, lokalnych firm
- Brak ulg podatkowych stymulujących rozwój przedsiębiorczości
- Brak dostępu obiektów publicznych dla osób niepełnosprawnych
- Brak ścieżek rowerowych
- Słaba komunikacja miejska Łęczyn
- Korkujący Łęczyny przejazd kolejowy

[str.15] Szanse rozwojowe miasta**OBSZAR 1: Rynek pracy, przedsiębiorczość, infrastruktura**

- Duże tereny niezagospodarowane
- Bliskość Specjalnej Strefy Ekonomicznej

[str.16] Zagrożenia dla rozwoju miasta**OBSZAR 1: Rynek pracy, przedsiębiorczość, infrastruktura**

- Zmiany w systemie prawnym
- Zmiana sytuacji prawnej wokół polityki energetycznej Unii Europejskiej w zakresie wykorzystania węgla kamiennego
- Brak zainteresowania terenami inwestycyjnymi
- Problemy komunikacji miejskiej

[str.20] PROBLEMY, PRIORYTETY I CELE STRATEGICZNE MIASTA ŁĘCZINY.

W ramach przeprowadzonych warsztatów zdiagnozowano główne problemy miasta Łęczyn. (...) Był to punkt wyjścia do wskazania kierunków działań, rozwiązań, wyznaczenia priorytetów. Do każdego obszaru przyporządkowano zestaw adekwatnych wskaźników. Analiza problemów i ich przyczyn miała miejsce w ramach wyznaczonych obszarów.

OBSZAR 1: Rynek pracy, przedsiębiorczość, infrastruktura

Podczas warsztatów uczestnicy diagnozowali obszar gospodarczo-ekonomiczny pod kątem istniejących problemów. Wskazano dziewięć głównych problemów:

1. Brak możliwości wykorzystania terenów inwestycyjnych przez nieukończone inwestycje drogowe – problem konkurencyjności kopalni, utrudnienia w ruchu drogowym.
2. Słaba infrastruktura drogowa – przede wszystkim zły stan nawierzchni dróg
3. Brak wsparcia dla sektora MŚP – brak ulg, wydawanie pozwoleń na stawianie obiektów wielkopowierzchniowych.
4. Bariery architektoniczne dla osób niepełnosprawnych i mających trudności w poruszaniu się – niewiele obiektów użyteczności publicznej przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych, chodniki z wysokimi krawężnikami.
5. Brak ścieżek rowerowych – bariera rozwoju turystyki i rekreacji na terenie miasta.
6. Problem przejazdu kolejowego – ciągłe korki w centralnej części miasta, unormowanie ruchu kolejowego kopalni.
7. Słabe skomunikowanie Łędzin z ościennymi gminami i aglomeracją – niewiele połączeń autobusowych, kursujące zbyt rzadko, trudność z dojazdem i wyjazdem z miasta dla osób nieposiadających samochodu.
8. Infrastruktura sportowo-rekreacyjna Łędzin wymagająca modernizacji.
9. Monokultura węglowa – kopalnia jest największym pracodawcą, zatrudnia najwięcej mieszkańców, ale jednocześnie jest to duże zagrożenie w przypadku wystąpienia dekonjunkury. Może to spowodować błyskawiczną pauperyzację mieszkańców i ich marginalizację.

Jako cele strategiczne w tym obszarze wyznaczono następujące:

1. Poprawa infrastruktury drogowej gminy
2. Wzrost konkurencyjności MŚP i promocja rodzimej przedsiębiorczości
3. Promowanie postaw przedsiębiorczych wśród młodych
4. Poprawa jakości komunikacji na terenie gminy
5. Zmniejszenie długotrwałego i dziedzicznego bezrobocia na terenie gminy
6. Tworzenie warunków dla inwestorów zewnętrznych
7. Poprawa jakości infrastruktury publicznej na terenie miasta

20. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łaziska Górne na lata 2016 – 2023

(grudzień 2015 r.)

ANALIZA SWOT

[str.30] **Mocne Strony (Atuty)** – wybrane:

INFRASTRUKTURA

- Bardzo dobre skomunikowanie z miastami aglomeracji górnośląskiej (dobrej jakości drogi ponadlokalne), umożliwiające szybki dojazd do Katowic i innych miast, brak korków,
- Dobre skomunikowanie z miejscowościami wypoczynkowymi województwa śląskiego (m.in. Ustroń, Wisła),

Szanse (Okazje):

- Rozwój aglomeracji górnośląskiej,
- Współpraca z gminami w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Związku Gmin Subregionu Centralnego, m. in. w zakresie realizacji projektów współfinansowanych w ramach UE,
- Rozwój transportu kolejowego - dostęp do szybkich połączeń,

Słabe strony (Słabości)

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

- Słaba komunikacja między dzielnicami,
- Mała liczba miejsc parkingowych,
- Stan nawierzchni dróg/ulic na terenie gminy,

Zagrożenia

[str.34] **Wnioski z analizy SWOT.**

Wśród czynników sprzyjających rozwojowi Miasta, wymienić należy: dobre połączenia komunikacyjne Łazisk Górnych z innymi miastami (...)

WIZJA, CELE I PRIORYTETY STRATEGICZNEGO ROZWOJU MIASTA ŁAZISKA GÓRNE

[str.39] **Priorytety (obszary) rozwojowe i cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łaziska Górne na lata 2016-2023**

Priorytety (obszary) strategiczne są następujące:

1. Społeczeństwo, 2. Infrastruktura, 3. Gospodarka, 4. Środowisko naturalne.

[str.40]

Priorytet II Infrastruktura

Cel strategiczny II: Rozwój infrastruktury na terenie gminy

Cele operacyjne:

II.1. Podnoszenie jakości infrastruktury komunalnej

II.2. Rozwój infrastruktury oferty czasu wolnego dla mieszkańców i turystów

Spójność celów operacyjnych oraz działań kluczowych z wynikami badania warunków życia i jakości usług publicznych

[str.43] Cel strategiczny II: Rozwój infrastruktury na terenie Gminy zdefiniowany został poprzez podnoszenie jakości infrastruktury komunalnej oraz rozwój infrastruktury spędzenia czasu wolnego dla mieszkańców i turystów.

Cel operacyjny II.1 Podnoszenie jakości infrastruktury komunalnej

Ocena zagadnień związanych ze stanem transportu publicznego na terenie miasta oraz bezpieczeństwa na drogach jest w świetle badań społecznych generalnie pozytywna. Negatywne oceny zyskuje „jakość/stan nawierzchni dróg/ulic”. Odnotowano występowanie zależności pomiędzy doświadczeniami aktywnego korzystania z dróg publicznych (prowadzenie samochodu lub motoru) a oceną jakości/stanu ich nawierzchni – aktywni użytkownicy tych dróg dwukrotnie częściej oceniali ich stan negatywnie niż osoby nie posiadające takich doświadczeń.

Wśród innych elementów o potencjalnie negatywnym oddziaływaniu na jakość życia znajdują się: „jakość/stan nawierzchni dróg/ulic” oraz „utrzymanie dróg publicznych w zimie”.

Wśród elementów potencjalnie pozytywnie oddziałujących na jakość życia w mieście wskazać należy: „dostępność tras rowerowych” oraz „dostępność publicznego transportu zbiorowego na terenie miasta” oraz „przystosowanie budynków publicznych do potrzeb osób niepełnosprawnych”.

Proponowane w Strategii kluczowe działania w tym obszarze dotyczą przede wszystkim rozwoju sieci transportu publicznego oraz infrastruktury komunikacyjnej. Lista działań została uzupełniona została o te, wskazywane przez Zespół Strategiczny oraz wynikające z diagnozy społeczno-gospodarczej, tj.: uporządkowanie, modernizację kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sukcesywną wymianę istniejącej sieci wodociągowej, likwidację barier architektonicznych oraz rozwój zasobów mieszkaniowych gminy.

MATRYCA STRATEGICZNA

[str.50]

Priorytet (obszar) strategiczny II: Infrastruktura
Warunkiem poprawy jakości życia mieszkańców jest odpowiednio rozwinięta i wysokiej jakości infrastruktura techniczna. Łaziska Górne oceniane są pod tym względem przez mieszkańców pozytywnie, co nie oznacza możliwości zaniechania podejmowania działań na rzecz rozwoju infrastruktury i utrzymywania jej na wysokim poziomie. Jakość życia mieszkańców oznacza czystość powietrza, dostępność komunikacyjną Gminy (wewnątrz i na zewnątrz), wysoką jakość infrastruktury komunalnej oraz tej związanej z ofertą spędzania czasu wolnego na terenie Gminy. Działania podejmowane w ramach tego obszaru dotyczą infrastruktury komunalnej związanej z poprawą warunków życia mieszkańców oraz infrastruktury oferty czasu wolnego dostosowanej do różnych potrzeb mieszkańców ze względu na wiek, stopień sprawności, preferencje uczestnictwa w życiu społecznym itp. Obszar zgodny ze Strategią „Śląskie 2020+” Obszar priorytetowy: (B) SZANSE ROZWOJOWE MIESZKAŃCÓW.
Cel strategiczny II: Rozwój infrastruktury na terenie Gminy
Cel ten będzie realizowany poprzez dwa cele operacyjne. Jeden dotyczy dostępnej na terenie Gminy infrastruktury komunalnej dotyczącej warunków życia mieszkańców, tj. sieci wodno-kanalizacyjnej, transportu publicznego, dróg gminnych oraz mieszkań komunalnych. Drugi cel operacyjny dotyczy infrastruktury odnoszącej się do usług spędzania czasu wolnego nie tylko przez mieszkańców, ale również turystów i gości. W szczególności chodzi o infrastrukturę wszelkiego rodzaju w zakresie sportu, turystyki i rekreacji oraz warunkującej świadczenie wysokiej jakości usług w sferze kultury. Dotyczy to zgłaszanego przez mieszkańców postulatu stworzenia centralnego miejsca spotkań mieszkańców w postaci rynku, placu i

<p>zagospodarowaniu go w sposób atrakcyjny dla mieszkańców, turystów i gości. Postulat ten jest odwołaniem się do starożytnych idei miast, w których plac centralny był miejscem istotnie spajającym wspólnotę. Idee miast przyjaznych mieszkańcom, zachęcających ich do aktywnego spędzania czasu w przestrzeni publicznej oraz ochrona jej i traktowanie jako dobro wspólne, charakteryzują nowoczesne miasta i są coraz powszechniej realizowane przy udziale samych członków wspólnoty lokalnej również w Polsce. Efektem realizowanych działań będzie utrzymanie wysokiej jakości usług komunalnych, wzrost atrakcyjności przestrzeni publicznej i zwiększenie szans na wzrost liczby korzystających z niej mieszkańców, turystów i gości.</p>	
<p>Cel operacyjny II.1: Podnoszenie jakości infrastruktury komunalnej</p>	<p>Mierniki</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liczba przyłączy infrastruktury sieciowej • Liczba km zmodernizowanej infrastruktury komunalnej • Liczba mieszkań socjalnych • Liczba wozokilometrów realizowanych w ramach bezpłatnej komunikacji na terenie gminy
Działania kluczowe	Programy / projekty
1. Uporządkowanie, modernizacja kanalizacji sanitarnej i deszczowej	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie bezpłatnej komunikacji publicznej na terenie gminy • Dostosowywanie siatki połączeń i sieci przystanków komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców • Poprawa stanu/budowa nowych nawierzchni dróg, chodników • Pozyskiwanie mieszkań socjalnych • Program remontów i modernizacji mieszkaniowych zasobów gminy
2. Rozwój sieci transportu publicznego na terenie gminy	
3. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej	
4. Sukcesywna wymiana (monitoring) istniejącej sieci wodociągowej	
5. Rozwój zasobów mieszkaniowych gminy	
6. Likwidacja barier architektonicznych	

21. Strategia Rozwoju Gminy Mikołów na lata 2015 – 2025

(kwiecień 2015 r. -projekt, nieuchwalona)

Miasto nie ma uchwalonej Strategii rozwoju**22. Strategia Rozwoju Miasta Pyskowice do roku 2030**

(czerwiec 2019 r. - projekt)

ANALIZA STRATEGICZNA UWARUNKOWAŃ ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU PYSKOWIC – ANALIZA SWOT**[str.31] ANALIZA SWOT DLA OBSZARU UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNO-TECHNICZNE**

Uwarunkowania przestrzenno-techniczne	
Sily	Słabości
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dogodne położenie ▪ Dogodne połączenie komunikacyjne z Gliwicami (bliskość Gliwic) ▪ Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa ▪ Zabytkowy układ urbanistyczny Starego Miasta ▪ Atrakcyjne tereny zielone ▪ Dobry poziom jakości świadczenia usług komunalnych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zły stan techniczny dróg ▪ Niski odsetek dróg rowerowych w mieście (niezmienny od kilku lat) ▪ Niewydajny i nieefektywny system transportowy ▪ Brak dróg rowerowych ▪ Chaos przestrzenny ▪ Niska atrakcyjność tkanki mieszkaniowej ▪ Duża powierzchnia terenów wymagających rewitalizacji ▪ Wysoki stopień degradacji terenów pokolejowych ▪ Niski poziom estetyki terenów zielonych
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój sieci dróg i tras rowerowych ▪ Promowanie korzystania z publicznych środków transportu ▪ Utworzenie kolei metropolitalnej ▪ Podniesienie standardu taboru kolejowego i autobusowego ▪ Dostępność środków finansowych na zadania związane z poprawą mobilności miejskiej ▪ Powstanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii ▪ Nowe inwestycje drogowe w otoczeniu miasta ▪ Wzrost zainteresowania przestrzenią publiczną ▪ Napływ kapitału zewnętrznego 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wysokie koszty rozbudowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej wynikające z tworzenia funkcji mieszkaniowych na obszarach dotychczas niezurbanizowanych ▪ Zabudowanie obszarów niezamieszkałych ▪ Chaotyczny sposób zabudowy mieszkaniowo-usługowej ▪ Zbyt słabe powiązanie w GZM

[str.32] ANALIZA SWOT DLA OBSZARU ŚRODOWISKO NATURALNE

Uwarunkowania środowiskowe / środowisko naturalne	
Siły	Słabości
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Położenie na terenie miasta zalewów Dzierżno Małe i Duże ▪ Zagospodarowanie na cele rekreacyjno-turystyczne zalewu Dzierżno Małe ▪ Duża powierzchnia terenów zielonych w mieście ▪ Proekologiczna polityka władz samorządowych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zanieczyszczenie rzeki Dramy ▪ Zanieczyszczenie wody zalewu Dzierżno Duże, uniemożliwiające jego zagospodarowanie na teren rekreacyjno-turystyczny ▪ Zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych ▪ Wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza ▪ Nieuregulowana gospodarka wodno-ściekowa w niektórych częściach miasta ▪ Niewykorzystanie walorów turystyczno-krajobrazowych miasta
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców ▪ Wzrost zainteresowania rekreacją, aktywnym wypoczynkiem ▪ Promowanie wykorzystania energii odnawialnej ▪ Modernizacja układu komunikacyjnego ▪ Rozwój budownictwa energooszczędne i ekologicznego ▪ Dostępność środków finansowych na inwestycje w zakresie ochrony środowiska ▪ Uporządkowane tereny zielone, w tym parki i skwery ▪ Współpraca z innymi gminami w zakresie ochrony powietrza ▪ Dofinansowania do wymiany źródeł ciepła ▪ Realizacja założeń Lokalnego Programu Rewitalizacji – rewitalizacja i rekultywacja zdegradowanych terenów przemysłowych ▪ Sprzyjające warunki do rozwoju aktywnego wypoczynku 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zmiany klimatyczne i skutki tych zmian ▪ Rosnący hałas spowodowany wzmożeniem ruchu drogowego

[str.33] KLUCZOWE WYZWANIA ROZWOJU DO ROKU 2030

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej, środowiskowej, przestrzennej oraz technicznej, a także w oparciu o przeprowadzoną analizę trendów w otoczeniu zewnętrznym (administracyjno-prawnym, społecznym, gospodarczym, technologicznym i ekologicznym) oraz analizę strategiczną uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych dotyczących rozwoju Pyskowic – wskazano następujące kluczowe wyzwania stojące przed miastem w perspektywie roku 2030:

- wzrost jakości życia;
- wzrost liczby mieszkańców;
- wzrost poziomu wykształcenia / kapitału społecznego;
poprawa jakości przestrzeni publicznych;
- wzrost poziomu jakości oferowanych w mieście usług publicznych;
- atrakcyjna oferta spędzania czasu wolnego dostosowana do potrzeb mieszkańców;
- poprawa jakości komunikacji / wzrost mobilności miejskiej;
- poprawa jakości środowiska;
- wykorzystanie nowych technologii dla lepszego rozwoju miasta;
- rozwój przedsiębiorczości;
- wykorzystanie potencjału rekreacyjnego;
- spadek bezrobocia.

Powyższe wyzwania posłużyły do wyznaczenia kluczowych obszarów dla rozwoju miasta, które zostały opisane w kolejnym rozdziale.

WIZJA ROZWOJU MIASTA PYSKOWICE**[str.36] Wymiary rozwoju lokalnego w odniesieniu do wizji rozwoju miasta**

Pyskowice w roku 2030 to miasto:	
Spółeczeństwo:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przyjazne mieszkańcom i posiadające dogodne warunki dla mieszkalnictwa; ▪ dostosowane do przemian demograficznych i zaspokajające potrzeby społeczności lokalnych związane z usługami publicznymi, społecznymi i zdrowotnymi; ▪ aktywnie współtworzące rozwój wraz ze społecznością lokalną; ▪ zamieszkujące przez aktywną społeczność lokalną zaangażowaną w działania miasta wyrażającą aktywne postawy obywatelskie oraz tworzącą coraz to nowe inicjatywy społeczne na rzecz swojego miejsca zamieszkania; ▪ posiadające sprawne i nowoczesne metody komunikacji z mieszkańcami zapewniające wysoki poziom partycypacji mieszkańców; ▪ tętniące życiem, posiadające różnorodną ofertę rekreacyjną i kulturalną dostosowaną do potrzeb wszystkich grup wiekowych; ▪ wspierające funkcjonowanie społeczności lokalnych, aktywności mieszkańców i ich rozwój poprzez zapewnianie wysokiej jakości edukacji

	<p>przez całe życie oraz bogatej oferty usług ukierunkowanych na tworzenie kapitału ludzkiego i społecznego;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wykorzystujące nowe technologie do podwyższania jakości usług i udogodnień dostępnych w mieście wspierając tym samym aktywną i zintegrowaną społeczność lokalną
Środowisko i przestrzeń:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ opierające swój rozwój o wykorzystanie odnawialnych źródeł energii; ▪ dbające o środowisko naturalne i ład przestrzenny, tworząc tym samym podstawę atrakcyjnej oferty rekreacyjnej oraz wypoczynkowej; ▪ wykorzystujące swoje walory przyrodnicze w rozwoju turystyki i rekreacji; ▪ miejsce z atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi oraz transportem alternatywnym w postaci ścieżek rowerowych połączonych z miastami metropolii oraz szybką i sprawną komunikacją publiczną oraz międzymiastową; ▪ charakteryzujące się ładem przestrzennym i wysokiej jakości multifunkcyjnymi przestrzeniami publicznymi; ▪ posiadające atrakcyjne, dobrze zagospodarowane tereny zielone; ▪ posiadające zrewitalizowane przestrzenie, służące aktywności kulturalnej, społecznej i ekologicznej mieszkańców propagujących zdrowy styl życia; ▪ posiadające korzystne warunki mieszkaniowe oraz spędzania czasu wolnego z wykorzystaniem i poszanowaniem walorów środowiskowych dla przyszłych pokoleń; ▪ posiadające dobrą infrastrukturę komunalną
Gospodarka:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwijające przedsiębiorczość mieszkańców opartą o nowe technologie i tradycje; ▪ wykorzystujące dogodną lokalizację i bliskość aglomeracji śląskiej; ▪ posiadające atrakcyjną ofertę dla inwestorów; ▪ ukierunkowane na nowe trendy związane z zasobami pracy; ▪ posiadające sprawną komunikację oraz wykorzystujące usytuowanie w metropolii w celu szybkiej możliwości przepływu kapitału; ▪ posiadającą nowoczesną strukturę gospodarczą opartą o współpracę i charakteryzującą się społeczną odpowiedzialnością biznesu; ▪ wykorzystujące współpracę z miastami partnerskimi oraz miastami w najbliższym sąsiedztwie lokalizacyjnym; ▪ ukierunkowane na wykorzystanie swoich walorów lokalizacyjnych i przestrzennych do kreowania nowoczesnych rozwiązań gospodarczych i wspierających biznes w mieście, a także – na wykorzystanie OZE; ▪ ukierunkowane na wspieranie kapitału ludzkiego i rozwój związany z potrzebami rynku pracy; ▪ biznes wspierający rozwój miasta i ukierunkowany na współpracę z mieszkańcami

[str.39] **SUGEROWANE OBSZARY KLUCZOWE DLA ROZWOJU MIASTA** - m.in.

4. Przestrzeń publiczna

Przyjazna i bezpieczna przestrzeń miejska wpływa pozytywnie na odbiór miasta przez jego mieszkańców i podnosi ich jakość życia. Z tego względu ważnym jest podjęcie działań mających na celu dostosowanie przestrzeni miasta do potrzeb pieszych, w tym rodzin z dziećmi, osób starszych i niepełnosprawnych. Warto również wprowadzić rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Polityka przestrzenna miasta powinna być prowadzona w oparciu o rzetelny dialog z mieszkańcami. Walory architektoniczne i urbanistyczne powinny być chronione, ale jednocześnie wykorzystane w nowoczesny sposób. Kształtowana przestrzeń miejska powinna być estetyczna, inkluzyjna, dostosowana do potrzeb mieszkańców i skali otoczenia, stając się miejscem spotkań.

5. Jakość środowiska / adaptacja do zmian klimatu

Adaptacja do zmian klimatu oraz ochrona środowiska to jedne z priorytetowych zadań strategicznych oraz wyzwań dla samorządu oraz mieszkańców miasta. Działaniami szczególnie istotnymi są działania związane z poprawą jakości powietrza, a więc: rozwijanie systemu kontroli jakości powietrza na terenie miasta, rozbudowa miejskiej sieci ciepłowniczej, promowanie i wspieranie stosowania rozwiązań proekologicznych w zakresie ogrzewania domów, a także promowanie korzystania z transportu zbiorowego. Równie istotna jest ochrona wód powierzchniowych i podziemnych, gospodarowanie wodami opadowymi, a także działania na rzecz ograniczenia emisji hałasu. Oprócz działań inwestycyjnych równie ważne są działania edukacyjne zwiększające świadomość ekologiczną mieszkańców i budujące ich odpowiedzialność za środowisko naturalne.

7. Transport i mobilność miejska

Strategia powinna odpowiadać na rosnące oczekiwania mieszkańców co do ograniczenia intensywności ruchu samochodowego w mieście. Ważnym jest więc podjęcie działań zachęcających do korzystania ze środków transportu publicznego w codziennych dojazdach do pracy / szkoły. Ponadto konieczna jest realizacja inwestycji w infrastrukturę, tabor oraz organizację przewozów, dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Równie istotne jest inwestowanie w infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie roweru jako środka komunikacji, w tym przede wszystkim w drogi rowerowe.

CELE ROZWOJU MIASTA PYSKOWICE

[str.44] **Cele strategiczne dla Miasta Pyskowice do roku 2030**

- **Współpraca, partycypacja społeczna i partnerstwa:** Aktywni mieszkańcy kreujący swoje otoczenie poprzez działania społeczne oraz współtworzący miasto z wykorzystaniem nowoczesnych narzędzi systemowych oraz technologicznych
- **Wysoki poziom kapitału ludzkiego i edukacji:** Wysoka jakość edukacji, wykorzystującej nowoczesne formy nauczania, oraz wysoka jakość działań kulturotwórczych i usług służących rozwijaniu kreatywności, pasji i zainteresowań
- **Atrakcyjne przestrzenie publiczne i tereny zielone w zdrowym środowisku:** Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń publiczna oraz multifunkcyjne tereny zielone sprzyjające rekreacji mieszkańców i turystów z zachowaniem ochrony środowiska i zasad zrównoważonego rozwoju
w tym cele operacyjne: 1. Wzmacnianie potencjału rekreacyjnego i turystycznego w mieście
7. Zagospodarowanie przestrzeni miasta sprzyjających nowoczesnemu rozwojowi i wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii.

- **Aktywny rynek pracy i gospodarka:** Wzmacnianie odporności i konkurencyjności lokalnej gospodarki poprzez tworzenie przyjaznego klimatu dla przedsiębiorców; wsparcie kluczowych branż oraz wykorzystanie lokalnych uwarunkowań i tradycji
w tym cele operacyjne: 6. Poprawa funkcjonalności i dostępności komunikacyjnej.
- **Wysoka jakość życia zamieszkanie i innowacje:** Wysoka jakość usług publicznych wzmacnianych poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii i innowacji społecznych w codziennym życiu,
w tym cele operacyjne: 1. Tworzenie dogodnych warunków do rozwoju transportu zbiorowego powiązanego z transportem rowerowym i pieszym.

KIERUNKI DZIAŁAŃ I PROJEKTY STRATEGICZNE

Cel operacyjny: Wzmacnianie potencjału rekreacyjnego i turystycznego w mieście

Kierunki działań / projekty / zadania strategiczne:

2. Budowa ścieżek rowerowych – łączących tereny rekreacyjne, miejsca związane z kulturą i sportem – możliwość atrakcyjnego spędzenia czasu wolnego i wykorzystanie alternatywnego transportu.

Cel operacyjny: Zagospodarowanie przestrzeni miasta sprzyjających nowoczesnemu rozwojowi i wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii.

Kierunki działań / projekty / zadania strategiczne:

7. Rozwój elektromobilności – stworzenie warunków oraz infrastruktury do korzystania z pojazdów elektrycznych w mieście.

Cel operacyjny: Poprawa funkcjonalności i dostępności komunikacyjnej

Kierunki działań / projekty / zadania strategiczne:

1. Budowa nowej drogi do Gliwic.
2. Modernizacja miejskiej infrastruktury komunikacyjnej.
3. Inteligentny System Zarządzania Ruchem Na Obszarze Metropolii – Zarząd Transportu Metropolitalnego.

Cel operacyjny: Tworzenie dogodnych warunków do rozwoju transportu zbiorowego powiązanego z transportem rowerowym i pieszym.

Kierunki działań / projekty / zadania strategiczne:

1. Usprawnienie mobilności miejskiej – budowa sieci tras rowerowych stanowiących dogodne połączenie w mieście oraz połączenie z miastami i gminami sąsiednimi, tj. Gliwicami, Wielowąsiami, Toszkiem – zapewniające wygodny, szybki i atrakcyjny przejazd między różnymi miejscowościami (zaprojektowanie systemu tras, opracowanie projektu i konsultacje społeczne, wytyczenie tras zgodnie z ideą łączenia tras już istniejących).
2. Utworzenie centrów przesiadkowych na placu Kardynała Stefana Wyszyńskiego oraz przy dworcu kolejowym.
3. Usprawnienie wewnętrznej komunikacji publicznej w mieście – badania potrzeb i natężenia ruchu, dostosowanie usług do realnych potrzeb użytkowników oraz wprowadzenie zintegrowanych rozkładów jazdy.
4. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej.

23. Strategia Rozwoju Gminy Radzionków na lata 2014-2025

(luty 2014 r.)

SYNTETYCZNA DIAGNOZA MIASTA RADZIONKÓW

[str.81] Infrastruktura techniczna

Układ drogowy Radzionkowa w granicach administracyjnych miasta tworzony jest przede wszystkim przez sieć dróg gminnych oraz powiatowych. Dodatkowo wzdłuż wschodniej granicy miasta przebiega droga wojewódzka nr 911 umożliwiającą szybkie połączenia miasta z autostradą A1 oraz Bytomiem, Chorzowem i Katowicami, a także drogą krajową nr 78 prowadzącą z Chałupek do Chmielnika. Ponadto przy zachodnich granicach miasta przebiega droga krajowa nr 11 łączącą Bytom przez Poznań z Kołobrzegiem. O dobrym skomunikowaniu miasta świadczą relatywnie krótkie czasy dojazdu do głównych miast Subregionu Centralnego, a także Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach.

Mankamentem istniejącego układu drogowego gminy są natomiast problemy połączenia dróg gminnych z drogami powiatowymi oraz wojewódzkimi, które cechują się niską płynnością ruchu oraz dodatkowo w wielu wypadkach położone są poza granicami administracyjnymi miasta. Dodatkowo wewnętrzny ruch pojazdów samochodowych utrudnia biegnąca wzdłuż głównego pasam urbanizacyjnego Radzionkowa linia kolejowa, rozdzielająca w praktyce miasto na dwie strefy, które nie posiadają wystarczającej liczby i właściwych cech połączeń spełniających wymogi płynnego ruchu, odpowiednio dostosowanych do aktualnych potrzeb użytkowników samochodów. Wskazana linia kolejowa zapewnia połączenia w komunikacji publicznej w kierunkach: Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice. Z punktu widzenia dojazdów mieszkańców Radzionkowa do pracy oraz szkół dużym mankamentem istniejącego połączenia kolejowego jest czas dojazdu, który na trasie Radzionków – Katowice wynosi obecnie aż 45 minut. (...)

Podstawowym problemem w autobusowej komunikacji publicznej jest brak bezpośredniego lub dobrze skoordynowanego połączenia z Gliwicami, których dostępność samochodowa dla mieszkańców Radzionkowa znacznie poprawiła się w ostatnich latach dzięki otwarciu obwodnicy Bytomia. Kierunek gliwicki należy jednak do najbardziej niedoinwestowanych w przedsięwzięciach komunikacyjnych dotyczących wszystkich gmin tej części regionu.

CZYNNIKI STRATEGICZNE I ANALIZA SWOT

[str.89] Czynniki środowiskowo-infrastrukturalne

Lista sił i słabości w obszarze środowiskowo-infrastrukturalnym

Siły	Słabości
S _{si} 1. Położenie miasta w Subregionie Centralnym	W _{si} 1. Zbyt duża powierzchnia terenów nieprzeznaczonych do zabudowy
S _{si} 2. Dobra dostępność komunikacyjna – autostrada A1	W _{si} 2. Niska emisja z domowych palenisk
S _{si} 3. Niewielka odległość od portu lotniczego w Pyrzowicach	W _{si} 3. Trudny dojazd środkami komunikacji publicznej do Gliwic
S _{si} 4. Wiele domów jednorodzinnych	W _{si} 4. Pogarszająca się dostępność kolejowa
S _{si} 5. Inwestycje zorientowane na tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych – nowe krajobrazy i budowa rynku	W _{si} 5. Niewielka ilość ścieżek rowerowych
	W _{si} 6. Nadmierne zagęszczenie zabudowy w centralnej części miasta

S _{si} 6. Akceptacja proekologicznych postaw przez wielu mieszkańców	
S _{si} 7. Ambitne przedsięwzięcia ekologiczne	

Lista szans i zagrożeń w obszarze środowiskowo-infrastrukturalnym

Szanse	Zagrożenia
O _{si} 1. Proekologiczna orientacja wspierania przedsięwzięć w nowej perspektywie unijnej	T _{si} 1. Trudności we współpracy z zarządcami dróg i skrzyżowań na granicach miasta
O _{si} 2. Inicjatywy państwowe zorientowane na modernizację urządzeń wytwarzania energii cieplnej w indywidualnych domach	T _{si} 2. Trudności we współpracy z władzami powiatu w zakresie modernizacji urządzeń infrastrukturalnych
O _{si} 3. Propagowanie w wielu mediach proekologicznego stylu życia	T _{si} 3. Mała zasobność finansowa utrudniająca modernizację urządzeń wytwarzania energii cieplnej w indywidualnych domach
O _{si} 4. Wspieranie przedsięwzięć ICT w nowej perspektywie unijnej	T _{si} 4. Radykalizm postanowień proekologicznych Unii Europejskiej
O _{si} 5. Szybka kolej do lotniska w Pyrzowicach	T _{si} 5. Trudności w realizacji krajowych inwestycji drogowych – droga DK11

WIZJA ROZWOJU

[str.97] Radzionków będzie miastem, które zapewnia dobre warunki zamieszkania, postrzegane jako ponadprzeciętne w obszarze zalet społeczności lokalnej oraz osiągnięć konkurencyjność gospodarczą bazującą na atrakcyjności kapitału ludzkiego i inteligentnych specjalizacjach. (...) Ze względu na ograniczone możliwości miejscowego rynku pracy przyszłość gospodarcza Radzionkowa zawsze ściśle związana będzie z ofertą firm w sąsiednich większych miastach.

PRIORYTETY STRATEGII

[str.99]

Priorytet I – Inteligentna gospodarka

Priorytet II – Przyjazna przestrzeń miejska

Priorytet III – Wyróżniające się miejsce zamieszkania

[str.104] - Cele strategiczne, kierunki i działania – priorytet I – wybrane czynniki

P I. Inteligentna gospodarka		
Cel strategiczny	Kierunki	Działania
CS 1.2. Zwiększenie zdolności adaptacyjnych kapitału ludzkiego do wymogów nowoczesnej gospodarki	K1.2.3. Poprawa warunków komunikacji dla dojeżdżających do pracy	D1.2.3.A. Zapewnianie dobrych cech komunikacji autobusowej, w tym tras i godzin połączeń
		D1.2.3.B. Aktywne włączenie w koalicję na rzecz stworzenia szybkiego połączenia kolejowego z Katowicami
		D1.2.3.C. Poprawa warunków dojazdu do miast sąsiednich dla użytkowników komunikacji samochodowej
		D1.2.3.D. Doprowadzenie do powstania systemu ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd do sąsiednich miejscowości

[str.106] - Cele strategiczne, kierunki i działania – priorytet III – wybrane czynniki

P III. Wyróżniające miejsce zamieszkania		
Cel strategiczny	Kierunki	Działania
CS 3.2. Poprawa dostępności do nowych i istniejących usług publicznych	K3.2.6. Poprawa parametrów infrastruktury technicznej	D3.2.6.B. Modernizacja układu drogowego

[str.107] **Przedsięwzięcia strategiczne i wspierające – Priorytet I**

Cel strategiczny: CS 1.2. Zwiększenie zdolności adaptacyjnych kapitału ludzkiego do wymogów nowoczesnej gospodarki

Kierunek: K1.2.3. Poprawa warunków komunikacji dla dojeżdżających do pracy

Działania:

D1.2.3.A. Zapewnianie dobrych cech komunikacji autobusowej, w tym tras i godzin połączeń

Przedsięwzięcia:

- * Koordynacja połączeń komunikacji autobusowej
- * Okresowa ocena potrzeb komunikacyjnych

D1.2.3.B. Aktywne włączenie w koalicję na rzecz stworzenia szybkiego połączenia kolejowego z Katowicami

Przedsięwzięcia:

- * Lobbowanie na rzecz szybkiego połączenia kolejowego z Katowicami

D1.2.3.C. Poprawa warunków dojazdu do miast sąsiednich dla użytkowników komunikacji samochodowej

- * Współpraca z gminami sąsiednimi oraz zarządcami dróg na rzecz poprawy włączania się do ruchu na granicach miasta

D1.2.3.D. Doprowadzenie do powstania systemu ścieżek rowerowych umożliwiających dojazd do sąsiednich miejscowości

Przedsięwzięcia:

- * Ścieżka rowerowa do Tarnowskich Gór
- * Ścieżki rowerowe łączące miasta i tereny rekreacyjne

[str.112] Przedsięwzięcia strategiczne i wspierające – Priorytet III

Cel strategiczny: CS 3.2. Poprawa dostępności do nowych i istniejących usług publicznych

Kierunek: K3.2.6. Poprawa parametrów infrastruktury technicznej

Działania:

D3.2.6.B. Modernizacja układu drogowego

Przedsięwzięcia:

- * Budowa zachodniej obwodnicy miasta – etap II i III
- * Budowa drogi łączącej ul. Zejera z ul. M. Dąbrowskiej (przedłużenie ul. Księżogórskiej)
- * Poprawa komunikacji z „Górką”
- * Budowa nowych połączeń komunikacyjnych i przebudowa istniejących dróg wewnętrznych i dojazdowych

24. Strategia Rozwoju Miasta Sławkowa na lata 2014-2020

(grudzień 2015 r., aktualizacja Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Sławków na lata 2004-2018)

[str.23] Infrastruktura drogowa

Sławków charakteryzuje się atrakcyjnym położeniem na tle istotnych dla kraju i regionu połączeń komunikacyjnych. Przez miasto przebiega Droga Krajowa 94 biegnąca na trasie Berlin-Lwów. DK 94 daje dobre połączenie z drogą szybkiego ruchu na trasie Warszawa-Budapeszt oraz autostradą A-4. Przez miasto przebiega również linia kolejowa Katowice-Kielce.

Drogi gminne cechuje zróżnicowany stan. Ograniczenia budżetowe wymuszają hierarchizację wydatków inwestycyjnych. Remonty realizowane są systematycznie, jednak w pierwszej kolejności kierowane są na drogi lokalne o największym natężeniu ruchu (główne ulice miasta).

Cechą wyróżniającą miasto na tle regionu jest dostęp do doprowadzonej najdalej na zachód szerokotorowej magistrali - Linii Hutniczej Szerokotorowej, będącej przedłużeniem Kolei Transsyberyjskiej, która umożliwia bezpośredni transport kolejowy z Azji do Europy.

ANALIZA SWOT

[str.30] Analiza SWOT Miasta Sławkowa – wybrane czynniki:

S – MOCNE STRONY		O - SZANSE	
S7	Atrakcyjne położenie miasta na granicy Śląska i Małopolski oraz istotnych szlaków komunikacyjnych kraju i regionu.	O2	Moda na osiedlanie się w miejscowościach podmiejskich, dobrze skomunikowanymi z dużymi miastami Aglomeracji.
S8	Lokalizacja na terenie miasta Zespołu Terminali Przeładunkowych.	O6	Duże zainteresowanie potencjalnych inwestorów Zespołem Terminali Przeładunkowych.
---	---	O10	Dobre położenie gminy na terenie ważnych w regionie szlaków komunikacyjnych, dostęp do ZTP i położenie w pobliżu aglomeracji miejskich, co stwarza duże możliwości kooperacji podmiotów gospodarczych.
W – SŁABE STRONY		T – ZAGROŻENIA	
W8	Ograniczony wpływ gminy na rozwój Zespołu Terminali Przeładunkowych (ze względu na ich strukturę własnościową).	---	---

CELE I KIERUNKI ROZWOJU MIASTA

[str.41]

- C1. Cel strategiczny w obszarze SPOŁECZEŃSTWO: Utrzymanie konsekwentnego tempa rozwoju: społecznego, zasobów infrastrukturalnych miasta pozwalających na osiągnięcie zadowalających standardów cywilizacyjnych życia i wysokiej jakości kapitału ludzkiego.
- C2. Cel strategiczny w obszarze GOSPODARKA: Tworzenie atrakcyjnych warunków do: prowadzenia na terenie miasta działalności gospodarczej, lokowania nowych inwestycji, wykorzystywanie atrakcyjności turystycznej miasta.

Cele operacyjne i kierunki działań:

- C.2.2. Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej miasta Sławkowa.
 - K.D.2.2.1. Rozwój sprawnego systemu komunikacyjnego miasta Sławkowa.
- C.2.5. Zapewnienie warunków wykorzystania potencjału gospodarczego Zespołu Terminali Przeładunkowych LHS.
 - K.D.2.5.1. Aktywne uczestnictwo w promocji krajowej i międzynarodowej wykorzystania gospodarczego obszaru ZTP LHS.
 - K.D.2.5.2. Tworzenie warunków do kooperacji sławkowskich firm z podmiotami działającymi w ramach ZTP LHS.
 - K.D.2.5.3. Zapewnienie warunków sprawnego obsługi inwestycji zewnętrznych w zakresie kompetencji samorządu gminnego.
- C3. Cel strategiczny w obszarze ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE: Wykorzystywanie bogatych zasobów środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego Sławkowa do podniesienia atrakcyjności turystycznej, gospodarczej i społecznej, wraz z niezbędnymi działaniami zmierzającymi do zachowania wartości środowiskowych
- C4. Cel strategiczny w obszarze ŁAD PRZESTRZENNY: Dążenie do wykreowania przestrzeni publicznej pozwalającej na wydzielenie: centrum reprezentacyjnego miasta, centrum miasta koncentrującego usługi społeczne oraz wprowadzenie równowagi w zakresie dostępu do infrastruktury na terenie miasta

Cele operacyjne i kierunki działań:

- C.4.3. Optymalizacja systemu transportu publicznego na terenie miasta.
 - K.D.4.3.1. Diagnoza niedoborów (nieodpowiednia liczba połączeń, połączenia w nieodpowiednich kierunkach, połączenia o nieodpowiednich godzinach).
 - K.D.4.3.2. Podjęcie działań naprawczych w zakresie kompetencji samorządu lokalnego.
- C.4.7. Rozwój i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej.
 - K.D.4.7.1. Konsekwentna modernizacja dróg lokalnych (zakres inwestycji zależny od możliwości budżetowych).
 - K.D.4.7.2. Modernizacja infrastruktury związanej z pasem drogowym (kanalizacja deszczowa, chodniki, etc.).

25. Strategia rozwoju miasta Tarnowskie Góry do 2022 r.

(marzec 2014 r.)

[str.4] **ANALIZA SWOT** – wybrane czynniki:

SILNE STRONY		SŁABE STRONY	
WYPOSAŻENIE INFRASTRUKTURALNE			
Ciągła rozbudowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta		Niski standard dróg, przejawiający się złym stanem technicznym nawierzchni i przestarzałymi parametrami dróg niedostosowanymi do obecnego natężenia i charakteru ruchu	
Korzystne położenie miasta w bliskim sąsiedztwie szlaku transportowego o znaczeniu międzynarodowym		Brak zewnętrznie zlokalizowanych obwodnic miasta	
Wysoka dostępność komunikacyjna miasta		Niewystarczająca sieć ścieżek rowerowych	
SZANSE		ZAGROŻENIA	
WYPOSAŻENIE INFRASTRUKTURALNE			
Realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej, tj. budowa zewnętrznej obwodnicy miasta, modernizacja połączenia z innymi ważnymi ośrodkami regionalnymi, modernizacja połączeń lokalnych, co wpłynie na znaczący wzrost dostępności komunikacyjnej miasta		Wzrost natężenia ruchu drogowego	
Zwiększenie wykorzystania komunikacji kolejowej w celu zapewnienia lepszej komunikacji miasta		Pogłębiający się niski stopień wykorzystania komunikacji publicznej i dynamicznie rosnąca popularność indywidualnego transportu kołowego	
-----		Ominięcie Tarnowskich Gór przez główny szlak komunikacyjny – autostradę A1	

CELE OPERACYJNE I DZIAŁANIA SZCZEGÓŁOWE – wybrane:

[str.21]

Cel strategiczny: **1. Poprawa warunków dla rozwoju przedsiębiorczości**Cel operacyjny: **1.3. Rozwój infrastruktury technicznej**

Uzasadnienie: Braki infrastruktury technicznej są powszechnie definiowane, jako bariera rozwoju przedsiębiorczości. Konieczna jest kontynuacja kanalizacji i budowa oraz rozbudowa i remont dróg

Działania: 1.3.2. Opracowanie i przyjęcie wieloletniego planu budowy i remontu dróg
1.3.3. Realizacja zadań związanych z remontem i budową drógCel strategiczny: **2. Poprawa jakości życia w Mieście**

Cel operacyjny: 2.1. Rozwój infrastruktury technicznej

Uzasadnienie: Infrastruktura techniczna jest kluczowym elementem postrzegania Miasta, jako atrakcyjnego dla mieszkańców. Poważny problem w TG stanowi brak miejsc parkingowych

Działania: 2.1.1. Program budowy parkingów Park & Ride, Park & Bike
2.1.2. Wyznaczenie i budowa tras rowerowych
2.1.3. Budowa parkingów w mieście

[str.30] **KARTY DZIAŁAŃ** (wybranych):

Tytuł: 1.3.2. Opracowanie i przyjęcie wieloletniego planu budowy i remontu dróg

Działanie realizowane w ramach celu strategicznego: 1. Poprawa warunków dla rozwoju przedsiębiorczości

Działanie realizowane w ramach celu operacyjnego: 1.3.Rozwój infrastruktury technicznej

Wskaźnik rezultatu w roku zakończenia realizacji (2015): Opracowanie planu inwestycyjnego

Uzasadnienie:

- Plan rozbudowy i modernizacji sieci dróg i ulic to kolejne, po planie kanalizacji wielkie wyzwanie inwestycyjne dla Tarnowskich Gór. We wszystkich badaniach, w sposób jednoznaczny mieszkańcy i przedsiębiorcy wskazują na infrastrukturę drogową, jako na podstawową barierę rozwoju Miasta.
- Plan musi uwzględniać całokształt ruchu kołowego w mieście. Należy unikać za wszelką cenę działań ad hoc, które poprawiając sytuację w jednym miejscu mogą pogarszać ją w innych. Dlatego też, kluczowe znaczenie ma wypracowanie całościowego obrazu ruchu w Mieście zanim przystąpi się do remontu i budowy sieci drogowej.
- Działania muszą być skoordynowane z działaniami Władz Powiatowych
- Działania powinny być skoordynowane z programem budowy drogi ekspresowej S11 – kluczowej dla rozwoju Miasta inwestycji krajowej

Przykładowe zadania:

- Budowa nowych dróg w mieście, remont dróg istniejących, przebudowa skrzyżowań, budowa ścieżek rowerowych przy okazji budowy i przebudowy dróg.

Tytuł: 1.3.3. Realizacja zadań związanych remontem i budową dróg

Działanie realizowane w ramach celu strategicznego: 1. Poprawa warunków dla rozwoju przedsiębiorczości

Działanie realizowane w ramach celu operacyjnego: 1.3.Rozwój infrastruktury technicznej

Wskaźnik rezultatu w roku zakończenia realizacji (2022): Budowa, rozbudowa i przebudowa łącznej sieci dróg o długości 50 km

Uzasadnienie:

- Rozwój sieci drogowej jest jednym z podstawowych warunków rozwoju gospodarki Miasta. W chwili obecnej sytuacja w zakresie drogownictwa w Mieście jest zła. Konieczne jest rozbudowanie sieci ulic oraz dróg poza centrum miasta.
- W centrum konieczne jest rozwiązanie problemów organizacji ruchu, w tym wprowadzenie przemyślanego systemu dróg jednokierunkowych.

- Bardzo duże znaczenie ma także fakt otwierania kolejnych terenów inwestycyjnych zarówno przeznaczonych pod inwestycje biznesowe, jak i pod rozwój funkcji mieszkaniowej Tarnowskich Gór.

Przykładowe zadania:

- Budowa nowych dróg w mieście, remont dróg istniejących, przebudowa skrzyżowań, budowa ścieżek rowerowych przy okazji budowy i przebudowy dróg.

Tytuł: **2.1.1. Program budowy parkingów P+R i P+B**

Działanie realizowane w ramach celu strategicznego: 2. Poprawa jakości życia w Mieście

Działanie realizowane w ramach celu operacyjnego: 2.1. Rozwój infrastruktury technicznej

Wskaźnik rezultatu w roku zakończenia realizacji (2017): Wybudowanie 2 parkingów o łącznej pojemności 100 miejsc parkingowych

Uzasadnienie:

- W Tarnowskich Górach występuje problem niewystarczającej przepustowości ulic w Centrum oraz – przede wszystkim – problem braku miejsc parkingowych. Rosnący ruch wyklucza możliwość rozwiązania problemu jedynie poprzez budowę miejsc parkingowych w centrum, gdyż zawsze będzie ich za mało.
- Występuje konieczność i możliwość budowy dwóch dużych parkingów. Jeden z nich będzie działał w systemie Park and Ride – przeznaczony będzie dla osób, które po zaparkowaniu będą poruszać się w mieście komunikacją miejską. Drugi będzie działał w oparciu o koncepcję Park and Bike – zakładającą poruszanie się po zaparkowaniu na rowerze.

Przykładowe zadania:

- Budowa parkingu dogodnie ulokowanego względem Dworca Autobusowego i systemu komunikacji miejskiej.
- Budowa parkingu dogodnie ulokowanego względem sieci ścieżek i tras rowerowych – działanie skoordynowane z budową ścieżek i tras rowerowych.

Tytuł: **2.1.2. Wyznaczenie i budowa tras rowerowych**

Działanie realizowane w ramach celu strategicznego: 2. Poprawa jakości życia w Mieście

Działanie realizowane w ramach celu operacyjnego: 2.1. Rozwój infrastruktury technicznej

Wskaźnik rezultatu w roku zakończenia realizacji (2022): Wyznaczenie i przygotowanie łącznie 70km tras rowerowych

Uzasadnienie:

- Należy w pierwszej kolejności rozróżnić ścieżki i trasy rowerowe. Program budowy ścieżek rowerowych będzie realizowany równoległe z realizacją planu budowy i modernizacji dróg. Plan wyznaczania tras rowerowych ma charakter niezależny.
- Trasy rowerowe będą wyznaczone poza ścisłym centrum Tarnowskich Gór i prowadzić będą zarówno do głównych dzielnic, jak i do głównych obszarów rekreacyjnych i turystycznych.
- Wraz z wyznaczaniem ścieżek rowerowych powstawać będzie mała infrastruktura pomagająca w prowadzeniu aktywnego wypoczynku rowerowego. Kluczowe znaczenie będzie miała infrastruktura w miejscach docelowych (parkingi dla rowerów, wiaty itd.).

Przykładowe zadania:

- Opracowanie – w porozumieniu z zainteresowanymi grupami mieszkańców – docelowej mapy tras rowerowych na terenie Tarnowskich Gór.
- Oznakowanie szlaków wraz z niezbędnymi elementami infrastruktury – w tym przebudowami i zmianami organizacji ruchu.
- Budowa małych elementów infrastrukturalnych.

Tytuł: 2.1.3. Budowa parkingów w mieścieDziałanie realizowane w ramach celu strategicznego:

2. Poprawa jakości życia w Mieście

Działanie realizowane w ramach celu operacyjnego:

2.1. Rozwój infrastruktury technicznej

Wskaźnik rezultatu w roku zakończenia realizacji (2018):

Wyznaczenie i budowa dodatkowych 200 miejsc parkingowych w obszarze centrum Miasta

Uzasadnienie:

- Historyczna zabudowa Tarnowskich Gór jest charakterystyczna dla każdego starego miasta. Wąskie ulice, przeważnie dwukierunkowe nie stwarzają szans na wyznaczenie w ich ciągach wielu miejsc parkingowych. Zamknięcie części ulic dla ruchu kołowego może owocować wyludnieniem centrum.
- Konieczne jest wyznaczenie terenów na niezagospodarowanych placach oraz w ciągach komunikacyjnych, które mogłyby pełnić rolę miejsc parkingowych.
- Konieczne jest rozważenie kwestii odpłatności za miejsca powstałe w ramach realizacji niniejszego zadania. Wprowadzenie opłat pozwoliłoby na większe nakłady inwestycyjne przy budowie parkingów.

Przykładowe zadania:

- Weryfikacja obecnego systemu ruchu w centrum Miasta pod kątem możliwości wprowadzenie w niektórych miejscach ruchu jednokierunkowego przy jednoczesnym wyznaczeniu nowych miejsc parkingowych.
- Pozyskiwanie terenów i budowa parkingów w centrum Miasta.

26. Strategia Rozwoju Miasta Wojkowice na lata 2014 – 2020

Miasto nie ma Strategii rozwoju

27. Strategia Rozwoju Gminy Bobrowniki do roku 2020

(2014r.)

POLA MOŻLIWOŚCI ROZWOJU GMINY

[str.21]

Dysponując niewielkimi zasobami i potencjałem Gmina Bobrowniki ma stosunkowo niewielkie możliwości na skuteczną realizację projektów prorozwojowych w oparciu o środki endogeniczne. Dysponując budżetem na poziomie 30 mln złotych ma niewielkie możliwości na samodzielną realizację nawet stosunkowo niedużych przedsięwzięć (nie tylko tych inwestycyjnych).

Tym samym gmina, zarówno jako struktura administracyjna, jak i społeczność lokalna, „skazana” jest niejako na współpracę z innymi jednostkami samorządu terytorialnego (JST).

ANALIZA SWOT MOCNYCH I SŁABYCH STRON, SZANS I ZAGROŻEŃ

[str.28-29] **Silne strony:**

- funkcjonalne powiązanie z Metropolią Górnośląską
- atrakcyjne położenie geograficzne i komunikacyjne (Port lotniczy Katowice-Pyrzowice, odcinek autostrady A1, bliskość Zagłębia Śląskiego),
- dogodne skomunikowanie z aglomeracją katowicką,
- stan środowiska naturalnego,
- znaczny potencjał turystyczny (Park w Rogoźniku),
- rezerwy terenów pod zabudowę (uzbrojenie),
- identyfikacja mieszkańców ze swoją Gminą,
- aktywność obywatelska,
- poczucie bezpieczeństwa mieszkańców.

Słabe strony

- tranzytowy charakter głównych szlaków komunikacyjnych przebiegających (np. brak zjazdów z A1) / dokonany przez nie „podział” gminy,
- zły stan dróg lokalnych / brak środków na ich remonty,
- zaniedbana infrastruktura rekreacyjno-sportowa i zbyt mała ich liczba,
- słabe wykorzystanie potencjału turystycznego / słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna / niezagospodarowane obszary zielone,
- wysoki poziom bezrobocia / brak szans na pracę i rozwój kariery zawodowej / ucieczka młodych ludzi do miast.

Szanse

- dobre miejsce do mieszkania / wygodny i krótki dojazd do pracy,
- bliskość aglomeracji,
- korzystne ruchy migracyjne ludności w obrębie województwa,
- rozwój turystyki i rekreacji na bazie parku w Rogoźniku,

- dostępność terenów pod zabudowę mieszkaniową,
- atrakcyjność inwestycyjna (wykorzystanie A1 i portu lotniczego dla przedsiębiorców i przyszłych inwestorów).

Zagrożenia

- likwidacja zakładów pracy / wzrost bezrobocia,
- niekorzystne zjawiska demograficzne,
- degradacja urbanistyczna i środowiska przez planowane inwestycje infrastrukturalne,
- konkurencja sąsiednich gmin/miast w ubieganiu o dla turystów i potencjalnych mieszkańców,
- konkurencja w zakresie ubiegania się o inwestorów i środki na rozwój lokalnej przedsiębiorczości
- niewykorzystanie możliwości turystycznych/rekreacyjnych,
- brak uzbrojenia terenów inwestycyjnych.

28. Strategia rozwoju gminy Bojszowy na lata 2016-2026

(wrzesień 2016 r.)

[str.25]

ANALIZA SWOT – wybrane czynniki:

I. Mocne strony	II. Słabe strony
8. Różnorodność przestrzeni środowiskowej – walory przyrodnicze i krajobrazowe, duża powierzchnia terenów zielonych.	8. Zły stan obiektów z infrastrukturą techniczną i społeczną, które wymagają rewitalizacji przestrzenno-funkcjonalnej.
10. Dobre połączenia drogowe wewnątrz gminy, dobry stan dróg.	21. Stopniowa degradacja dróg i konieczność zwiększenia środków finansowych na ich remonty.
11. Dogodne połączenia z dużymi ośrodkami miejskimi: Tychy, Katowice, Bielsko-Biała.	23. Zbyt wolna rozbudowa sieci drogowej.
III. Szanse	IV. Zagrożenia
3. Bliskość i dostępność dużych ośrodków Metropolii Górnośląskiej.	2. Wysokie koszty organizacji transportu publicznego
12. Planowana budowa drogi ekspresowej S1.	

CELE, KIERUNKI DZIAŁAŃ I PROJEKTY STRATEGICZNE

[str.31] Cele, kierunki działań i projekty strategiczne

Cele strategiczne:

- ❖ wzrost atrakcyjności gminy Bojszowy dla społeczności lokalnej;
- ❖ wzrost atrakcyjności gminy Bojszowy dla otoczenia zewnętrznego.

Cele szczegółowe, kierunki działań i projekty strategiczne:**Cel 1: Rozwój i poprawa stanu infrastruktury gminnej**

1. Rozbudowa i modernizacja sieci dróg lokalnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa i dostosowania do zmian rozwojowych gminy.
2. Prowadzenie działań w zakresie przywrócenia funkcji gospodarczych i społecznych na obszarach zdegradowanych (rewitalizacja).
3. Modernizacja oraz rozbudowa obiektów użyteczności publicznej i poprawa warunków obsługi osób z nich korzystających w taki sposób, aby mogła być wykorzystywana w możliwie szerokim zakresie (w tym adaptacja do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnością ruchową).
4. Rozbudowa i modernizacja obiektów sportowo-rekreacyjnych.

Cel 2: Rozwój infrastruktury w celu poprawy stanu środowiska naturalnego**Cel 3: Rozwój oferty edukacyjnej, sportowej i społeczno - kulturalnej****Cel 4: Rozwój i poprawa warunków i jakości życia mieszkańców****Cel 5: Gmina samorządem otwartym na otoczenie zewnętrzne**

1. Kreowanie pozytywnego wizerunku gminy.
2. Promowanie lokalnych twórców i artystów, jako potencjału gminy.
3. Tworzenie ponadgminnej oferty wydarzeń kulturalnych.
4. Tworzenie oferty inwestycyjnej w zakresie rozwoju mieszkalnictwa i nieuciążliwego przemysłu i usług.
5. Współdziałanie z innymi samorządami oraz gminnymi stowarzyszeniami i związkami.

29. Strategia Rozwoju Gminy Chełm Śląski na lata 2004-2020

(lipiec 2004 r.)

CZYNNIKI ANALIZY SWOT/TOWS

[str.59]

L.p.	Czynniki
Szanse	
1	Fundusze strukturalne UE
2	Bliskość aglomeracji śląskiej
3	Rozwój Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
4	Rozwój gospodarczy kraju
5	Obserwowane tendencje do dezurbanizacji
6	Tendencje do aktywnego spędzania wolnego czasu przez społeczeństwo
Zagrożenia	
1	Mało stabilna polityka Państwa
2	Sytuacja prawna występująca w kraju
3	Brak stabilności finansowej państwa
4	Konkurencja sąsiednich gmin (Imielin, Łędziny, Bieruń)
5	Rozbudowana administracja
Silne strony	
1	Zbiornik Dzieńkowice
2	Bliskość ważnych szlaków komunikacyjnych-DK1, A4
3	Wyjątkowo dobry dojazd
4	Dobra infrastruktura społeczno-edukacyjna
5	Dobra kondycja finansowa gminy
6	Dobrze położone tereny budowlane
7	Tereny rekreacyjne
8	Walory ekologiczne i środowiskowe
x	Złóża węgla i glinki
x	Linia kolejowa
Słabe strony	
1	Słaba infrastruktura techniczna
2	Szkody górnicze
3	Uboga oferta kulturalna
4	Niska emisja
5	Brak czystej i zdrowej wody
6	Mała ilość gminnych gruntów
7	Brak ciągłych dostaw energii elektrycznej
8	Niezagospodarowane tereny zielone
x	Struktura wiekowa (starzenie się gminy)

[str. 63] Strategia dynamiczna (maxi – maxi).

Strategia dynamiczna polega na wykorzystywaniu pojawiających się okazji przy pomocy posiadanych mocnych stron. Stąd też, przy tym typie strategii, najbardziej istotna jest analiza szans wzmacniających mocne strony potencjału gminy oraz tych mocnych stron, które najbardziej umożliwiają wykorzystanie szans pojawiających się w otoczeniu.

Szanse	Mocne strony
1. Fundusze strukturalne UE 2. Bliskość aglomeracji śląskiej 3. Rozwój Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej 4. Rozwój gospodarczy kraju 5. Obserwowane tendencje do dezurbanizacji 6. Tendencje do aktywnego spędzania wolnego czasu przez społeczeństwo	1. Zbiornik Dzieńkowice 2. Bliskość ważnych szlaków komunikacyjnych-DK1, A4 3. Wyjątkowo dobry dojazd 4. Dobra infrastruktura społeczno-edukacyjna 5. Dobra kondycja finansowa gminy 6. Dobrze położone tereny budowlane 7. Tereny rekreacyjne 8. Walory ekologiczne i środowiskowe

Z punktu widzenia strategii dynamicznej, najważniejsze zależności występują pomiędzy czterema zidentyfikowanymi „szansami” (nr 2, 3, 5 i 6 - w powyższej tabeli zostały one wytluszczone) a mocnymi stronami Gminy.

Strategia konkurencyjna (mini – maxi).

Strategia konkurencyjna polega na przewyżczeniu słabości w celu wykorzystania okazji. W tej strategii najważniejsze znaczenie mają związki pomiędzy tymi dwoma zestawami zmiennych – słabymi stronami potencjału gminy oraz szansami, jakie pojawiają się w jej otoczeniu.

Szanse	Słabe strony
1. Fundusze strukturalne UE 2. Bliskość aglomeracji śląskiej 3. Rozwój Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej 4. Rozwój gospodarczy kraju 5. Obserwowane tendencje do dezurbanizacji 6. Tendencje do aktywnego spędzania wolnego czasu przez społeczeństwo	Słaba infrastruktura techniczna - Szkody górnicze - Uboga oferta kulturalna - Niska emisja - Brak czystej i zdrowej wody - Mała ilość gminnych gruntów - Brak ciągłych dostaw energii elektrycznej - Niezagospodarowane tereny zielone

Najważniejszy wniosek z tego zestawienia to ponownie (podobnie jak to miało miejsce w kontekście strategii dynamicznej): konieczność wzmocnienia zdolności absorpcyjnych Gminy dla wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Przy czym, w tym przypadku fundusze strukturalne miałyby pomóc w przełamywaniu słabych stron Gminy i powinny zostać przeznaczone na:

- poprawę infrastruktury technicznej Gminy (wodociągi, kanalizacja, drogi),
- zagospodarowanie terenów zielonych
- walkę z niską emisją.

Drugi, ważny w tym kontekście element szans to bliskość aglomeracji śląskiej co przy odpowiedniej promocji i przy pewnych zabiegach organizacyjnych może poważnie poprawić ofertę kulturalną Gminy.

30 Strategia Rozwoju Gminy Gierałtowiec na lata 2005-2015

(lutym 2005 r.)

Trwają prace nad nową Strategią Rozwoju Gminy.

31. Plan Odnowy Miejscowości Kobiór na lata 2015 – 2023

(listopad 2015 r., aktualizacja Planu Odnowy Miejscowości Kobiór na lata 2008-2013)

CHARAKTERYSTYKA MIEJSCOWOŚCI KOBIÓR

[str.3] Kobiór jest gminą jednowioskową.

Układ komunikacyjny miejscowości Kobiór wyznacza jedna z ważniejszych dróg w województwie śląskim – droga krajowa nr 1 (E75, E482), ulica Beskidzka, relacji Katowice – Tychy – Bielsko-Biała – Cieszyn. Przebiega ona przez miejscowość UW układzie południkowym (relacji północ-południe). Bezpośrednio miejscowość Kobiór skomunikowana jest z drogą krajową nr 1 drogą wojewódzką nr 928 ul. Przelotową oraz drogą powiatową ulicą Rodzinną. Obie drogi prowadzą do ronda znajdującego się w centrum miejscowości, gdzie droga wojewódzka 928 biegnie do Mikołowa, a droga powiatowa (ul. Przelotowa i ul. Kobiórska) biegnie do Tychów. Ponadto Kobiór jest skomunikowany z Katowicami i Bielskiem-Białą poprzez magistralę kolejową. Wzdłuż ulic Kobiórskiej, Centralnej i Tuwima w miejscowości Kobiór usytuowana jest większość budynków użyteczności publicznej.

Układ komunikacyjny miejscowości Kobiór charakteryzuje się mocnym odniesieniem do drogi krajowej nr 1, ul. Beskidzkiej. Tak duża arteria komunikacyjna zwiększa znacznie emisję hałasu oraz zanieczyszczenie środowiska na terenie miejscowości, ale z drugiej strony poprzez łatwy dojazd może być czynnikiem sprzyjającym rozwojowi np. budownictwa jednorodzinnego oraz turystyki.

[str.16] Infrastruktura drogowa, kolejowa i trasy rowerowe

W Kobiórze zlokalizowany jest ponadlokalny węzeł komunikacyjny, w skład którego wchodzi: droga krajowa nr 1 w ciągu ulicy Beskidzkiej, łącząca Katowice z Bielskiem-Białą oraz ulica Kobiórska (droga powiatowa łącząca Kobiór z Tychami) > Sieć dróg uzupełniają drogi łącznej długości 19 km, pełniące funkcje dróg lokalnych (ulice: Wróblewskiego, Rodzinną, Oftuszewskiego i Łukowa) oraz drogi dojazdowe. Przez teren gminy przebiega magistralna linia kolejowa Katowice – Bielsko-Biała – Zebrzydowice. Przecina ona zachodnią część osady kobiórskiej/ Po trasie przebiega ruch pasażerski i towarowy, w tym transport substancji niebezpiecznych.

OBSZAR PREFEROWANY I ANALIZA SWOT

[str.40] Analiza SWOT – wybrane czynniki:

ANALIZA SWOT dla Kobióra	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Korzystne położenie: <ul style="list-style-type: none"> ○ w bliskiej odległości od dużych miast (Bielsko-Biała, Tychy, Pszczyna, Katowice, Mikołów) ○ w bliskiej odległości od Beskidów, jako miejsca wypoczynku, uprawiania sportu i rekreacji oraz jako potencjalnego miejsca pracy w dynamicznie 	<ul style="list-style-type: none"> • Położenie przy drodze krajowej nr 1 (Katowice – Bielsko-Biała), której coraz większy ruch emituje hałas i zanieczyszczenie powietrza. Brak jest również bezpiecznego skomunikowania rozdzielonych przez DK1 części Kobióra. • Zły stan lokalnej infrastruktury drogowej.

<p>rozwijającym się przemyśle turystycznym tego rejonu</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ przy drodze krajowej nr 1 z możliwością szybszego dojazdu do ośrodków miejskich oraz możliwości zatrzymania turystów jadących w Beskidy ○ na trasie dawnej kolei Warszawsko-Berlińskiej (aktualnie ekspresy z Warszawy do Wiednia przejeżdżają przez Kobiór) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Niedostateczna jakość dróg, chodników i miejsc parkingowych.
SZANSE I OKAZJE	TRUDNOŚCI I WYZWANIA
<ul style="list-style-type: none"> ● Dalszy rozwój sieci drogowej (komunikacyjnej) poprawiającej dostępność do terenu Kobióra. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ograniczenie możliwości finansowania projektów ze środków budżetu gminy ● Trudności związane z finansowaniem inwestycji komunalnych

PRIORYTETY ODNOWY MIEJSCOWOŚCI KOBIÓR

[str.44] **Przedsięwzięcia i zadania inwestycyjne realizujące proces odnowy miejscowości Kobiór przewidziane do realizacji w latach 2015-2023 – wybrane:**

❖ **Priorytet: Odnowa przestrzeni**

- Projekt / zamierzenie / inwestycja:
 - Przebudowa i modernizacja dróg gminnych: ul. Borowa, ul. Jasna, ul. Cicha, ul. Kodowa, ul. Na Katy, ul. Ołtuszewskiego, ul. Rubinowa, ul. Składowa, ul. Wróblewskiego, ul. Żeńców, ul. Zachodnia
 - Przebudowa istniejących i budowa dodatkowych miejsc parkingowych w centrum gminy
 - Poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę chodników

32. Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Mierzęcice

(czerwiec 2017 r.)

[str.53] Komunikacja – układ drogowy

Przez teren Gminy Mierzęcice przebiega droga krajowa nr 78 o znaczeniu międzyregionalnym relacji granica państwa – Chałupki – Wodzisław Śląski – Rybnik – Gliwice – Tarnowskie Góry – Świerklaniec – Siewierz – Zawiercie – Szczekociny – Nagłowice - Chmielnik. Jej długość w granicach gminy wynosi 9.2 km.

Drugim co do znaczenia elementem układu drogowego jest droga wojewódzka nr 913 relacji Pyrzowice (Lotnisko) – (droga nr 78) – Podmłynie – Sarnów (droga krajowa nr 86). Jej długość na terenie objętym studium wynosi ok. 0.4 km.

Układ podstawowy w rozumieniu Ustawy o drogach publicznych uzupełnia sieć dróg powiatowych. Przez teren gminy przebiega 18 odcinków tych dróg, których łączna długość wynosi ok. 51,4 km. (...)

Długość sieci dróg gminnych na obszarze gminy wynosi ok. 14,3 km. Na terenie gminy występuje również szereg odcinków dróg lokalnych mających charakter publiczny, nie objętych jednak ewidencją dróg gminnych. Są to przede wszystkim drogi obsługujące ośrodki wypoczynkowe zlokalizowane nad zalewem Przeczyckim w Boguchwałowicach i Przeczycach, układ dróg dojazdowych osiedla oraz kilka odcinków dróg obsługujących obiekty lub zabudowę mieszkaniową. Łączna długość sieci drogowej gminy wynosi ok. 86.5 km, z czego na drogi twarde przypada 82.6 km, co daje gęstość sieci dróg twardych 167.8 km/100km², ponad dwukrotnie wyższą niż średnia dla kraju wynosząca 78,2km/100km²

Generalnie stwierdzić należy, że Gmina Mierzęcice posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć dróg, zgodną ze strukturą zagospodarowania przestrzennego gminy. Zwrócić należy uwagę na stosunkowo niewielki odsetek dróg gruntowych. Stan dróg o nawierzchni bitumicznej w większości przypadków można określić jako dobry. Również parametry techniczne dróg powiatowych i gminnych należy ocenić pozytywnie: za wyjątkiem kilku odcinków dróg gminnych są to drogi o przekrojach dwupasowych. Do mankamentów istniejącego układu drogowego zaliczyć można natomiast brak wydzielonych ciągów pieszych (uwaga ta nie dotyczy Mierzęcic, Nowej Wsi i Boguchwałowic, gdzie przy ważniejszych ciągach komunikacyjnych zostały wykonane jednostronne chodniki) oraz brak rowów odwadniających na wielu odcinkach dróg. Nadzrędnymi elementami układu drogowego pod względem funkcjonalnym są droga krajowa nr 78 i droga ekspresowa S1. Drogę nr 78, zważywszy na jej zasięg oddziaływania po zmianach numeracji wprowadzonych Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, nie spełnia ona wymogów stawianych tej klasie dróg (duża ilość skrzyżowań z drogami układu uzupełniającego, liczne wjazdy bramowe, nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego).

Do układu podstawowego zaliczyć należy również drogę powiatową nr 14233 realizującą powiązania pomiędzy Mierzęcicami a Psarami, a także drogę Mierzęcice – Przeczycy – Wojkowice – Pastwiska (odcinki dróg powiatowych nr 14216 i 14218), która stanowi alternatywne połączenie centrum administracyjnego gminy z drogą krajową nr 86 (dawniej droga nr 1). Drogi te sklasyfikowano jako drogi zbiorcze. Pozostałe drogi powiatowe, gminne i lokalne tworzą układ uzupełniający (drogi lokalne i dojazdowe), realizujący przede wszystkim powiązania komunikacyjne wewnątrz gminy.

Komunikacja – układ kolejowy

Przez teren gminy przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 182 relacji Tarnowskie Góry - Zawiercie o znaczeniu miejscowym. Jej długość na terenie gminy wynosi ok. 3.9 km. Linia nie jest obecnie eksploatowana.

Komunikacja – transport lotniczy

Częściowo na terenie gminy Mierzęcice zlokalizowany jest Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach obsługujący połączenia krajowe i międzynarodowe.

Lokalny transport pasażerski

Wiodącą rolę w przewozach pasażerskich na terenie gminy odgrywa Międzygminny Związek Komunikacji Publicznej z siedzibą w Tarnowskich Górach. Teren gminy obsługuje 8 linii autobusowych, z których część prowadzona jest wariantowo. Przebieg linii oraz rozmieszczenie przystanków zapewnia dostępność komunikacyjną do tego środka transportu praktycznie z całego obszaru zainwestowanego gminy. Częstotliwość kursowania autobusów na podstawowych liniach wynosi 10 - 12 kursów na dobę w jednym kierunku.

CELE LOKALNEGO PROGRAMU REWITALIZACJI GMINY MIERZĘCICE

Projekty podstawowe - wybrane:

[str.98]

Tytuł projektu: G9. Rozwój systemu ścieżek i dróg rowerowych, ciągów pieszych oraz infrastruktury towarzyszącej na terenie Gminy Mierzęcice

Lokalizacja: Podobszar „Mierzęcice Osiedle; Podobszar „Sołectwo Boguchwałowice” (dominujący charakter uczestników). Pozostałe obszary Gminy Mierzęcice

Krótki opis projektu, założone wskaźniki produktu i rezultatu:

Opis projektu: Projekt obejmował będzie budowę drogi rowerowej łączącej sołectwo Mierzęcice Osiedle z sołectwem Boguchwałowice wraz z punktem przesiadkowym . Planowana droga rowerowa powstanie na istniejących odcinkach dróg gminnych i powiatowych w celu zwiększenia eko mobilności. Efektem realizacji projektu będzie podniesienie jakości życia na terenie sołectw, zwiększenie możliwości komunikacyjnych, jak również ograniczenie emisji i hałasu związanego z ruchem samochodowym.

Realizacja projektu umożliwi mieszkańcom podobszarów rewitalizowanych dojazd do innych części gminy.

Produkty: Długość wybudowanych ścieżek rowerowych [km], Liczba elementów infrastruktury towarzyszącej [szt.], Liczba miejsc postojowych [szt.]

Rezultaty: Ilość osób korzystających z nowopowstałej infrastruktury

Cele rewitalizacji: Cel strategiczny nr 1: Wzrost wewnętrznej spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej podobszaru „Mierzęcice Osiedle”.

Cel strategiczny nr 2: Wzrost wewnętrznej spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej podobszaru „Sołectwo Boguchwałowice”.

Okres realizacji: 2018 - 2020

Tytuł projektu: **B1. Poprawa stanu dróg gminnych na terenie podobszaru „Sołectwo Boguchwałowice”**

Lokalizacja: Podobszar „Sołectwo Boguchwałowice” (dominujący charakter uczestników)

Krótki opis projektu, założone wskaźniki produktu i rezultatu:

Opis projektu: Celem projektu jest poprawa stanu dróg na terenie sołectwa Boguchwałowice. Zakres projektu obejmować będzie remont i modernizację istniejących dróg.

Efektem realizacji projektu będzie poprawa jakości zamieszkania oraz wzrost ładu przestrzennego na podobszarze rewitalizowanym.

Produkty: Liczba wyremontowanych lub zmodernizowanych dróg., Długość wyremontowanych lub zmodernizowanych dróg.

Rezultaty: Ilość osób zamieszkujących wyremontowane / zmodernizowane ulice.

Cele rewitalizacji:

Cel strategiczny nr 2: Wzrost wewnętrznej spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej podobszaru „Sołectwo Boguchwałowice”.

Okres realizacji: 2017 - 2021

33. Gmina Ożarowice

Gmina nie ma opracowanej Strategii rozwoju

34. Strategia Gmina Pilchowice 2020

(grudzień 2013 r.)

KOMUNIKACJA

[str.27] Położenie komunikacyjne

Gmina Pilchowice jest korzystnie położona pod względem komunikacyjnym. Przez północny skraj sołectwa Żernica przebiega autostrada A-4, z pobliskim węzłem Bojków. Teren gminy z pn.-wsch. na pd.-zach. przecina droga krajowa nr 78, która krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 921, przebiegającą przez gminę ze wschodu na zachód. Węzeł komunikacyjny gminy stanowią położone centralnie Pilchowice, w których zbiegają się promienie drogi lokalne. Równoległe do szosy nr 921 biegnie, nieczynna dziś, linia kolejki wąskotorowej., łączącej pierwotnie Gliwice z Raciborzem. Od kilku lat trwają starania powtórnego uruchomienia kolejki i przywrócenia jej tradycyjnej funkcji lokalnego środka transportu osobowego i towarowego oraz wykorzystania jej w celach turystycznych i promocyjnych całego regionu. (...) Ponad 55% dróg gminnych posiada nawierzchnię asfaltową. Pozostałą część stanowią drogi gruntowe lub asfaltowo-gruntowe. Stan nawierzchni dróg asfaltowych w większości przypadków jest niezadowolający.

[str.70] **ANALIZA SWOT** – wybrane czynniki:

<i>Mocne strony</i>	<i>Słabe strony</i>
<p><u>4. Komunikacyjne:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dobrze rozwinięta sieć dróg gminnych. 	<p><u>7. Komunikacyjne:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Słabo rozwinięta sieć chodników – Zły stan nawierzchni dróg – Niewielka liczba miejsc parkingowych (Pilchowice) – Brak planów organizacji ruchu na drogach gminnych – Funkcjonowanie na terenie gminy przedsiębiorstw wykorzystujących w swojej działalności transport ciężki – uszkodzenia pasa drogowego – Zwiększone ryzyko kolizji w związku z brakiem planów organizacji ruchu drogowego.
<i>Szanse</i>	<i>Zagrożenia</i>
<p><u>2. Komunikacja:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dogodne położenie komunikacyjne (A4 i węzeł Sośnica, droga krajowa nr 78 i droga wojewódzka nr 921) umożliwiającą aktywizację gospodarczą terenów pod inwestycje. 	<p><u>1. Komunikacja:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Wzrost natężenia ruchu drogowego spowodowanego bliską lokalizacją autostrad A4 i A1. <p><u>3. Finanse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Brak środków zewnętrznych na inwestycje infrastrukturalne.

CELE STRATEGICZNE – m.in.:

[str.75] Cel strategiczny: **Gmina o dobrej infrastrukturze drogowej i dla pieszych**

Zawartość celu:

- stały wzrost wydatków inwestycyjnych na infrastrukturę drogową oraz dla pieszych
- rozwój komunikacji ponadgminnej

35. Strategia Rozwoju Gminy Psary na lata 2016-2025

(grudzień 2015 r.)

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA I KOMUNIKACYJNA

[str.26] System komunikacyjny w gminie tworzą: droga krajowa DK86 o długości 3,67 km, droga wojewódzka DW 913 o długości 6,5 km, drogi powiatowe o długości 50 km i drogi gminne o łącznej długości 41,6 km.

Na obszarze gminy istnieją również drogi dojazdowe do gruntów polnych i leśnych, przeważnie o podbudowie gruntowej i nawierzchni tłuczniowej.

Sieć drogowa w gminie Psary, mimo wielu remontów wymaga dalszych prac związanych z umocnieniem nawierzchni dróg frezem asfaltowym oraz renowacją dróg o nawierzchni asfaltowej.

W planach inwestycyjnych dotyczących dróg należy mieć ponadto na uwadze systematyczne dostosowywanie modernizowanych i nowych odcinków jezdni do bezpiecznej komunikacji rowerowej oraz pieszej (budowa chodników, ścieżek rowerowych separowanych od ruchu pieszego, skrzyżowanie o ruchu okrężnych, sygnalizacja świetlna, doświetlenie ciągów pieszych i rowerowych).

Dobre połączenia komunikacyjne sprawiają, że z Psar można szybko dostać się do pracy w którymkolwiek mieście Górnego Śląska, Zagłębia i okolic. Do śródmieścia Katowic jedzie się z centrum gminy około 20 minut – to pewnie i tak krócej niż zajmują mieszkańcom stolicy województwa przejazdy pomiędzy niektórymi dzielnicami.

ANALIZA SWOT

[str.32] SWOT – wybrane czynniki:

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • położenie gminy względem aglomeracji i lotniska • dobra komunikacja niektórych sołectwa (np. Sarnów, Psary) • dostęp do głównych szlaków drogowych (A1, S1, A4, drogi krajowe i wojewódzkie) 	<ul style="list-style-type: none"> • nieuregulowany stan prawny dróg • niewystarczająca sieć dróg gminnych, brak chodników • brak dobrej komunikacji publicznej niektórych sołectw • zła organizacja komunikacji publicznej szczególnie w godzinach szczytu • mała przepustowość (duże korki) drogi nr 913
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • rozwój infrastruktury przemysłowej przy DK86 	-----

CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI ROZWOJU

[str.36]

Rozwój infrastruktury technicznej w gminie przekłada się bezpośrednio na jakość życia jej mieszkańców, a jej jakość świadczy o możliwościach konkurencyjnych danej jednostki. (...)

Kolejnym zakresem związanym z infrastrukturą techniczną jest poprawa jakości, dostępności i możliwości logistycznych danej jednostki. W tym zakresie przewidziano szereg działań związanych z poprawą jakości dróg w gminie oraz całej infrastruktury towarzyszącej.

Kierunki rozwoju – wybrane:

- Inwestycje w infrastrukturę drogową gminy
- Stworzenie zintegrowanych systemów komunikacyjnych przy współpracy innych jednostek terytorialnych
- Poprawienie jakości i bezpieczeństwa istniejącej infrastruktury drogowej

36. Strategia Rozwoju Gminy Rudziniec na lata 2016 – 2022

(grudzień 2015 r.)

[str.6] Położenie gminy w regionie jest korzystne. Wpływ na to mają szczególnie: usytuowanie w pobliżu Gliwic – dużego miasta przemysłowego z bogatym zapleczem naukowym i technicznym, niewielka odległość do Katowic oraz miast województwa opolskiego tj. Kędzierzyna – Koźla i Opolą. (...) Atutem gminy są również dogodne połączenia komunikacyjne. Jej teren przecina autostrada A4 z węzłami komunikacyjnymi w Łanach oraz Kleszczowie. Przez gminę Rudziniec będą również dwie drogi krajowe DK nr 40 oraz DK nr 88, a także linia kolejowa Gliwice - Kędzierzyn-Koźle oraz szlak wodny Kanał Gliwicki.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

[str.15] Sieć drogowa, komunikacja zbiorowa

Gmina Rudziniec posiada dobrze rozbudowaną sieć infrastruktury komunikacyjnej. Przez jej teren przebiegają ważne szlaki drogowe, kolejowe i wodne. Do najważniejszych dróg lądowych należy zaliczyć:

- autostradę A4 (Jędrzychowice – Wrocław – Opole – Gliwice - Katowice – Kraków – Rzeszów – Korczowa),
- drogę krajową nr 88 (Strzelce Opolskie – Gliwice – Zabrze – Bytom),
- drogę krajową nr 40 (Głuchołazy – Kędzierzyn-Koźle – Łany - Pyskowice).

Gmina posiada bezpośrednie połączenie z autostradą poprzez węzły drogowe w Łanach, gdzie A4 jest połączona z drogą krajową nr 40 oraz w Kleszczowie, gdzie A4 łączy się z drogą krajową nr 88.

Na terenie Gminy Rudziniec występuje pięć kategorii dróg: autostrada A4 i drogi krajowe (nr 88 i nr 40), drogi wojewódzkie (nr 907), drogi powiatowe, drogi gminne, drogi wewnętrzne (dojazdowe do gruntów rolnych). (...)

Bardzo dobrą nawierzchnię posiadają autostrada A4, zmodernizowane odcinki dróg krajowych nr 40 i 88 oraz drogi powiatowe nr S2911 Taciszów – Kleszczów, S2915 Bojszów – Kleszczów oraz S2918 Rachowice - Bojszów. Pozostałe drogi w gminie Rudziniec posiadają różną jakość nawierzchni. Niezmodernizowane drogi powiatowe w większości są w stanie niezadowolającym i konieczna jest ich przebudowa. Drogi gminne są w stanie dobrym i dostatecznym.

Przez gminę Rudziniec przebiega linia kolejowa Gliwice - Kędzierzyn-Koźle z przystankami na terenie gminy w Rzecyzach, Taciszowie oraz Rudzińcu.

ANALIZA SWOT

[str.26] - **Analiza SWOT – zestawienie silnych i słabych stron Gminy Rudziniec, oraz szans i zagrożeń mających wpływ na rozwój gminy – wybrane czynniki:**

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Korzystne położenie Gminy: - na trasie autostrady A4 oraz dróg krajowych: DK 40 i DK 88, - blisko Gliwic, - na trasie linii kolejowej Gliwice – Kędzierzyn • Połączenie wodne z rzeką Odrą poprzez Kanał Gliwicki 	<ul style="list-style-type: none"> • Kulejący transport lokalny - słabe połączenie kołowe gminy z miastami ościennymi i wewnątrz gminy • Rozległy obszar gminy - duże rozproszenie miejscowości • Niezadowolający stan dróg oraz brak chodników

	<ul style="list-style-type: none">• Brak odpowiednio przygotowanych ścieżek rowerowych
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Korzystne położenie Gminy na mapie województwa Śląskiego	<ul style="list-style-type: none">• Brak wystarczających środków budżetowych umożliwiających trwały i zrównoważony rozwój gminy w zakresie infrastruktury

[str.29] **CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ**

1. OBSZAR STRATEGICZNY - INFRASTRUKTURA TECHNICZNA I OCHRONA ŚRODOWISKA

Cel strategiczny: 1. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury technicznej w celu poprawy jakości życia mieszkańców gminy

Kierunki działania – wybrane:

1. Modernizacja i rozbudowa sieci drogowej w gminie poprawa parametrów technicznych, stanu nawierzchni, budowa chodników i kanalizacji deszczowej
9. Rozwój komunikacji publicznej na terenie gminy wraz z budową centrum przesiadkowego w Rudzińcu i zakupem taboru autobusowego.

37. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Siewierz do 2020 roku

(luty 2016 r.)

[str.41]

Siewierz spełnia istotną funkcję komunikacyjną i jest traktowany jako znaczący węzeł drogowy. Gmina położona jest na skrzyżowaniu trzech dróg krajowych:

- DK 1 – Gdańsk - Toruń - Łódź - Częstochowa – Dąbrowa Górnicza – Cieszyn (w części stanowiąca drogę S1),
- DK 86 – łącząca DK 1 z Katowicami i Tychami,
- DK 78 – Chałupki – Gliwice – Zawiercie – Chmielnik – Kielce.

W 2010 roku oddano do użytku liczącą 5,7 km południową obwodnicę miasta w ciągu drogi krajowej nr 78, wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z drogą krajową nr 1. Obwodnica w znacznym stopniu uwolniła miasto od często tworzących się korków. Kilka kilometrów na południe od Siewierza przebiega droga ekspresowa S1 Pyrzowice Lotnisko – Cieszyn.

Miasto Siewierz położone jest w bliskiej odległości ok. 26 km od stolicy województwa śląskiego – Katowic – łatwy dojazd zapewnia droga krajowa: DK 1, a następnie DK 86.

Siewierz ma połączenia drogowe z lotniskiem w Pyrzowicach – odległym o ok. 20 km (przez S1 i DK78). Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (kod IATA: KTW, kod ICAO: EPKT) dysponuje jedną z najdłuższych dróg startowych dostępnych w Polsce - oddaną do użytku w maju 2015 r. liczącą 3200 m długości i 45 metrów szerokości. MPL Katowice, używający obecnie marki „Katowice Airport”, jest regionalnym portem lotniczym całego województwa śląskiego. Pod względem liczby odprawianych pasażerów oraz pod względem liczby operacji lotniczych znajduje się na czwartym miejscu wśród polskich portów lotniczych. Port posiada trzy terminale pasażerskie o łącznej przepustowości około 5,5 mln pasażerów rocznie.

Przez Siewierz przebiega linia kolejowa nr 182 Zawiercie-Tarnowskie Góry - aktualnie nieeksploatowana w ruchu pasażerskim. Obecnie używany jest jedynie (w ruchu towarowym) odcinek od Zawiercia do Siewierza.

Linia kolejowa na odcinku Tarnowskie Góry – Pyrzowice jest zamknięta i rozebrana. W niektórych miejscach można znaleźć fragmenty podkładów oraz budynków stacyjnych.

Transport publiczny na terenie gminy zapewnia Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) powołany w roku 1991. Podstawą prawną powołania Związku jest Ustawa o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 r., która stanowi, że obowiązek organizacji komunikacji miejskiej leży w gestii gmin. Do KZK GOP Gmina Siewierz przystąpiła od 1998 roku. Obecnie związek skupia 28 gmin, organizując komunikację na ich terenie oraz do miejscowości ościennych. Zasięg działania Związku obejmuje prawie całą aglomerację katowicką i niektóre obszary z nią sąsiadujące - teren o powierzchni 1,8 tys. km², zamieszkały przez prawie 2 miliony osób. Z transportu publicznego organizowanego przez KZK GOP codziennie korzysta niemal milion pasażerów.

Na obszarze gminy Siewierz KZK GOP koordynuje obsługę autobusową poprzez Konsorcjum (PKS Południe Sp. z o.o., LZ Lazar Sp. J.), LZ Apolinary Lazar, Marcin Lazar, Spółka Jawna, PKM Sosnowiec Sp. z o.o., PKS Południe Sp. z o.o.)

Ponadto na obszarze gminy obsługę autobusową zapewniają: Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu, Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach oraz przewoźnicy prywatni.

ANALIZA SWOT[str.51] - **Analiza SWOT dla Gminy Siewierz** – wybrane czynniki:

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Dogodna lokalizacja w układzie komunikacyjnym (drogi krajowe DK 1, Nr 78, Nr 86) • Bliska odległość od międzynarodowego portu lotniczego Katowice – Pyrzowice • Bliskość Aglomeracji Górnośląskiej 	<ul style="list-style-type: none"> • Zły stan infrastruktury drogowej oraz słaba dostępność do komunikacji i transportu publicznego
Szanse rozwoju	Zagrożenia rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> • Budowa i modernizacja sieci dróg lokalnych • Poprawa dostępności transportu publicznego • Wykorzystanie potencjału krajobrazowego gminy oraz korzystnej lokalizacji w układzie transportowym 	<ul style="list-style-type: none"> • Silna konkurencja ze strony większych ośrodków miejskich • Ograniczone środki finansowe budżetu gminy na pokrycie wkładu własnego w inwestycjach planowanych do realizacji w okresie 2014-2020

OBSZARY PRIORYTETOWE, CELE I KIERUNKI ROZWOJU[str.55] **Priorytety, cele strategiczne oraz operacyjne** - wybrane❖ Obszar priorytetowy I. Funkcjonalna i atrakcyjna przestrzeń oraz unikalne walory środowiskowe i kulturowe➤ Cel strategiczny: **Siewierz – gminą z nowoczesną infrastrukturą i czystym środowiskiem, przy wykorzystaniu walorów kulturowych**✓ Cel operacyjny I.3 **Rozwój systemu infrastruktury komunikacyjnej**Kierunki rozwoju:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (m.in. chodniki, odwodnienie, parkingi, oświetlenie uliczne)
- Rozbudowa i utrzymanie szlaków i infrastruktury rowerowej
- Rozwój infrastruktury transportu publicznego
- Rozwój zintegrowanych punktów przesiadkowych

38. Strategia Rozwoju Gminy Sośnicowice na lata 2013-2025

(2013 r.)

ANALIZA SWOT[str.71] **Analiza SWOT – Gmina Sośnicowice** – wybrane czynniki:

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Obszar środowiska naturalnego oraz infrastruktury technicznej	
-----	<ul style="list-style-type: none"> • brak obwodnicy miasta, a co za tym idzie duże obciążenie ruchu drogowego, szczególnie w centrum Miasta (wysoki poziom hałasu) • zły stan dróg • mała liczba chodników
SZANSE	ZAGROŻENIA
Obszar środowiska naturalnego oraz infrastruktury technicznej	
-----	<ul style="list-style-type: none"> • słaba jakość infrastruktury drogowej

[str.90]

Strategiczne obszary rozwoju:Obszar strategiczny III: Infrastruktura i środowisko naturalneCel strategiczny 3: Rozwinięta infrastruktura zapewniająca wysoki komfort życia oraz czyste i zadbane środowisko naturalne w Gminie

Wysoki standard infrastruktury, tak drogowej, komunikacyjnej jak i komunalnej pozwala zapewnić wysoką jakość życia w gminie. Zmodernizowane, bezpieczne drogi, sprawnie działająca komunikacja zbiorowa, chodniki i sprawnie działające oświetlenie w każdej wsi, wpłyną na poczucie zadowolenia mieszkańców z życia w gminie. Racjonalne rozplanowanie przestrzenne inwestycji, zabudowań, szlaków komunikacyjnych, a także podnoszenie estetyki gminy przekłada się na odczuwany przez mieszkańców komfort życia w gminie.

Cel operacyjny 3.3: Poprawa infrastruktury drogowej oraz dostępności komunikacji zbiorowej

Gmina Sośnicowice posiada korzystne położenie komunikacyjne. Położenie w niedużej odległości od autostrady A4, będącej jedną z głównych osi komunikacyjnych kraju, zapewnia dobre połączenia drogowe z dużymi aglomeracjami miejskimi w południowej Polsce.

Ważnym aspektem pozostaje dbałość o lokalny układ drogowy (drogi gminne) oraz współpraca z innymi zarządcami dróg (drogi powiatowe, wojewódzkie) w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej. Działania te są istotne z punktu widzenia zapewniania dobrych warunków życia, atrakcyjności osadniczej i inwestycyjnej gminy. Infrastruktura drogowa otwiera nowe tereny osadnicze i inwestycyjne, a jej jakość świadczy o poziomie rozwoju jednostki samorządu terytorialnego.

Kierunki działań:

- Współpraca z zarządcami dróg powiatowych i wojewódzkich w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej na terenie gminy, w tym budowa obwodnicy Sośnicowic
- Wspieranie działań regionalnych na rzecz rozwoju i modernizacji komunikacji publicznej, w tym zwiększenie dostępności komunikacji realizowanej w obrębie gminy przez ZGKiM a zewnętrznej przez KZK GOP
- Modernizacja i rozbudowa dróg gminnych.
- Zwiększanie liczby chodników i ich modernizacja

39. Strategia Rozwoju Gminy Świerklaniec do roku 2030

(lipiec 2017 r.)

Infrastruktura i środowisko

[str.27]

Na obszarze gminy Świerklaniec istnieje dobrze rozwinięty zarówno system dróg, jak i komunikacji publicznej.

Przez gminę przebiega droga krajowa 78, komunikująca obszar głównie z Tarnowskimi Górami i Siewierzem oraz droga wojewódzka 911, łącząca Świerklaniec z Bytomiem, która, nie licząc autostrady A1, jest również główną drogą dojazdową do lotniska Katowice w Pyrzowicach dla mieszkańców Bytomia i okolic.

Ruch na drodze krajowej DK 78 jest stosunkowo wysoki, ale analizując zmiany natężenia w stosunku do 2010 roku można zauważyć, że oddanie do użytkowania autostrady A1 spowodowało nieznaczny spadek ruchu na wybranych odcinkach (Orzech-Świerklaniec oraz Świerklaniec-Pyrzowice).

Natężenie ruchu na DW 911 należy do najwyższych w województwie (biorąc pod uwagę badane odcinki) i w przeciwieństwie do poprzedniej drogi, w przypadku tej zaobserwowano na odcinku Tarnowskie Góry – Orzech wzrost obłożenia.

Ponadto sieć komunikacyjną gminy tworzą drogi powiatowe, gminne i wewnętrzne. Łączna długość wszystkich ciągów komunikacyjnych przekracza 62 km.

Przez teren gminy przebiega 13 linii autobusowych i zlokalizowane są 23 przystanki autobusowe. Sieć dróg, połączenia autobusowe i rozmieszczanie przystanków zapewniają dogodny dojazd do wszystkich sołectw, okolicznych miast, a nawet do miasta wojewódzkiego. Przez gminę przebiega ponadto linia Polskiej Komunikacji Samochodowej (PKS) relacji Zawiercie – Tarnowskie Góry oraz linia kolejowa z kilkoma pociągami kursującymi codziennie, m.in. do ośrodka powiatowego i wojewódzkiego.

Tabela 3 - Średni dobowy ruch roczny w punktach pomiarowych na drogach krajowych i wojewódzkich

zlokalizowanych w obszarze gminy Świerklaniec w 2010 i 2015.

Odcinek drogi krajowej/wojewódzkiej	Oznaczenie drogi	Pomiar 2015 (tys.)	Pomiar 2010 (tys.)
Tarnowskie Góry (DW 908) - Orzech	DK 78	15,4	15,2
Orzech - Świerklaniec	DK 78	11,5	12,6
Świerklaniec - Pyrzowice	DK 78	5,1	7,8
Świerklaniec (DK 78) – gr. m. Piekary Śląskie	DW 911	13,6	14,3

ANALIZA SWOT

[str.30] **Czynniki wewnętrzne i zewnętrzne rozwoju gminy** – wybrane:

SIŁY	SŁABOŚCI
S8. dogodne położenie gminy w sąsiedztwie ośrodków oferujących miejsca pracy, usługi publiczne i rynkowe – dostęp do ponadlokalnej oferty kulturalnej, edukacyjnej, zdrowotnej,	W7. uciążliwości wynikające z intensywności ruchu drogowego (zwłaszcza na DW911),
SZANSE	ZAGROŻENIA
<p>O3. rozwój infrastruktury transportowej w regionie – w tym drogowej i lotniczej – o znaczeniu międzynarodowym,</p> <p>O4. rozwój w regionie punktowej i liniowej infrastruktury rekreacyjnej, w tym ścieżek rowerowych,</p> <p>O12. Utworzenie i integracja miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</p>	T3. procesy suburbanizacyjne zwiększające obciążenia infrastruktury technicznej, w szczególności drogowej,

KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA STRATEGICZNE

[str.42] Sformułowano 30 przedsięwzięć (stanowiących pojedyncze projekty, zadania lub ich grupy) na rzecz strategicznego rozwoju gminy Świerklaniec, które składają się na cztery wiązki:

Wiązka 1 – Integracja i aktywizacja mieszkańców**Wiązka 2 – Gospodarka gminy Świerklaniec****Wiązka 3 – Świerklaniec – dobre miejsce do zamieszkania, w tym:**

P16. Poprawa jakości dróg, w tym przebudowa ul. Młyńskiej oraz Główniej i Stabińskiego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w sołectwach.

P18. Budowa parkingów.

Wiązka 4 – Świerklaniec dla turystów, w tym:

P29. Budowa systemu ścieżek rowerowych – łączących atrakcje, sołectwa.

40. Strategia Rozwoju Gminy Wyry na lata 2014-2022

(październik 2014 r.)

CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

[str.4] Cele i kierunki działań – wybrane:

CEL STRATEGICZNY	CEL SZCZEGÓŁOWY	KIERUNKI DZIAŁAŃ
3. Przestrzeń gminy wysokiej jakości, atrakcyjna zarówno dla mieszkańców jak i odwiedzających gminę	3.2. Zwiększenie spójności przestrzennej i estetyki krajobrazu gminy	3.2.1. Tworzenie sieci ścieżek / tras rowerowych i ciągów spacerowych pełniących funkcje transportu lokalnego a zarazem wkomponowanych w system ponadlokalny 3.2.7. Modernizacja sieci drogowej m.in. w związku z kreowaniem przestrzeni publicznych (oprócz jezdni także chodniki i towarzysząca im infrastruktura)
	3.3. Poprawa dostępności i jakości transportu publicznego	3.3.1. Integracja transportu autobusowego poprzez współpracę z przedsiębiorstwami KZK GOP i MZK Tychy 3.3.2. Lobbowanie na rzecz przywrócenia publicznego transportu szynowego na trasie Orzesze - Tychy
4. Wykorzystanie szans wynikających z możliwości współpracy z innymi gminami i miastami Metropolii Silesia oraz jej Bezpośredniego Obszaru Funkcjonalnego	4.1. Zwiększenie funkcjonalności systemów transportowych osiągnięte poprzez współpracę ponadlokalną	4.1.1. Współpraca z innymi gminami na rzecz zwiększenia i optymalizacji obsługi sieci autobusowej oraz jej koordynacji z publicznym transportem szynowym (trasa Tychy – Orzesze) 4.1.2. Wspólne z innymi gminami inicjatywy na rzecz rozwoju regionalnej sieci tras rowerowych 4.1.3. Uczestnictwo w przedsięwzięciach dotyczących systemów transportowych dla BOF Metropolii Silesia (<i>np. w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego</i>)

[str.22] **UKŁAD DROGOWY I KOMUNIKACYJNY****Sieć drogowa**

Główną oś komunikacyjną gminy Wyry stanowi droga wojewódzka nr 928 relacji Mikołów – Kobiór (przez teren gminy Wyry przebiega ok. 7 km). Droga ta pełni rolę koryta zraza transportowego o znaczeniu regionalnym, łącząc drogi krajowe nr 44 i 1.

Przez obszar gminy Wyry przebiega 10 dróg powiatowych o łącznej długości 19,12 km, administrowanych przez Zarząd Dróg Powiatowych. Drogi powiatowe stanowią ważny łącznik

pomiędzy poszczególnymi gminami, ale również mają istotne znaczenie przy obsłudze terenów zlokalizowanych w granicach gminy.

Komunikacja autobusowa

Komunikację autobusową na terenie Gminy Wyry zapewnia Miejski Zarząd Komunikacji z siedzibą w Tychach. Przez teren gminy przebiegają 3 linie autobusowe łączące Gostyń i Wyry z Mikołowem, Łaziskami Górnymi, Kobiórem, Tychami, Orzeszem i Żorami.

Z roku na rok wzrastają koszty związane z zapewnieniem mieszkańcom możliwości korzystania z komunikacji autobusowej.

Komunikacja kolejowa

Na terenie Gminy Wyry znajduje się ok. 5 km infrastruktury kolejowej. Do 2001 roku przebiegała tu linia kolejowa nr 169 łącząca Tychy z Orzeszem-Jaśkowice. Obecnie odbywa się tu przede wszystkim ruch towarowy.

Na terenie gminy pociągi się nie zatrzymują. Dawny budynek stacyjny został sprzedany przez Polskie Koleje Państwowe osobom prywatnym.

41. Strategia Rozwoju Gminy Zbrosławice na lata 2017–2022

(czerwiec 2017 r.)

[str.18] Infrastruktura techniczna

Gmina Zbrosławice jest korzystnie położona w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji śląskiej. Przez Gminę przebiegają ważne trasy komunikacyjne:

- Autostrada A1, na którą wjazd możliwy jest poprzez węzły „Zabrze Północ” i „Zabrze Zachód”,
- Droga krajowa DK 94,
- Droga krajowa DK 78,

W odległości ok. 30 km od Zbrosławic znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, do którego szybki dojazd umożliwi autostrada A1.

Na sieć połączeń lokalnych składają się:

- drogi powiatowe o łącznej długości 83,7 km
- drogi gminne publiczne o łącznej długości 75,8 km
- drogi gminne wewnętrzne o łącznej długości 25,7 km

Na terenie gminy funkcjonuje również duża część dróg nieutwardzonych łączących obszary zabudowy i tereny upraw polowych i leśnych.

Transport w gminie odbywa się głównie samochodami prywatnymi mieszkańców, w mniejszej części komunikacją zbiorową.

ANALIZA SWOT

[str.45] Analiza SWOT na podstawie danych statystycznych i danych jakościowych

Rozpoczynając analizę od mocnych i słabych stron należy podkreślić, że wśród **mocnych stron** obszaru gminy wskazać należy sferę przestrzenną, środowisko i edukację. Szczególną uwagę zwrócono na następujące elementy:

- bliskość międzynarodowego portu lotniczego;
- bliskość miast aglomeracji śląskiej;
- duża ilość obszarów o wysokich walorach przyrodniczych;
- atrakcyjność położenia sprzyjająca rozwojowi budownictwa mieszkaniowego;
- atrakcyjne warunki krajobrazowo-przyrodnicze sprzyjające rozwojowi różnych form turystyki, rekreacji, wypoczynku i związanej z nimi działalności gospodarczej;
- zabytki architektoniczne i pomniki przyrody;
- sprzyjające warunki do rozwoju agroturystyki;
- przebiegająca w pobliżu rozwinięta infrastruktura dróg krajowych;
- uporządkowana gospodarka odpadami;
- dobrze rozwinięta i dostępna infrastruktura edukacyjna.

Analizując obszar gminy wskazać należy również obszary, które określono jako **słabe strony**, gdzie przede wszystkim należy wskazać sferę gospodarczą, infrastrukturalną, przestrzenną i społeczną. Szczególną uwagę zwrócono na następujące elementy:

- brak perspektyw rozwoju dla ludzi wykształconych i młodych;
- brak gminnych terenów inwestycyjnych;
- istnienie obszarów zdegradowanych na terenie gminy;

- niewielki wpływ samorządów na obniżenie kosztów działalności gospodarczej oraz stymulowanie rozwoju sektora MŚP (np. ulgi i zwolnienia w opłatach i podatkach lokalnych);
- braki w infrastrukturze technicznej (zły stan nawierzchni dróg, chodników, oświetlenia, brak wystarczającej ilości dróg rowerowych; niewystarczający stopień zgazyfikowania gminy, słabo uregulowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Dramy);
- braki w infrastrukturze rekreacyjnej, słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna;
- brak wolnych zasobów mieszkań socjalnych;
- występowanie zjawisk wykluczenia i patologii społecznych, zarówno wśród dorosłych jak i młodzieży (m.in. alkoholizm, ubóstwo, niepełnosprawność, przestępczość, bezradność);
- bierne postawy długotrwale bezrobotnych wobec podjęcia pracy.

W otoczeniu zewnętrznym obszaru gminy wskazano na określone szanse i zagrożenia. **Szanse** są upatrywane w sferze gospodarczej, przestrzennej i infrastrukturalnej:

- powstanie nowych miejsc pracy i wykorzystanie wsparcia UE przez firmy na inwestycje rozwojowe;
- rosnący popyt na usługi skierowane do turystów i podróżnych (hotele, motele, parkingi, obiekty gastronomiczne);
- możliwość ubiegania się o dofinansowanie inwestycji w zakresie infrastruktury społecznej i technicznej ze środków UE;
- rewitalizacja wyznaczonych obszarów zdegradowanych na których zidentyfikowano stany kryzysowe;
- rozwój inwestycyjny terenów leżących w sąsiedztwie ważnych szlaków komunikacyjnych;
- możliwości korzystania z potencjału silnego zaplecza gospodarczego (lotnisko, miasta GOP);
- możliwości wspierania rozwoju przedsięwzięć sprzyjających utrzymaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego.

Wskazane **zagrożenia** tkwiące w środowisku zewnętrznym, a utrudniających rozwój obszaru gminy, wynikają ze sfery infrastrukturalnej i przestrzennej a także gospodarczej środowiskowej, w szczególności są to:

- niewystarczające nakłady na remonty i modernizacje dróg;
- rosnące natężenie ruchu na drogach;
- wysokie koszty inwestycji w infrastrukturę techniczną;
- odpływ zdolnych ludzi do atrakcyjniejszych ośrodków miejskich i za granicę;
- skomplikowane procedury prowadzenia działalności gospodarczej;
- niedostateczna świadomość ekologiczna mieszkańców;
- wzrost hałasu oraz poziomu zanieczyszczenia środowiska.

PRIORYTETY ROZWOJU – wybrane:

[str.60]

❖ Priorytet rozwoju: P3. Infrastruktura i przestrzeń

➤ Cel strategiczny: C11. Budowa i modernizacja infrastruktury

- Kierunki rozwoju: K11.2 **Inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną**

Przykładowe przedsięwzięcia:

1. Rozbudowa dróg na terenie gminy
 2. Modernizacja dróg wraz z dostosowaniem ich do zwiększonego ruchu kołowego
 3. Zapewnienie optymalnych warunków korzystania z komunikacji zbiorowej (przystanki, połączenia, systemy zakupu biletów)
 4. Stworzenia miejsc przesiadkowych (transport indywidualny – transport zbiorowy) – parkingi, stojaki rowerowe itp.)
 5. Inwestowanie w miejsca postojowe wg potrzeb lokalnych
- Kierunki rozwoju: K11.5. **Realizacja inwestycji w obrębie ciągów pieszych, ścieżek rowerowych i oświetlenia**

Przykładowe przedsięwzięcia:

1. Budowa i modernizacja ciągów pieszych
2. Realizacja systemów bezpieczeństwa użytkowników dróg – przejścia, barierki, sygnalizatory
3. Zapewnienie komunikacji rowerowej w obrębie głównych szlaków drogowych w gminie
4. Modernizacja i rozbudowa oświetlenia na terenie gminy.