

KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO W GZM

Raport z prac za okres
od lipca do września 2023 r.

UWAGA

RAPORT ZAWIERA M.IN. (W ZAŁĄCZNIKU) ZESTAWIENIE WYNIKÓW BADANIA ANKIETOWEGO, ADRESOWANEGO DO GMIN GZM I ZARZĄDCÓW DRÓG NA TYM OBSZARZE.

TYM SAMYM, ZEBRANY MATERIAŁ NIE STANOWI JAKICHKOLWIEK WYTYCZNYCH PROJEKTOWYCH LUB DECYZYJNYCH, A JEDYNIEM MA CHARAKTER SUBIEKTYWNY I POGLĄDOWY, DO WYKORZYSTANIA W DALSZYCH PRACACH ANALITYCZNYCH

BĘDZIN ■ BIERUŃ ■ BOBROWNIKI ■
BOJSZOWY ■ BYTOM ■ CHEŁM ŚLĄSKI ■
CHORZÓW ■ CZELADŹ ■ DĄBROWA
GÓRNICZA ■ GIERAŁTOWICE ■ GLIWICE ■
IMIELIN ■ KATOWICE ■ KNURÓW ■
KOBIÓR ■ LĘDZINY ■ ŁAZISKA GÓRNE ■
MIERZĘCICE ■ MIKOŁÓW ■ MYSŁOWICE
■ OŻAROWICE ■ PIEKARY ŚLĄSKIE ■
PILCHOWICE ■ PSARY ■ PYSKOWICE ■
RADZIONKÓW ■ RUDA ŚLĄSKA ■
RUDZINIEC ■ SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE ■
SIEWIERZ ■ SŁAWKÓW ■ SOSNOWIEC ■
SOŚNICOWICE ■ ŚWIERKLANIEC ■
ŚWIĘTOCHŁOWICE ■ TARNOWSKIE GÓRY
■ TYCHY ■ WOJKOWICE ■ WYRY ■
ZABRZE ■ ZBROSŁAWICE ■ BĘDZIN ■
BIERUŃ ■ BOBROWNIKI ■ BOJSZOWY ■
BYTOM ■ CHEŁM ŚLĄSKI ■ CHORZÓW ■
CZELADŹ ■ DĄBROWA GÓRNICZA ■
GIERAŁTOWICE ■ GLIWICE ■ IMIELIN ■
KATOWICE ■ KNURÓW ■ KOBIÓR ■
LĘDZINY ■ ŁAZISKA GÓRNE ■
MIERZĘCICE ■ MIKOŁÓW ■ MYSŁOWICE
■ OŻAROWICE ■ PIEKARY ŚLĄSKIE ■
PILCHOWICE ■ PSARY ■ PYSKOWICE ■
RADZIONKÓW ■ RUDA ŚLĄSKA ■
RUDZINIEC ■ SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE ■
SIEWIERZ ■ SŁAWKÓW ■ SOSNOWIEC ■
SOŚNICOWICE ■ ŚWIERKLANIEC ■
ŚWIĘTOCHŁOWICE ■ TARNOWSKIE GÓRY
■ TYCHY ■ WOJKOWICE ■ WYRY ■
ZABRZE ■ ZBROSŁAWICE ■



RAPORT KWARTALNY NR 2

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
1. WPROWADZENIE.....	4
2. ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM I JEGO ZARZĄDCY	4
2.1 ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM – WYKAZ DRÓG I ICH PRZEBIEG	4
2.2 TERYTORIALNY PODZIAŁ KOMPETENCJI ZARZĄDCÓW UKŁADU DROGOWEGO NA TERENIE GZM	7
3. REALIZACJA ZADAŃ ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM	10
3.1 WYBRANE INFORMACJE NT. DRÓG KRAJOWYCH ORAZ WOJEWÓDZKICH.....	10
3.1.1 Drogi krajowe	10
3.1.2 Drogi krajowe	16
3.1.3 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	29
3.2 STOPIEŃ OPRACOWANIA PLANÓW ROZWOJU SIECI DROGOWEJ PRZEZ ZARZĄDCÓW	30
3.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	34
3.3 PRZEGLĄD INFORMACJI O DZIAŁANIACH ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM - ZE	35
 ŹRÓDEŁ INNYCH NIŻ ANKIETY	35
3.3.1 Autostrady + drogi ekspresowe.....	35
3.3.2. Pozostałe drogi krajowe	39
3.3.3 Drogi wojewódzkie	39
3.4 PRZEGLĄD INFORMACJI Z MATERIAŁÓW WEWNĘTRZNYCH GZM.....	44
3.5 PRZEGLĄD INNYCH DOKUMENTÓW ISTOTNYCH DLA TRANSPORTU DROGOWEGO W GZM .	47
4. ANALIZA RUCHU DROGOWEGO NA WYBRANYCH DROGACH GZM	62
4.1. OBCIĄŻENIA UKŁADU DROGOWEGO GZM I WARUNKI RUCHU.....	62
4.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	66
4.2 ODCINKI UKŁADU DROGOWEGO OBCIĄŻONE POTOKIEM 3 MLN [P/ROK].....	67
4.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	69
5. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS) i STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU	70
DROGOWEGO (SCPRD)	70
5.1. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS)	70
5.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	73
5.2. STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU DROGOWEGO (SCPRD).....	74
5.2.1. Uwagi, wnioski oraz zalecenia	91
6. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD).....	92
6.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA	101

7. CENTRA PRZESIADKOWE/WĘZŁY INTEGRACYJNE	104
7.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA	107
9. AKTY PRAWNE ODNOŚĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO.....	108
10. WNIOSKI I REKOMENDACJE.....	109

SPIS RYSUNKÓW

<i>Rysunek 1. Zasadniczy układ drogowy GZM: drogi krajowe i wojewódzkie (stan na 10.2023 r.)</i>	<i>6</i>
<i>Rysunek 2. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg krajowych i wojewódzkich.....</i>	<i>8</i>
<i>Rysunek 3. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg powiatowych</i>	<i>9</i>
<i>Rysunek 4. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r.</i>	<i>23</i>
<i>Rysunek 5. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych.....</i>	<i>24</i>
<i>Rysunek 6. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM.....</i>	<i>25</i>
<i>Rysunek 7. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r.</i>	<i>26</i>
<i>Rysunek 8. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych</i>	<i>27</i>
<i>Rysunek 9. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM</i>	<i>28</i>
<i>Rysunek 10. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania Planu Rozwoju Sieci Drogowej</i>	<i>31</i>
<i>Rysunek 11. Zarządcy Dróg, którzy posiadają/są w trakcie opracowania Planu Rozwoju Sieci Drogowej</i>	<i>32</i>
<i>Rysunek 12. Lokalizacja odcinków układu GZM zaprezentowanych w ramach rozproszonych informacji/danych o działaniach prorozwojowych ze źródeł poza ankietowych.....</i>	<i>43</i>
<i>Rysunek 13. Lokalizacja planowanych odcinków układu GZM z koncepcji jego rozwoju z 2019 r. skomentowanych przez Departament Projektów i Inwestycji (PI) w kontekście stanu bieżącego procedowania ich realizacji</i>	<i>46</i>
<i>Rysunek 14. Obciążenia ruchem układu drogowego w GZM</i>	<i>63</i>
<i>Rysunek 15. Zagrożenia wyczerpaniem przepustowości układu drogowego w GZM</i>	<i>65</i>
<i>Rysunek 16. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania wykazu dot. odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok – wg odpowiedzi z Ankiety II.....</i>	<i>69</i>
<i>Rysunek 17. Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM</i>	<i>71</i>
<i>Rysunek 18. Gminy posiadające system ITS wraz z lokalizacją urządzeń ITS</i>	<i>72</i>
<i>Rysunek 19. Lokalizacja stacji SCPRD.....</i>	<i>75</i>
<i>Rysunek 20. Gminy, na terenie których pozyskuje się dane dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) i prowadzi się ich analizę - wg odpowiedzi z Ankiety II.....</i>	<i>92</i>
<i>Rysunek 21. Rozkład zdarzeń drogowych na sieci drogowej w latach 2021 i 2022</i>	<i>95</i>
<i>Rysunek 22. Rozkład wypadków drogowych na sieci drogowej w latach 2021 i 2022</i>	<i>96</i>
<i>Rysunek 23. Rozkład wypadków drogowych z ofiarą śmiertelną na sieci drogowej w latach 2021 i 2022</i>	<i>97</i>
<i>Rysunek 24. Liczba zdarzeń drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021 i 2022 oraz analiza zmian w tym okresie.....</i>	<i>98</i>
<i>Rysunek 25. Liczba kolizji drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021 i 2022 oraz analiza zmian w tym okresie.....</i>	<i>99</i>
<i>Rysunek 26. Liczba wypadków drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021 i 2022 oraz analiza zmian w tym okresie.....</i>	<i>100</i>
<i>Rysunek 27. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych</i>	<i>105</i>
<i>Rysunek 28. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych wraz z programem funkcjonalnym każdego z nich (integrowane środki transportu).....</i>	<i>106</i>

1. WPROWADZENIE

Podstawę opracowania Raportu stanowią zapisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim), które wskazują m.in. że jednym z zadań własnych jest „współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku”.

Pochodną tego zadania jest podjęcie prac nad kompleksowym rozpoznaniem stanu i potrzeb drogowego systemu transportowego w Górnos Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), zwłaszcza w zakresie dróg krajowych, wojewódzkich, a także uzupełniająco powiatowych.

Partnerem wspierającym GZM w realizacji tego zadania jest jednostka autorska - Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe „INKOM” Gregorowicz, Lazar, Trybuś sp. j., które w ramach bieżącej współpracy zobligowane jest do opracowania czterech kwartalnych raportów (z wykorzystaniem ankietowania interesariuszy) zawierających wyniki dot. poszczególnych aspektów funkcjonowania układu drogowego i poszczególnych jego zarządców - w kontekście realizacji szeroko pojętych kierunków rozwoju transportu drogowego w GZM.

2. ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM I JEGO ZARZĄDCY

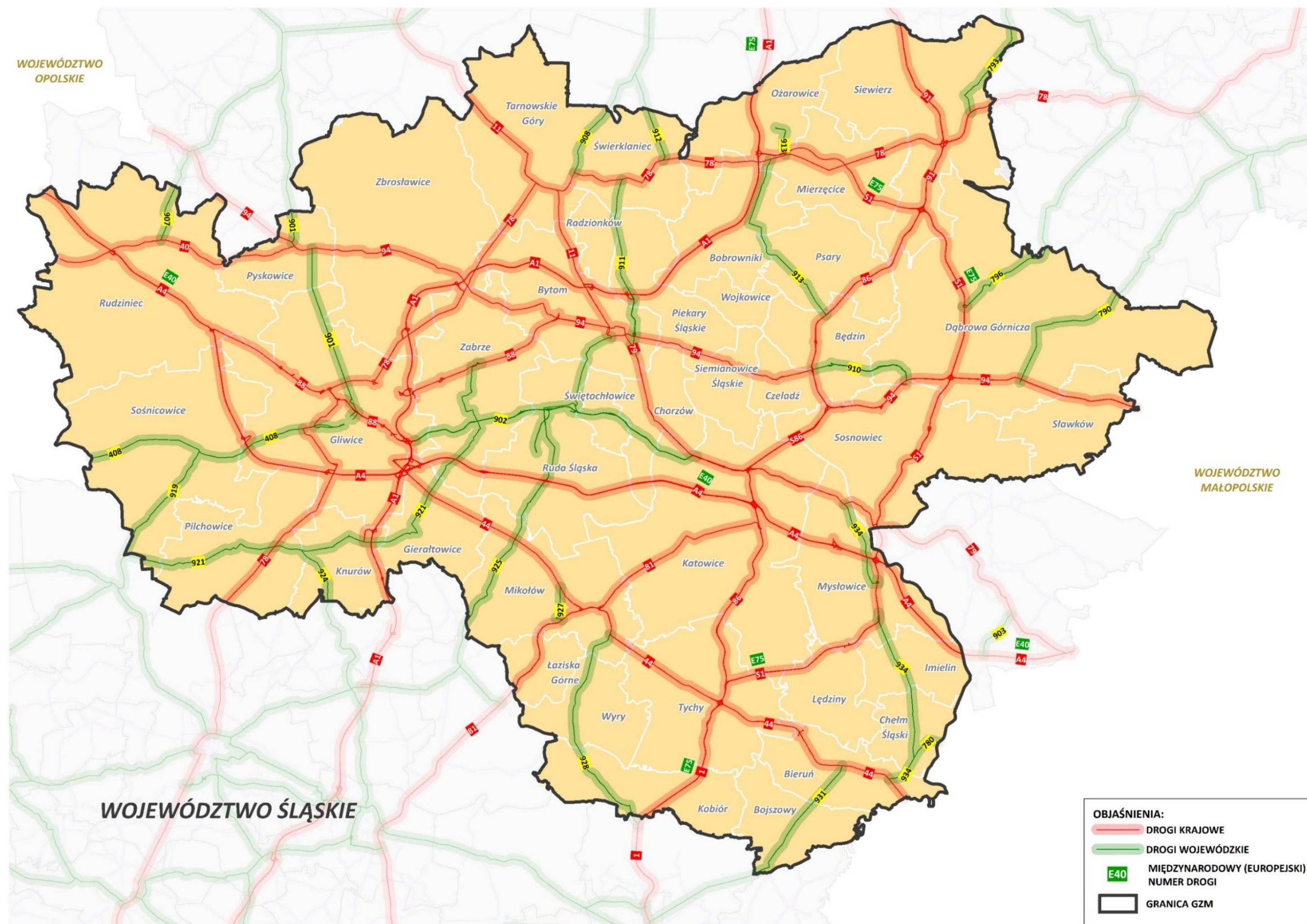
2.1 ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM – WYKAZ DRÓG I ICH PRZEBIEG

W praktyce planistycznej dot. systemu transportu występuje pojęcie „podstawowy układ drogowy”, obejmujący ciągi o klasach funkcjonalno-technicznych od drogi klasy „autostrada” [A] do drogi klasy „zbiorcza” [Z] włącznie. Dlatego dla potrzeb Raportu przyjęto określenie „zasadniczy układ drogowy” GZM, obejmujące wszystkie drogi kategorii krajowa (w liczbie 15 szt.) oraz kategorii wojewódzka (w liczbie 21 szt.), czyli:

- wykaz dróg krajowych [DK] na terenie GZM:
 - autostrada A1
 - autostrada A4
 - droga ekspresowa nr 1
 - droga ekspresowa nr 86
 - droga krajowa nr 1
 - droga krajowa nr 11
 - droga krajowa nr 40
 - droga krajowa nr 44
 - droga krajowa nr 78
 - droga krajowa nr 79
 - droga krajowa nr 81
 - droga krajowa nr 86
 - droga krajowa nr 88
 - droga krajowa nr 91
 - droga krajowa nr 94

- wykaz dróg wojewódzkich [DW] na terenie GZM:
 - droga wojewódzka nr 408
 - droga wojewódzka nr 780
 - droga wojewódzka nr 790
 - droga wojewódzka nr 793
 - droga wojewódzka nr 796
 - droga wojewódzka nr 901
 - droga wojewódzka nr 902 (tzw. Drogowa Trasa Średnicowa - DTŚ)
 - droga wojewódzka nr 907
 - droga wojewódzka nr 908
 - droga wojewódzka nr 910
 - droga wojewódzka nr 911
 - droga wojewódzka nr 912
 - droga wojewódzka nr 913
 - droga wojewódzka nr 919
 - droga wojewódzka nr 921
 - droga wojewódzka nr 924
 - droga wojewódzka nr 925
 - droga wojewódzka nr 927
 - droga wojewódzka nr 928
 - droga wojewódzka nr 931
 - droga wojewódzka nr 934.

Zasadniczy układ drogowy GZM zaprezentowany jest na rysunku zamieszczonym na kolejnej stronie (Rys. 1).



Rysunek 1. Zasadniczy układ drogowy GZM: drogi krajowe i wojewódzkie (stan na 10.2023 r.)

2.2 TERYTORIALNY PODZIAŁ KOMPETENCJI ZARZĄDCÓW UKŁADU DROGOWEGO NA TERENIE GZM

GZM to obszar o łącznej powierzchni 2,5 tys. km kw., w których mieszka ok. 2,2 mln mieszkańców. Składa się z 41 miast i gmin, w tym:

- 26 gmin miejskich, z czego 13 to miasta na prawach powiatu,
- 2 gminy miejsko-wiejskie,
- 13 gmin wiejskich,

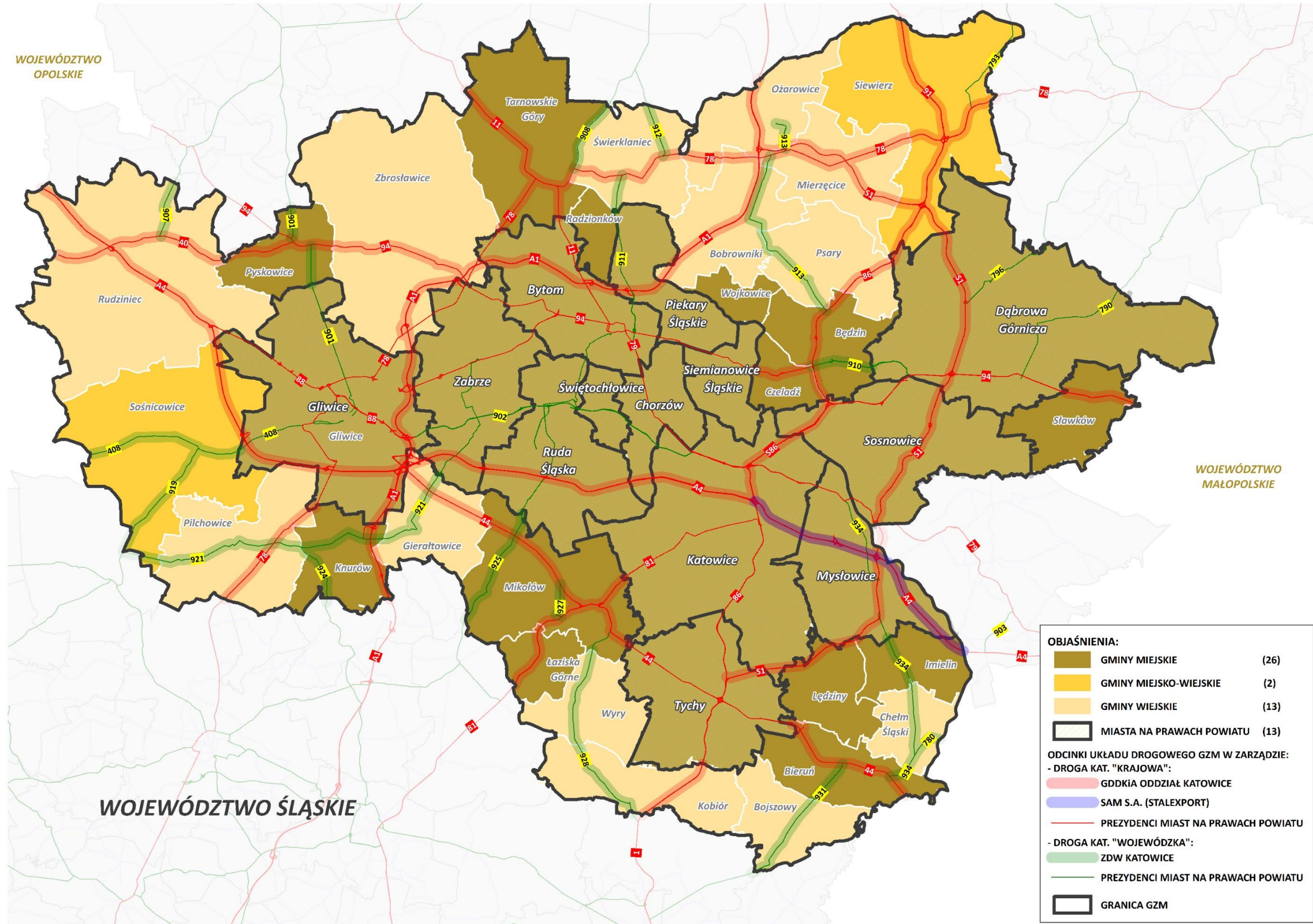
dla których zróżnicowanie w podziale zarządczym (w zakresie administrowania układem drogowym) jest wyjątkowe - także jak na skalę krajową - niejednorodne i trudno rozróżnialne nawet dla branżowców.

Zarządcami poszczególnych kategorii dróg publicznych na terenie Polski są:

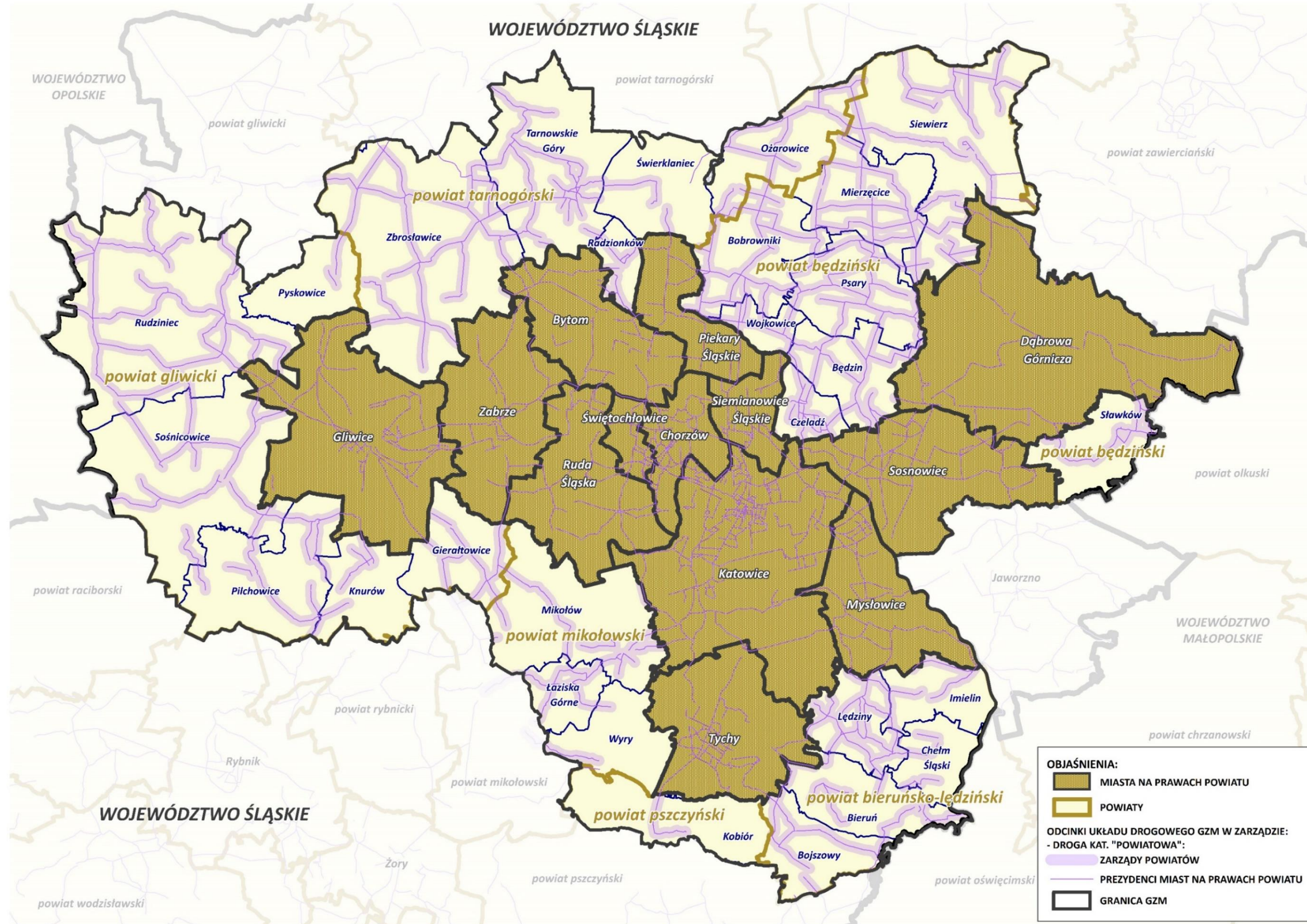
- dla dróg kategorii „krajowa” w klasie „autostrada” i „droga ekspresowa” - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, a w przypadku podpisania umowy koncesyjnej - koncesjonariusz,
- dla dróg kategorii „krajowa”:
 - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dla dróg krajowych poza obrębem miast na prawach powiatu),
 - prezydent miasta (dla dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu),
- dla dróg kategorii „wojewódzka”:
 - zarząd województwa (z wyłączeniem odcinków dróg wojewódzkich w obrębie miast na prawach powiatu),
 - prezydent miasta (dla dróg wojewódzkich na terenie miast na prawach powiatu),
- dla dróg kategorii „powiatowa”:
 - zarząd powiatu (z wyłączeniem odcinków dróg powiatowych w obrębie miast na prawach powiatu),
 - prezydent miasta (dla dróg powiatowych na terenie miast na prawach powiatu),
- dla dróg kategorii „gminna” - odpowiednio - wójt, burmistrz lub prezydent miasta.

Podział administrowania układem drogowym na terenie GZM wg kategorii dróg - z uwzględnieniem gmin i powiatów - został przedstawiony w formie rysunków:

- zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich (Rys. 2);
- zarządcy dróg powiatowych (Rys. 3).



Rysunek 2. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg krajowych i wojewódzkich



Rysunek 3. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg powiatowych

3. REALIZACJA ZADAŃ ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM

Celem realizacji tego bloku Raportu było opracowanie informacji/danych nt. wykonywania przez gminy/zarządców dróg zadań służących rozwojowi układu:

- 1) uzyskanie informacji (w postaci graficzno-liczbowej i opisowej) dotyczących elementów rozwojowych układu drogowego na terenie GZM dotyczących:
 - **nowych odcinków,**
 - **odcinków rozbudowywanych o nowe pasy ruchu,**
- 2) sprawdzenie na ile ww. **odcinki** wpisują się w:
 - ustalenia kierunków ze studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin GZM (SUiKZP) – z wykorzystaniem zestawienia graficznego tych kierunków dla wszystkich gmin GZM (opracowanym przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej (SP) GZM),
 - ustalenia z opracowania z 2019 r., pt. *Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM),*
- 3) wykorzystywanie pozyskiwanych danych do okresowej aktualizacji Modelu Ruchu dla GZM.

Rozszerzony opis elementów i zakres działań inwestycyjnych/rozwojowych dotyczących zasadniczego układu drogowego GZM został przedstawiony poniżej w formie charakterystyki każdej z dróg krajowych i wojewódzkich na terenie GZM.

3.1 WYBRANE INFORMACJE NT. DRÓG KRAJOWYCH ORAZ WOJEWÓDZKICH

3.1.1 Drogi krajowe

A1

Autostrada A1 (tzw. Autostrada Bursztynowa) - droga krajowa klasy autostrada [A] o długości ok. 327 km

- Leży w ciągu międzynarodowej trasy E75 w bazowej sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T);
- Jest jedyną polską autostradą o przebiegu południkowym, łączącą północ z południem kraju;
- łączy bezpośrednio: Trójmiasto, Toruń, Łódź, GZM i Gorzyczki na granicy z Czechami (autostrada D1);
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 9 gmin:
 - **Ożarówice**
 - **Mierzęcice**
 - **Bobrowniki**
 - **Piekary Śląskie**
 - **Bytom**
 - **Zabrze**
 - **Zbrostawice**

- Gliwice

- Knurów

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

A4

Autostrada A4 – droga krajowa klasy autostrada [A], o długości 667 km

- Leży w ciągu międzynarodowej trasy E40, w bazowej sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T);
- Jest jedną z dwóch polskich autostrad o przebiegu równoleżnikowym, łącząc wschód z zachodem kraju. Jest najdłuższą autostradą w Polsce;
- łączy bezpośrednio: Jędrzychowice koło Zgorzelca, Bolesławiec, Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Jaworzno, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów, Jarosław, przejście graniczne z Ukrainą Korczowa – Krakowiec. W okolicy Bolesławca (węzeł Krzyżowa) A4 łączy się z autostradą A18 prowadzącą do granicy z Niemcami w Olszynie (kierunek Berlin);
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 10 gmin:
 - Rudziniec
 - Sośnicowice
 - Pilchowice
 - Gliwice
 - Zabrze
 - Ruda Śląska
 - Chorzów
 - Katowice
 - Mysłowice
 - Imielin

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

S1

Droga ekspresowa nr 1 [S1] – droga krajowa klasy ekspresowa [S] o długości ok. 93 km

- Leży w ciągu międzynarodowej trasy E75 w bazowej sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T);
- Droga będąca odcinkowo w trakcie budowy/rozbudowy, o docelowo planowanej długości ok. 135 km, położona na obszarze województw śląskiego i małopolskiego;
- Zgodnie z planami ma połączyć Pyrzowice (autostrada A1) ze Słowacją (styk z autostradą D3) - poprzez GZM i Małopolskę zachodnią - z granicą w Zwardoniu;

- W granicach GZM droga ta przebiega przez 5 gmin:
 - **Mierzęcice**
 - **Siewierz**
 - **Dąbrowa Górnicza**
 - **Sosnowiec**
 - **Mysłowice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa drogi na terenie gmin GZM: **Mysłowice, Imielin, Lędziny, Bojszowy, Bieruń**;
 - odcinkowa rozbudowa drogi na terenie gmin GZM: **Dąbrowa Górnicza**;

S86

Droga ekspresowa nr 86 [S86] – droga krajowa klasy ekspresowa [S], o długości ok. 7 km

- Stanowi połączenie Katowic z miastami Zagłębia Dąbrowskiego. W całości położona jest na terenie GZM;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez teren gmin:
 - **Katowice**
 - **Sosnowiec**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

1

**Droga krajowa nr 1 [DK1] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP]
o długości ok. 640 km**

- Leży w ciągu międzynarodowej trasy E75.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:
 - **Tychy**
 - **Kobiór**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

11

**Droga krajowa nr 11 [DK11] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP],
o długości 596 km**

- Przebiega południkowo w zachodniej części Polski, przez województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, opolskie i śląskie;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:
 - **Tarnowskie Góry**

- **Radzionków**

- **Bytom**

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

40

Droga krajowa nr 40 [DK40] – droga krajowa klasy główna [G], o długości ok. 103 km

- Przebiega przez województwa: opolskie i śląskie - od granicy z Czechami w Głuchołazach do Pyskowic;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez teren 2 gmin:
 - **Pyskowice**
 - **Rudziniec**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

44

Droga krajowa nr 44 [DK44] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] oraz klasy główna [G] o długości ok. 18 km

- Przebiega przez województwa śląskie i małopolskie;
- Jest jedną z pięciu dróg - poza A4, DK79, DK94 oraz DW780 - łączących Górny Śląsk z Małopolską (Krakowem), zarazem najbardziej wysuniętą na południe spośród w. wymienionych;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 6 gmin:
 - **Bieruń**
 - **Tychy**
 - **Łaziska Górne**
 - **Mikołów**
 - **Gierałtowice**
 - **Gliwice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

78

Droga krajowa nr 78 [DK78] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP], o długości ok. 230 km

- Przebiega przez województwa: śląskie i świętokrzyskie - prowadząca ruch z Chałupek do Chmielnika;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 7 gmin:
 - **Siewierz**
 - **Świerklaniec**

- Tarnowskie Góry

- Bytom

- Zabrze

- Gliwice

- Pilchowice

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

79

Droga krajowa nr 79 [DK79] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] i klasy główna [G] o długości ok. 445 km

- Przebiega z centralnej - przez południowo-wschodnią - do południowej części kraju.
- Jeden z pięciu ciągów drogowych łączących Katowice i Kraków (poza A4, DK44 i DK94 i DW780) i zarazem jeden z dwóch łączących Warszawę i Kraków.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:
 - Bytom
 - Chorzów
 - Katowice
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

81

Droga krajowa nr 81 [81] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP], o długości ok. 60 km

- Przebiega z Katowic do Skoczowa..
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:
 - Katowice
 - Mikołów
 - Łaziska Górne
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

86

Droga krajowa nr 86 [DK86] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] o długości ok. 40 km

- Stanowi połączenie Siewierza, przez Katowice (odcinkowo jako S86) z Tychami;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:
 - Katowice

- Tychy
- Kobiór

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

88

Droga krajowa nr 88 [DK88] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] o długości ok. 51 km

- Przebiega przez województwa opolskie i śląskie.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:
 - Bytom
 - Zabrze
 - Gliwice
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

91

Droga krajowa nr 91 [DK91] – droga krajowa klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] o długości ok. 484 km

- Przebiega przez województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, łódzkie i śląskie, łącząca Gdańsk, Tczew, Toruń, Włocławek, Łódź, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Częstochowę i Podwarpie;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - Siewierz
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

94

Droga krajowa nr 94 [DK94] – droga klasy główna ruchu przyspieszonego [GP] i klasy: główna [G] o długości ok. 675 km

- Stanowi bezpłatną trasą alternatywną dla autostrady A4 w pasie Polski południowej;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 10 gmin:
 - Dąbrowa Górnicza
 - Sosnowiec
 - Będzin
 - Czeladź
 - Siemianowice Śląskie

- **Piekary Śląskie**
- **Bytom**
- **Zabrze**
- **Zbrostawice**
- **Pyskowice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

3.1.2 Drogi krajowe

408

Droga wojewódzka nr 408 [DW408] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 31 km

- Położona w zachodniej części województwa śląskiego i wschodniej województwa opolskiego łącząca Gliwice z Kędzierzynom-Koźlem;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:
 - **Gliwice**
 - **Sośnicowice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **Sośnicowice**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

780

Droga wojewódzka nr 780 [DW780] – droga wojewódzka klasy: główna [G] o długości ok. 57 km

- Położona w województwie śląskim i małopolskim, łącząca Chełm Śląski z Krakowem;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Chełm Śląski**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

790

Droga wojewódzka nr 790 [DW790] – droga wojewódzka klasy główna [G] o długości ok. 34 km

- Położona we wschodniej części woj. śląskiego, łącząca Dąbrowę Górniczą przez Ogrodzieniec z Pilicą;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1gminę:
 - **Dąbrowa Górnicza**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:

- odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
- odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

793

Droga wojewódzka nr 793 [DW793] - droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 47 km

- Przebiega przez Myszków, Żarki, Złoty Potok, Janów i Przyrów; łączący Siewierz z górą Świętej Anny;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Siewierz**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

901

Droga wojewódzka nr 901 [DW901] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 82 km

- Przebiega w zachodniej części województwa śląskiego i wschodniej województwa opolskiego;
- Łączy Gliwice (w granicach miasta jako ul. Toszecka) z Olesnem;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:
 - **Gliwice**
 - **Pyskowice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

902

Droga wojewódzka nr 902 [DW902] – droga wojewódzka klasy główna [G] o długości ok. 31 km

- Przebiega równoleżnikowo, niemal równoległe do autostrady A4, po jej północnej stronie;
- W całości znajduje się na obszarze województwa śląskiego i w GZM;
- Łączy miasta w centralnej i zachodniej części GZM: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice, stanowiąc zachodnią część Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ);
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 6 gmin:
 - **Katowice**
 - **Chorzów**
 - **Świętochłowice**
 - **Ruda Śląska**
 - **Zabrze**
 - **Gliwice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:

- odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
- odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

907

Droga wojewódzka nr 907 [DW907] – droga wojewódzka klasy zbiorcza [Z], o długości 57 km

- Położona w zachodniej części województwa śląskiego;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Rudziniec**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

908

Droga wojewódzka nr 908 [DW 908] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 46 km

- W praktyce stanowi rodzaj przedłużenia drogi krajowej nr 78 [DK78] na ww. kierunku.
- Łączący Tarnowskie Góry z Częstochową..
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:
 - **Tarnowskie Góry**
 - **Świerklaniec**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

910

Droga wojewódzka nr 910 [DW910] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 4 km

- Przebiega przez południową części Polski, a w województwie śląskim łączy Będzin z Dąbrową Górniczą i Sosnowcem.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:
 - **Będzin**
 - **Dąbrowa Górnicza**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

911

Droga wojewódzka nr 911 [DW9110] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 3 km

- Łączy Bytom ze Świerklańcem.

- W granicach GZM droga ta przebiega przez 4 gminy:
 - **Świerklaniec**
 - **Radzionków**
 - **Piekary Śląskie**
 - **Bytom**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

912

Droga wojewódzka nr 912 [DW912] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 6 km

- Stanowi łącznik między drogą krajową nr 78 w Świerklańcu (Ostrożnicy) a drogą wojewódzką nr 908 w Miasteczku Śląskim (Żyglinku).
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Świerklaniec**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

913

Droga wojewódzka nr 913 [DW 913] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 16 km

- Stanowi najkrótszą trasę łączącą południową część powiatu będzińskiego z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach i DK 78, będąc jednocześnie drogą alternatywną dla drogi ekspresowej S1.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 5 gmin:
 - **Będzin**
 - **Psary**
 - **Bobrowniki**
 - **Mierzęcice**
 - **Ożarowice**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

919

Droga wojewódzka nr 919 [DW919] – droga wojewódzka klasy: główna [G], o długości ok. 32 km

- Jest to główna droga łącząca powiat raciborski z autostradą A4 w kierunku GZM z Gliwicami.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:

- **Sośnicowice**

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

921

Droga wojewódzka nr 921 [DW921] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 25 km

- Przebiega przez zachodnią część województwa śląskiego, łączy Zabrze z Rudami Raciborskimi ????
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 5 gmin:

- **Zabrze**

- **Gieraltowice**

- **Knurów**

- **Pilchowice**

- **Sośnicowice**

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **Zabrze**

924

Droga wojewódzka nr 924 [DW924] – droga wojewódzka klasy: główna [G], o długości ok. 18 km

- łączy Kuźnię Nieborowską z Żorami.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 2 gminy:

– **Pilchowice**

– **Knurów**

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi :
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

925

Droga wojewódzka nr 925 [DW925] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 38 km

- Przebiega w zachodniej i centralnej części województwa śląskiego, łączy Rybnik z Bytomiem.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 3 gminy:

- **Bytom**
- **Ruda Śląska**
- **Mikołów**

- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

927

Droga wojewódzka nr 927 [DW927] – droga wojewódzka klasy zbiorcza [Z], o długości ok. 3 km.

- Biegnie w całości na terenie Mikołowa i powiatu mikołowskiego, łączy drogi krajowe DK44 z DK81.
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Mikołów**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

928

Droga wojewódzka nr 928 [DW928] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 16 km

- Położona w centralnej części województwa śląskiego;
- Łączy Mikołów z Kobiórem;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Mikołów**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **Mikołów, Wyry, Kobiór**

931

Droga wojewódzka nr 931 [DW931] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 17 km

- Położona w centralnej i południowej części województwa śląskiego, łączy Bieruń Stary z Pszczyną
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 1 gminę:
 - **Bieruń**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

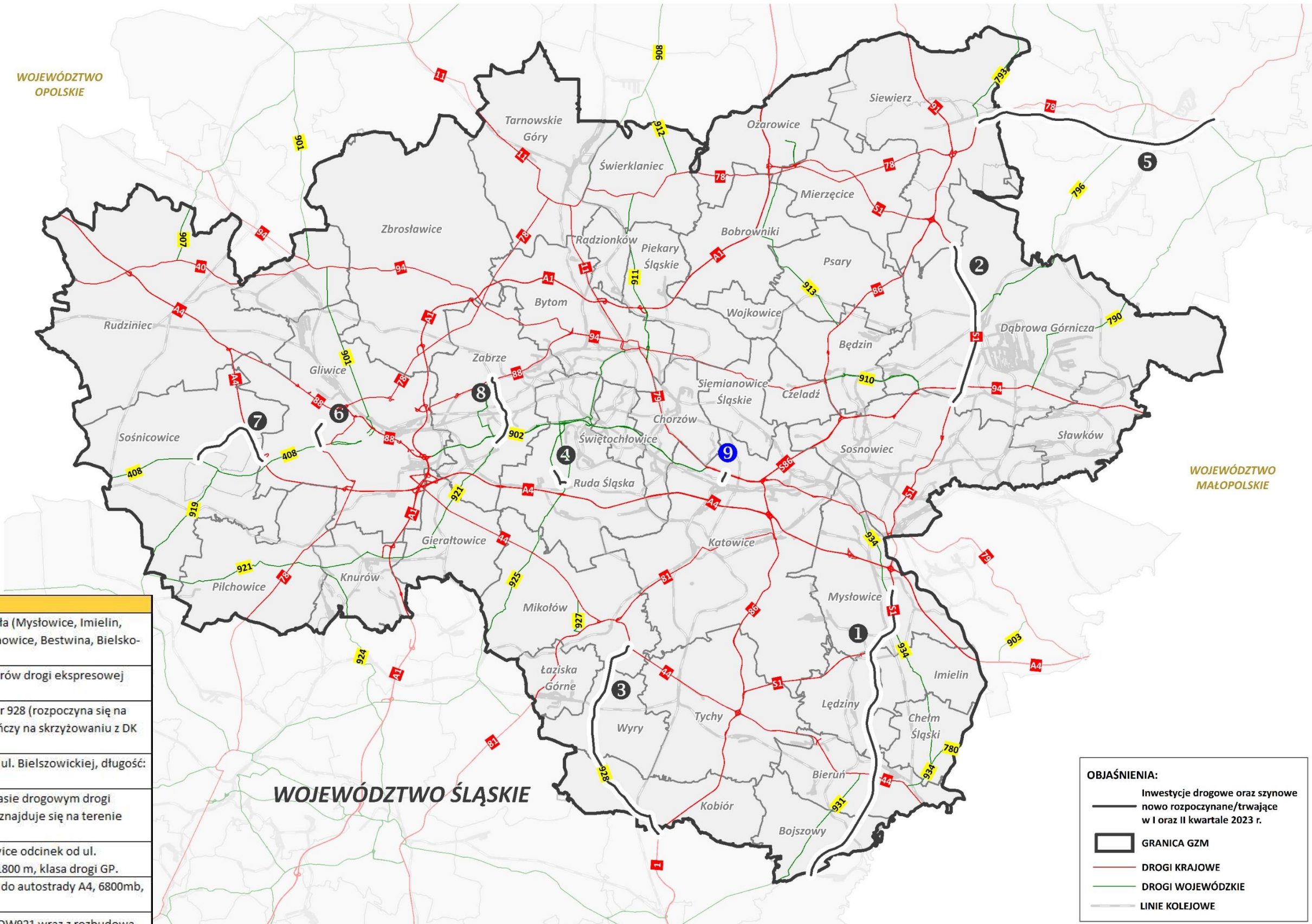
934

Droga wojewódzka nr 934 [DW934] – droga wojewódzka klasy główna [G], o długości ok. 20 km

-
- W centralnej części województwa śląskiego; łączy Mysłowice z Bieruniem;
 - W granicach GZM droga ta przebiega przez 4 gminy:
 - **Mysłowice**
 - **Imielin**
 - **Chełm Śląski**
 - **Bieruń**
 - Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie gmin GZM: **brak**
 - odcinkowa rozbudowa na terenie gmin GZM: **brak**

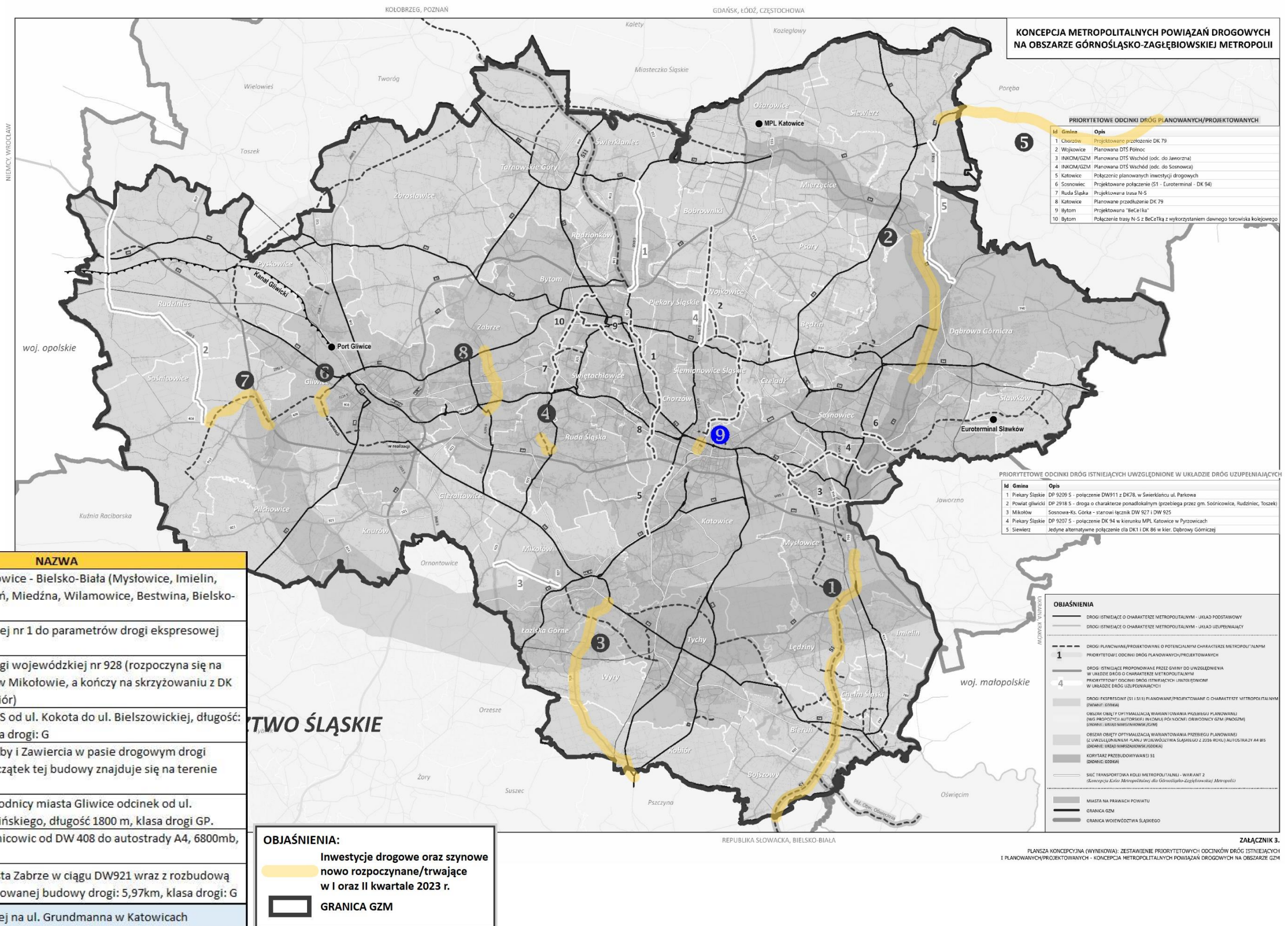
Na podstawie ww. charakterystyki poszczególnych dróg krajowych i wojewódzkich wskazano inwestycje dotyczące rozwoju układu drogowego oraz szynowego (tramwajowego) w GZM, co przedstawiają poniższe rysunki:

- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. (Rys. 4),
- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych (Rys. 5),
- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM (Rys. 6),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. (Rys. 7),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych (Rys. 8),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM (Rys. 9).

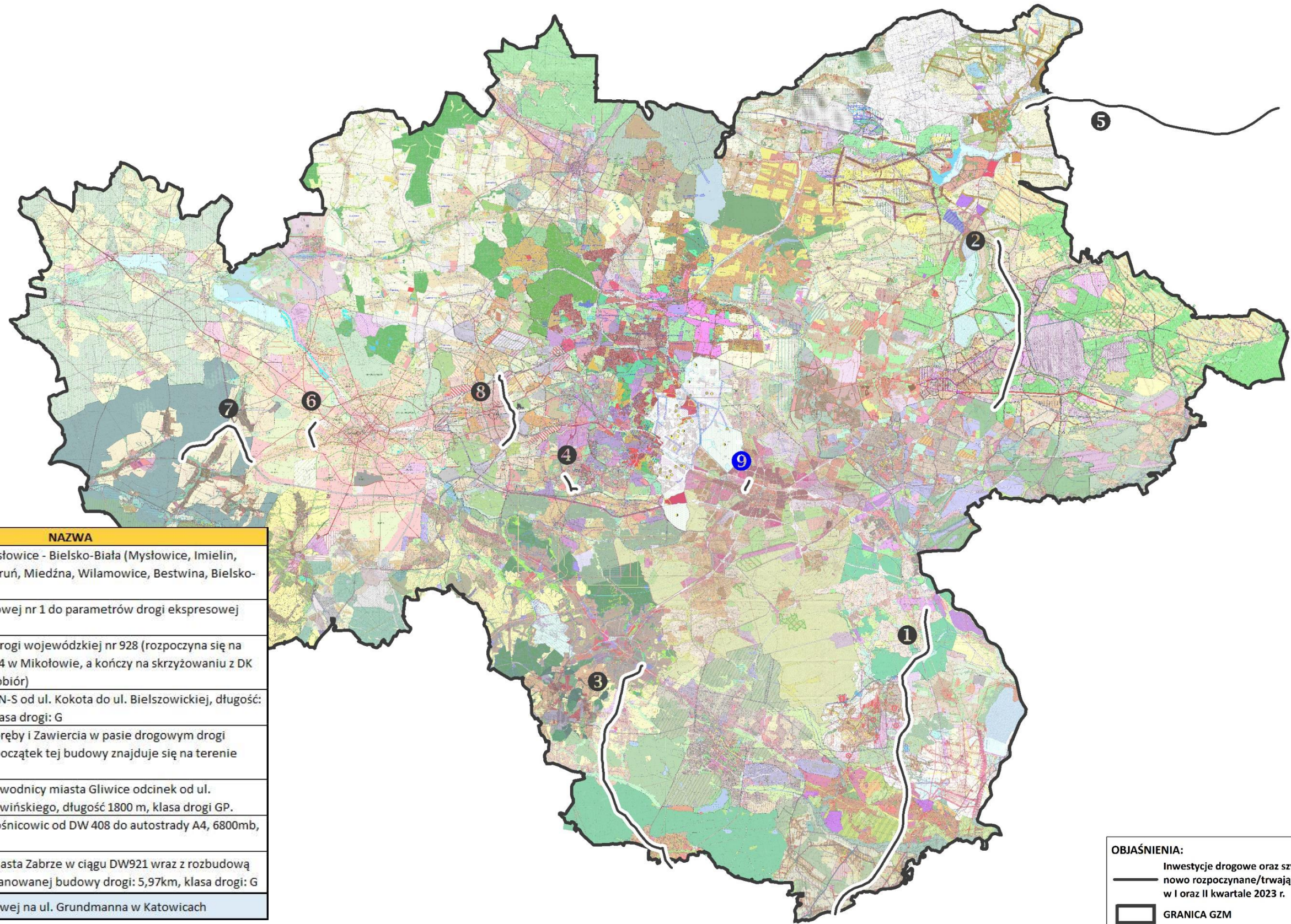


ID	NAZWA
1	Budowa S1 na odc. Mysłowice - Bielsko-Biała (Mysłowice, Imielin, Łędziny, Bojszowy, Bieruń, Miedźna, Wilamowice, Bestwina, Bielsko-Biała)
2	Rozbudowa drogi krajowej nr 1 do parametrów drogi ekspresowej (Dąbrowa Górnicza)
3	Przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 928 (rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK nr 44 w Mikołowie, a kończy na skrzyżowaniu z DK nr 1 w miejscowości Kobiór)
4	Budowa odcinka trasy N-S od ul. Kokota do ul. Bielszowickiej, długość: 1 km (trasa główna), klasa drogi: G
5	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w pasie drogowym drogi krajowej numer 78, a początek tej budowy znajduje się na terenie Gminy Siewierz
6	Budowa zachodniej obwodnicy miasta Gliwice odcinek od ul. Daszyńskiego do ul. Sowińskiego, długość 1800 m, klasa drogi GP.
7	Budowa Obwodnicy Sośnicowic od DW 408 do autostrady A4, 6800mb, klasa drogi: E2KDG
8	Budowa obwodnicy Miasta Zabrze w ciągu DW921 wraz z rozbudową ul. Hagera", długość planowanej budowy drogi: 5,97km, klasa drogi: G
9	Budowa linii tramwajowej na ul. Grundmanna w Katowicach

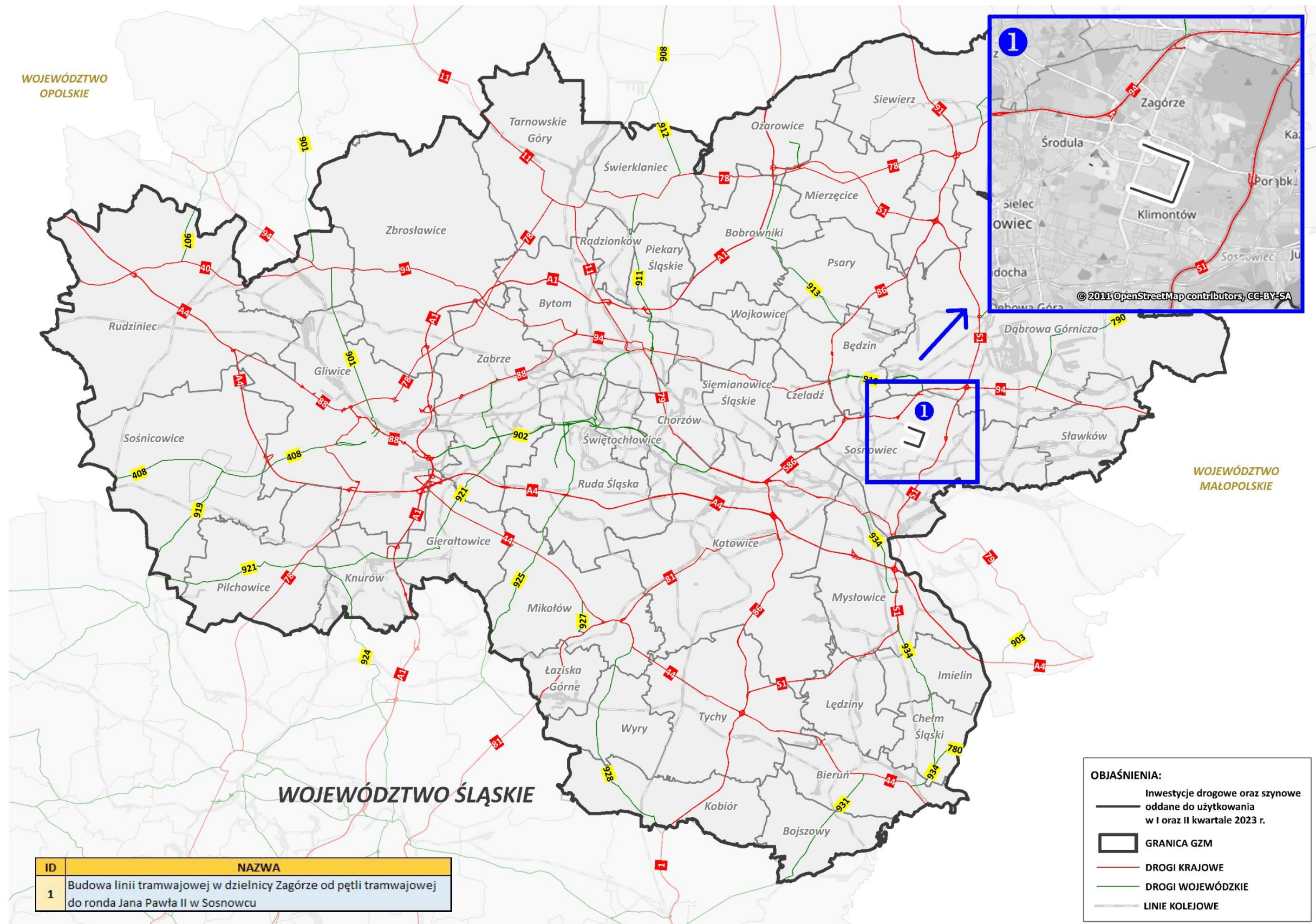
Rysunek 4. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r.



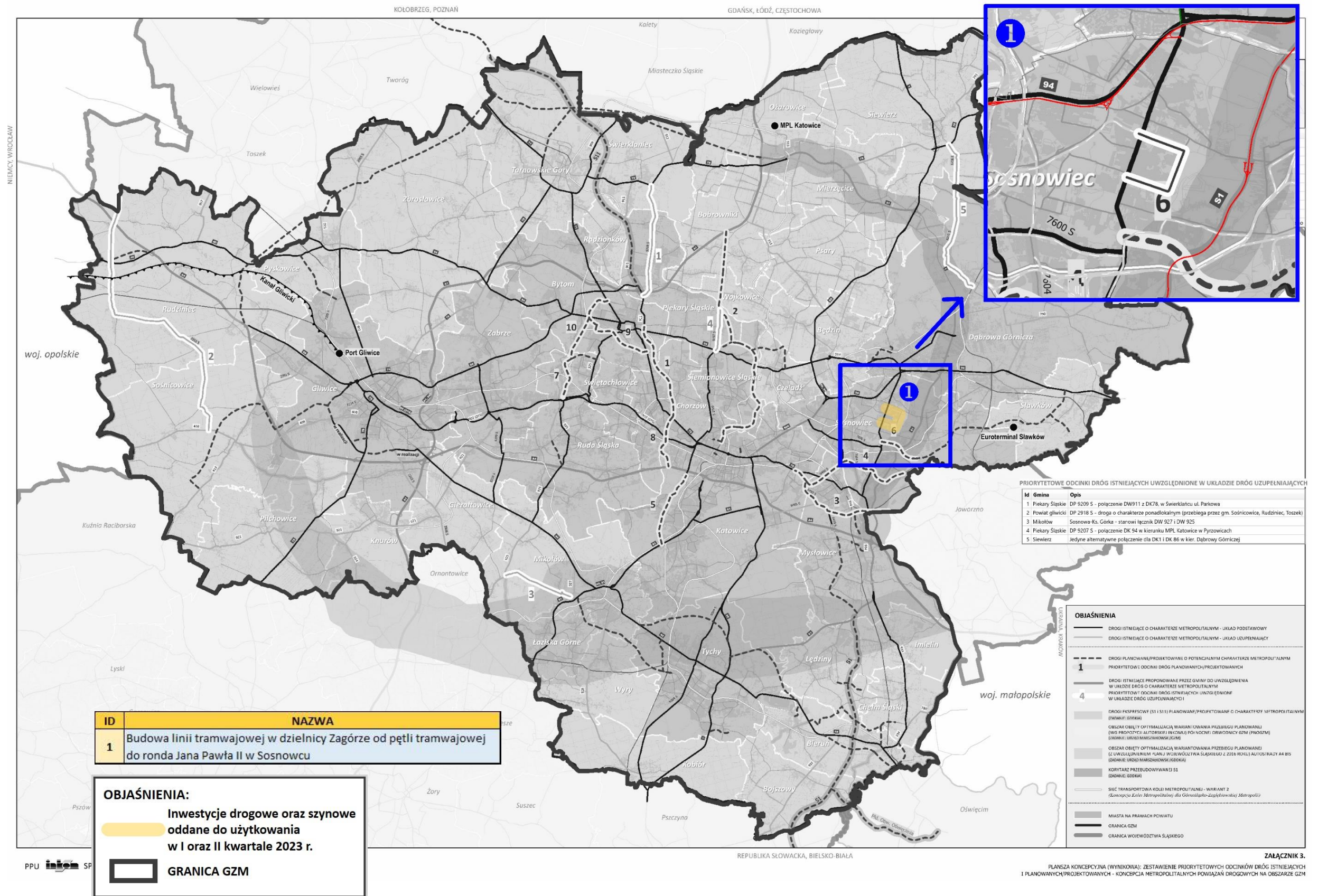
Rysunek 5. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych



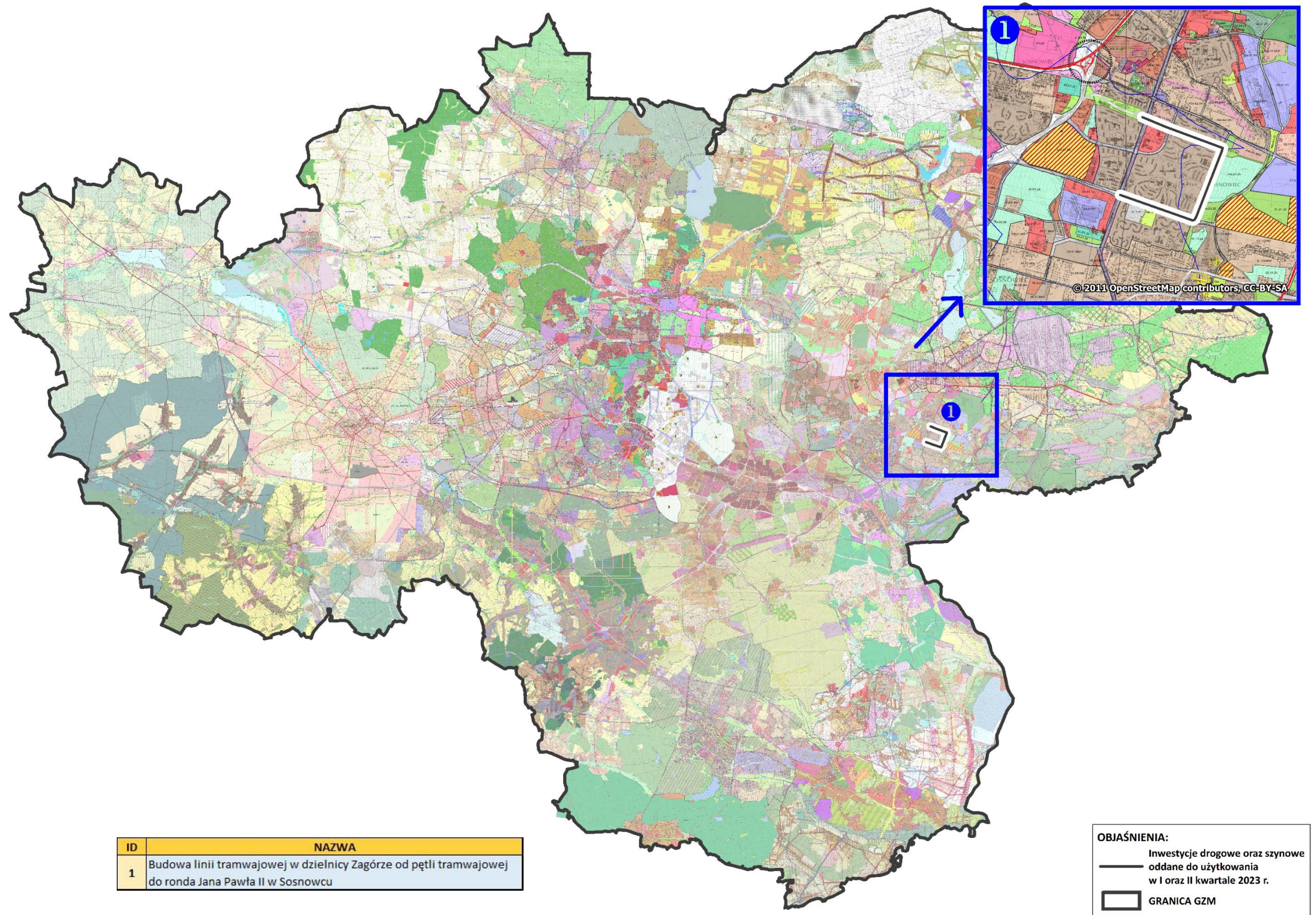
Rysunek 6. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUIKZP) wszystkich gmin GZM



Rysunek 7. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r.



Rysunek 8. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych



Rysunek 9. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUIKZP) wszystkich gmin GZM

3.1.3 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

- 1) Odcinki **zrealizowane/oddane do użytkowania w I oraz II kwartale 2023 r.** (wykazane przez gminy w ankiecie), pokrywają się z:
 - a) przebiegiem odcinków układu wskazanych w studiach gminnych (SUiKZP),
 - b) odcinkami wskazanymi w opracowaniu z 2019 r. pt. Koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) – w zakresie budowy/rozbudowy dróg istniejących o charakterze metropolitalnym.
- 2) Odcinki **nowo rozpoczynane/w trakcie budowy w III kwartale 2023 r.** (wykazane przez gminy w ankiecie) pokrywają się z:
 - a) przebiegiem odcinków układu wskazanych w studiach gminnych (SUiKZP);
 - b) odcinkami wskazanymi w opracowaniu z 2019 r. pt. Koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) – w zakresie budowy/rozbudowy dróg istniejących o charakterze metropolitalnym – **poza odcinkiem nr 8**, obrazującym **budowę obwodnicy m. Zabrze w ciągu DW921 wraz z rozbudową ul. Hagera**.
- 3) W kolejnych kontaktach z Interesariuszami – należy konsekwentnie zawężyć merytorycznie zakres pytania o rozpoczynane/w trakcie budowy „inwestycje drogowe” wyłącznie do:
 - a) **nowych odcinków** układu drogowego (**budowa drogi**) i **odcinków rozbudowywanych o nowe pasy ruchu (rozbudowa drogi)**, z jednoczesnym **pominięciem** pozyskiwania danych nt. **odcinków przebudowywanych** (inwestycja drogowa **bez zmiany układu linii pasa drogowego**);
 - b) **odcinków remontowanych** (inwestycja drogowa polegająca zasadniczo na **odtworzeniu pierwotnego stanu drogi**, tym bardziej bez zmiany układu linii pasa drogowego).
 - c) natomiast podkreślać, że inwestycje związane z układem szynowym/tramwajowym są w obszarze zainteresowania rozwojem układu drogowego autorów raportu i GZM;
- 4) Pozyskane dane należy wykorzystać m. in. do:
 - a) aktualizacji opracowania z 2019 r. pt. Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM);
 - b) aktualizacji modelu ruchu GZM, z wykorzystaniem wyników pomiaru ruchu drogowego w GZM (w punktach kordowych i wewnętrznych), przeprowadzonego 10 października br. (ostateczne opracowanie wyników planowane jest na koniec grudnia br.).

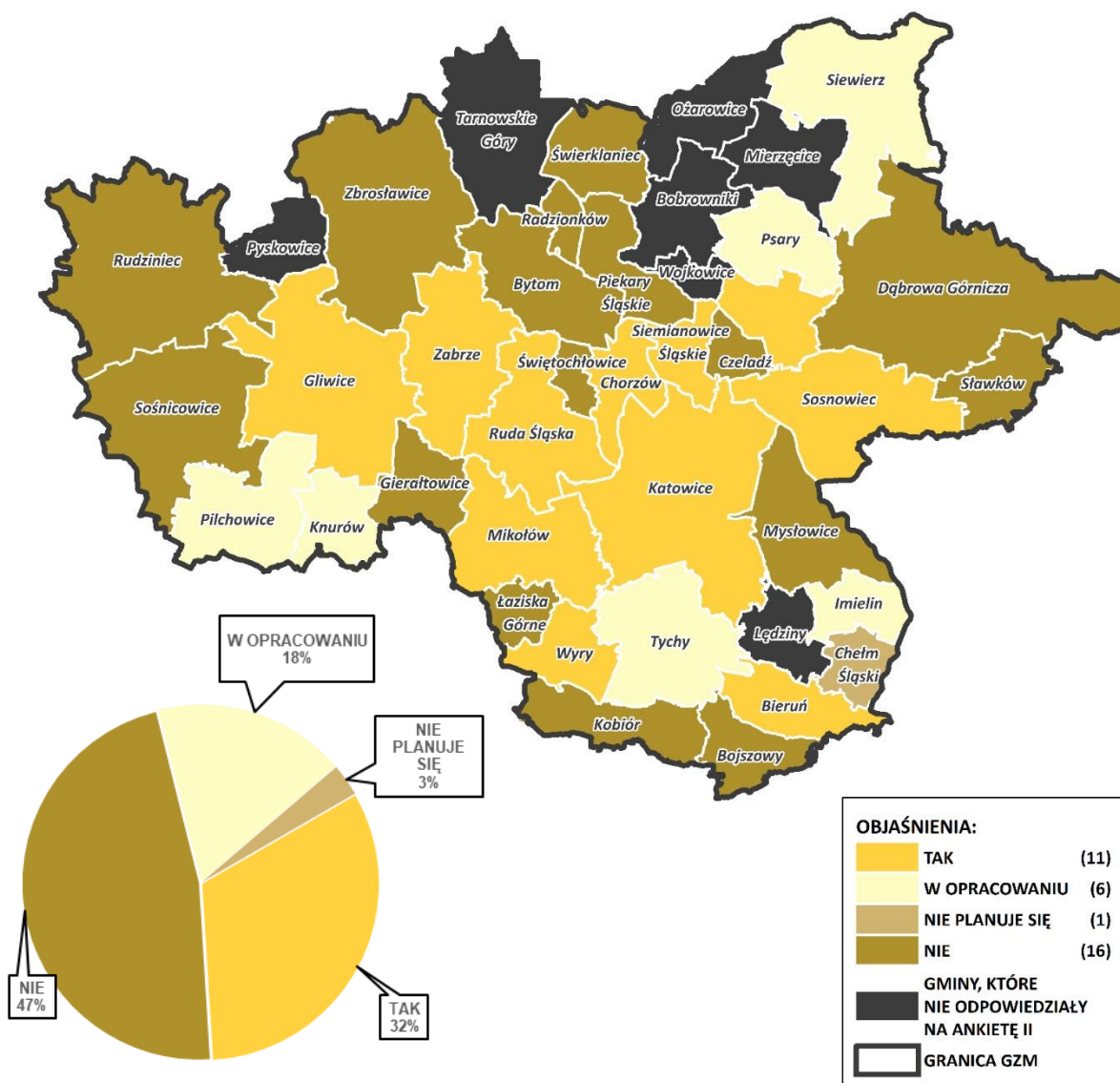
3.2 STOPIEŃ OPRACOWANIA PLANÓW ROZWOJU SIECI DROGOWEJ PRZEZ ZARZĄDCÓW

Celem realizacji tego bloku Raportu było pozyskanie informacji/danych z zakresu związanego z opracowaniem/aktualizacją planu rozwoju sieci drogowej poszczególnych zarządców.

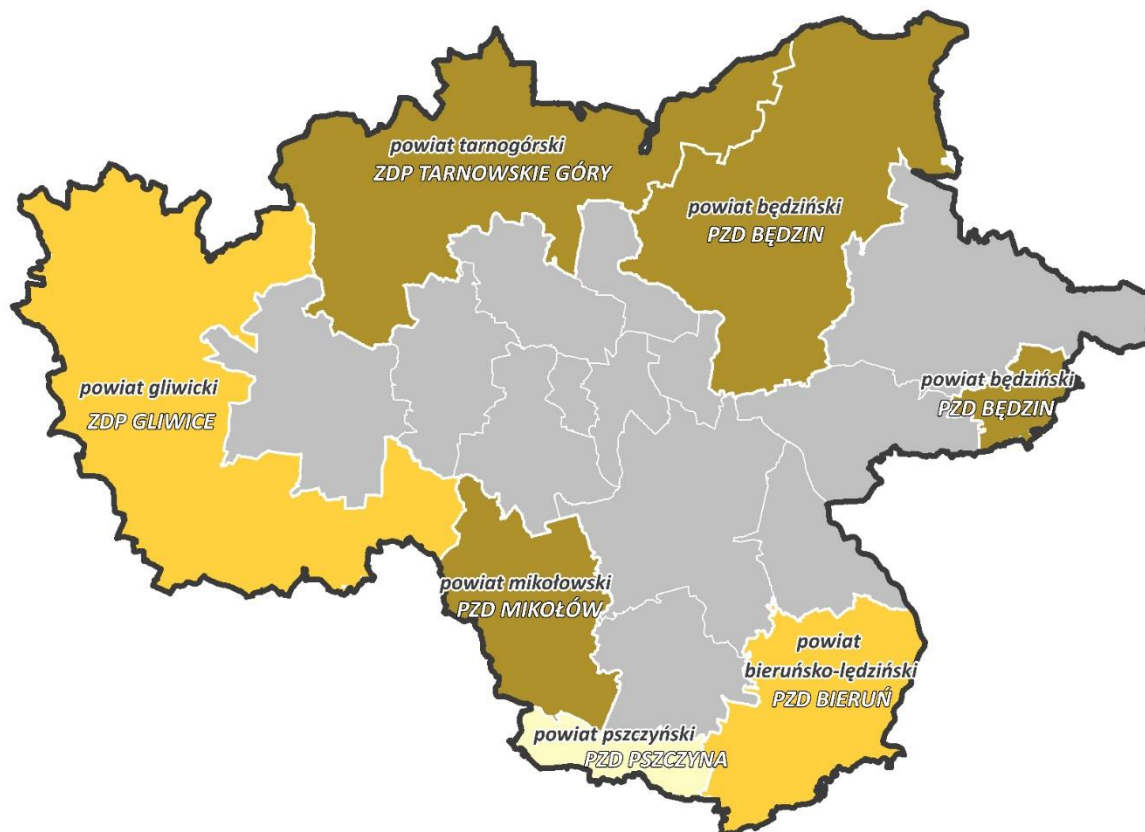
Podstawę prawną stanowiącą o obligatoryjności opracowania *Planu rozwoju sieci drogowej*, **wymaganego w odniesieniu do każdego zarządcy dróg** jest w OBWIESZCZENIU MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu **ustawy o drogach publicznych** [Dz. U. 2023 poz. 645]:

- Art. 20: **Do zarządcy drogi należy w szczególności:**
 - 1) **opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej** oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- Art. 35:
 - 1) Zarządca drogi **sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej** i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.

Wyniki ankietowania dotyczące aspektu opracowywania planów rozwoju sieci drogowej przez zarządców przedstawia rysunek zamieszczony na kolejnej stronie (Rys.10).



Rysunek 10. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania Planu Rozwoju Sieci Drogowej



I	GDDKiA Oddział Katowice	TAK
II	ZDW Katowice	TAK
III	PZD Będzin	NIE
IV	PZD Bieruń	TAK
V	ZDP Gliwice	TAK
VI	PZD Mikołów	NIE
VII	PZD Pszczyzna	W OPRACOWANIU
VIII	ZDP Tarnowskie Góry	NIE

GDDKiA o. Katowice oraz ZDW Katowice posiadają Plan Rozwoju Sieci Drogowej

OBJAŚNIENIA:

- TAK
- W OPRACOWANIU
- NIE
- GMINY NA PRAWACH POWIATU
- GRANICA GZM

Rysunek 11. Zarządcy Dróg, którzy posiadają/są w trakcie opracowania Planu Rozwoju Sieci Drogowej

Wyniki ankietowania dotyczące aspektu dostępności planów rozwoju sieci drogowej za pośrednictwem stron internetowych przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 1. Dostępność Planu Rozwoju Sieci Drogowej w poszczególnych gminach

LP	GMINA	Dostępność PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ na stronie internetowej	LINK	UWAGI
1	Będzin	NIE		
2	Bieruń	TAK	https://bip.bierun.pl/prawo/zarządzenia-burmistrza/B.0050.085.2017/idn:8578	
3	Chorzów	NIE		WSKAZANO NA: Plan rozwoju dróg wojew. w woj. śląskim
4	Gliwice	NIE		
5	Imielin	W OPRACOWANIU		
6	Katowice	TAK	https://bip.katowice.eu/Lists/Zarządzenia/Attachments/10983/263-2019b.pdf	
7	Pilchowice	W OPRACOWANIU	PROJEKT https://bip.pilchowice.pl/attachments/8911_350.pdf	
8	Psary	W OPRACOWANIU		
9	Ruda Śląska	NIE		
10	Siemianowice Śląskie	TAK	https://bip.msiemianowicesl.finn.pl/res/serwis/pliki/31989663?version=1.0	
11	Siewierz	W OPRACOWANIU	PROJEKT: https://siewierz.pl/uploaded_files/attachments/1623862570_1623832206strategia-rozwoju-gminy-siewierz-2027-projekt-czer.pdf	
12	Tychy	TAK	https://bip.umtychy.pl/index.php?action=PobierzPlik&id=161221	
13	Wryy	TAK	https://wryy.pl/files/8416/6791/1398/Plan_rozwoju_sieci_drogowej_dla_Gminy_Wryy_na_lata_2022-2030.pdf	
14	Zabrze	W OPRACOWANIU		

Źródło: opracowanie własne

3.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach:

1) należy dogłębniej rozpoznać przyczyny:

- a) braku twierdzącej odpowiedzi zarządców na pytanie o posiadanie/realizowanie opracowanego PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
- b) stosowania przez ankietowanych określenia „nie planuje się”,

skoro posiadanie opracowanego PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ w myśl cytowanej Ustawy o drogach publicznych jest obligatoryjne dla każdego zarządcy;

2) należy zastanowić się nad optymalnym sposobem:

- a) wyłonienia wzorcowych (tj. uwzględniających możliwe pełny zakres ustawowy) PLANÓW ROZWOJU SIECI DROGOWEJ; najczęściej bowiem plany te, będąc przygotowywanymi autonomicznie przez zarządców - albo są zbyt zubożone merytorycznie, albo wręcz mylone z innymi dokumentami gminy;
- b) uruchomienia procesu wymiany dobrych praktyk w zakresie opracowania projektu PLANU ROZWOJU SIECI DROGOWEJ – typowego dla poszczególnych grup zarządców.

3.3 PRZEGLĄD INFORMACJI O DZIAŁANIACH ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM - ZE ŹRÓDEŁ INNYCH NIŻ ANKIETY

3.3.1 Autostrady + drogi ekspresowe

DK-A Zapowiedzi Ministerstwa Infrastruktury w sprawie rozbudowy A4 na odcinku Metropolitalnym

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/rozbudujemy-kolejnych-60-km-autostrady-a4>]

Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk podpisał program inwestycji na rozbudowę autostrady A4 pomiędzy Katowicami a granicą województwa opolskiego.

Obecnie jezdnia główna autostrady na odcinku pomiędzy węzłem Katowice Murckowska a węzłem Gliwice Sośnica posiada przekrój 2x3, zmienny miejscowo 2x2 lub 2x4, a od węzła Gliwice Sośnica w stronę Opola 2x2.

Ze względu na bardzo duże obciążenie ruchem, gdzie średniodobowy ruch oscyluje od ponad 60 tys. do ponad 100 tys. pojazdów na dobę, istniejący przekrój autostrady jest niewystarczający, a poruszanie się po nim nie gwarantuje oczekiwanej swobody ruchu.

Za rozbudową autostrady przemawia również długi czas eksploatacji oraz osiągnięcie warunków brzegowych trwałości zmęczeniowej autostrady A4, czyli jej zużycie. W związku z tym w najbliższej przyszłości konieczne będzie wykonanie remontu nawierzchni.

Ogłoszenie postępowania przetargowego na przygotowanie dokumentacji studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) powinno nastąpić na początku przyszłego roku. Zakończenie etapu przygotowawczego przewidziano do 2028 roku. Realizację inwestycji zaplanowano w systemie Projektu i Buduj na lata 2031-2033.

UWAGA_1

Dla GZM jest to działanie o charakterze międzynarodowym/krajowym, strategicznym, którego rezultaty wpłyną na kształt jej systemu transportowego w okresie kierunkowym (na dziesięciolecie).

UWAGA_2

Wg roboczych informacji autorów ww. STEŚ ma być zamawiane jako projekt uwzględniający - poza rozwiązaniem „średnicowym” - także wariantowanie w ujęciu obwodnicowym.

W związku z powyższym Autorzy rekomendują:

- pozyskanie formalnego stanowisko GDDKiA DSS W-wa oraz GDDKiA o/K-ce w tej sprawie,
- wykonanie ewentualnie - **w ramach prac prowadzonych przez GZM jako wsad do ww. STEŚ** - wyprzedzającego w stosunku do prawdopodobnie wieloletnich prac w ramach STEŚ **uproszczonego studium sieciowego** w oparciu o wyniki pomiarów ruchu drogowego w GZM z 10.10.br. oraz aktualizację modelu ruchu dla metropolii.

DK-B – Przygotowania do zmian na autostradzie Katowice – Kraków

Źródło: **GDDKiA O/K-ce** (skrót autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowania-do-zmian-na-autostradzie-katowice--krakow>]

W 2027 roku kończy się koncesja spółki Stalexport Autostrada Małopolska na eksploatację i utrzymanie odcinka autostrady A4 pomiędzy węzłami Katowice Murckowska i Balice.

GDDKiA przygotowuje się do ogłoszenia przetargu na opracowanie dokumentacji niezbędnej do przebudowy i rozbudowy tego odcinka. Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk podpisał Programy Inwestycji, pozwalające na sfinansowanie prac na odcinku pomiędzy węzłami Murckowska i Balice I.

Trasa jest jedną z pięciu dróg (obok DK44 Tychy – Kraków, DK79 Kraków – Jaworzno, DK94 Dąbrowa Górnicza – Kraków i DW780/DW934 Kraków – Mysłowice) zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Krakowem i aglomeracją górnośląską. Ruch na tym odcinku jest największy ze wszystkich wymienionych dróg i stale rośnie.

Jednym z kluczowych zadań, po przejęciu od Stalexportu odcinka A4, będzie poprawa przepustowości tej drogi. Program Inwestycji podpisany przez ministra Andrzeja Adamczyka zapewnia środki na przygotowanie dokumentacji rozbudowy autostrady Katowice – Kraków o dodatkowy pas ruchu.

Prace projektowe obejmą opracowanie dokumentacji w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej oraz przeprowadzenie badań archeologicznych.

UWAGA_1

Dla GZM jest to działanie o charakterze międzynarodowym/krajowym, strategicznym, którego rezultaty wpłyną na kształt jej systemu transportowego w okresie kierunkowym (na dziesięciolecie).

UWAGA_2

Ww. STEŚ jest jednoznacznie kontekstowy w stosunku do zakresu działań zapowiadanych przez ministerstwo infrastruktury oraz GDDKiA **w ramach prac dla odcinka DK-A** i tak też winien być – zdaniem autorów – procedowany.

DK-C – S1 dla województwa śląskiego

Źródło: **GDDKiA O/K-ce** (skrót autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/trwaja-prace-na-budowie-s1-na-odcinku-podwarpie---dabrowa-gornicza2>]

Budowa tej drogi ekspresowej jest inwestycją o znaczeniu krajowym, jest przewidziana do realizacji w perspektywie finansowej UE 2014-2020 oraz znajduje się na liście inwestycji wymienionych

w załączniku nr 1 do PBDK 2014-2023 (z perspektywą do 2025) stanowiącej załącznik do Uchwały nr 108/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.

Konieczność jej budowy wynika z potrzeby stworzenia tranzytowego układu dróg na terytorium kraju.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze międzynarodowym/krajowym, strategicznym, którego rezultaty wpłyną na kształt jej systemu transportowego w okresie kierunkowym (na dziesięciolecia).

DK-D – Początkowe założenia projektowe S1

Źródło: GDDKIA O/K-ce (skrótów autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/s1-dla-województwa-slaskiego-poczatkowe-zalozenia-projektowe>]

Ponadstandardowy wzrost ruchu w korytarzu drogi S1 potwierdziły wyniki GPR 2020, a prowadzone prace projektowe i skorygowane prognozy ruchu wymagały analiz docelowych przekrojów dróg wg. Wytycznych poszerzenia jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu (WRD-23).

Wyniki opracowań projektowych wskazują na konkretne scenariusze rozbudowy analizowanych odcinków drogi ekspresowej do przekroju docelowego. Obecnie, z uwagi na zróżnicowanie zaawansowania zadań (od procedur przetargowych na projektowanie, do zleconych opracowań projektowych), prowadzone są analizy, które pozwolą określić możliwości formalno-prawne wynikające m.in. z Prawa Zamówień Publicznych i określające skutki planowanych działań. Zakończenie analiz planowane jest na przełom października i listopada br. i wówczas zostanie podjęta decyzja, jaki przekrój jest optymalny dla drogi S1 na odcinku Dąbrowa Górnicza – Łężyń.

Odcinek S1 Mysłowice – Bielsko-Biała jest budowany w przekroju 2x2 z rezerwą 2x3.

Weryfikacja przyrostów natężeń ruchu, wynikająca z kolejnych pomiarów GPR (rozpoczynając od 2030) będzie miała istotny wpływ na czas podjęcia działań związanych z dobudową trzeciego pasa. Mając na względzie fakt, iż proces inwestycyjny trwa około 10 lat, zakłada się, że prace powinny zostać uruchomione najpóźniej w 2043 roku.

Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 dla S1 na odcinku Żywiec – Zwardoń nie wykazują obecnie na wyczerpanie się przepustowości istniejącego jednojezdniowego przekroju drogi ekspresowej, a pojawiające się niedogodności w sąsiedztwie węzłów zasadniczo wynikają z parametrów lub ograniczeń na sieci pozostałych dróg publicznych.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze międzynarodowym/krajowym, strategicznym, którego rezultaty wpłyną na kształt jej systemu transportowego w okresie kierunkowym (na dziesięciolecia).

DK-E – Wniosek o DŚU dla drugiego odcinka S11

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/zlozylismy-wniosek-o-dsu-dla-drugiego-odcinka-s11>]

W kwietniu 2018 roku GDDKIA O/K-ce ogłosiliśmy przetarg na opracowanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy ok. 65 km drogi S11 w woj. śląskim. W październiku 2018 roku zawarliśmy z biurem projektowym Complex Projekt z Katowic umowę na wykonanie tej dokumentacji.

Opracowanie to podzielono na dwa odcinki:

- *od granicy województw opolskiego i śląskiego do rzeki Mała Panew (granica powiatów lublinieckiego i tarnogórskiego) o długości prawie 30 km,*
- *od Małej Panwi do węzła z autostradą A1 w Piekarach Śląskich, ponad 35 km.*

Dla obu odcinków opracowane zostały po cztery warianty przebiegu trasy o takim samym stopniu szczegółowości. Na końcowym fragmencie wszystkie warianty drogi ekspresowej zlokalizowane zostały na terenie Piekar Śląskich i bieżą w tym samym śladzie - wzdłuż istniejącej drogi wojewódzkiej nr 911 (na odcinku od projektowanego węzła Radzionków do ul. Pod Lipami) oraz w śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 911 (na odcinku od ul. Pod Lipami do połączenia z autostradą A1).

Ponadto dla samego węzła Piekary Śląskie zaprojektowano trzy warianty skomunikowania nowej drogi S11 z istniejącą autostradą A1 oraz układem dróg lokalnych.

Uwaga: na etapie procedowania decyzji DŚU dla odcinka drugiego nie będą następowały ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie geometrii węzła Piekary Śląskie i dowiązania się do istniejącej sieci dróg. Analiza szczegółowych rozwiązań projektowych tego węzła przeprowadzana będzie na kolejnym etapie przygotowania inwestycji, tj. na etapie opracowania Koncepcji programowej. Będzie ona uwzględniała analizy ruchowe i przepustowości lokalnego układu dróg. Dlatego też we wniosku o DŚU wskazaliśmy wariant węzła o największej zajętości terenu oraz o największym zakresie oddziaływania inwestycji. Dzięki temu nie wstrzymamy procedowania DŚU, a jednocześnie zachowamy możliwość wprowadzenia rozwiązań projektowych węzła po wykonaniu szczegółowych analiz na kolejnym etapie realizowania prac projektowych.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze międzynarodowym/krajowym, strategicznym, którego rezultaty wpłyną na kształt jej systemu transportowego w okresie kierunkowym (na dziesięciolecia).

3.3.2. Pozostałe drogi krajowe

DK-F – Rozbudowa DK94 Pyskowice - granica m. Zabrze

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów autorów raportu)

[<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/rozbudowa-dk94-pyskowice---granica-m-zabrze>]

Trwają intensywne prace na blisko 12-kilometrowym odcinku DK94. Przypominamy, że 6 czerwca wyłączony z ruchu został ok. 5-kilometrowy odcinek Pyskowice - Boniowice. Organizację ruchu zmieniono z uwagi na otwarcie frontu robót w celu przebudowy konstrukcji drogi, wybudowania kanalizacji deszczowej oraz przebudowy urządzeń kolidujących z inwestycją. Prace na tym etapie potrwać około 6 miesięcy.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze krajowym/regionalnym.

DK-G – Przebudowa/budowa dróg w Sławkowie

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów autorów raportu)

[<https://www.slawkow.pl/spotkanie-w-sprawie-powiatowej-inwestycji>]

Sławków jest w trakcie realizacji inwestycji obejmującej budowę łącznika drogowego dla samochodów ciężarowych pomiędzy DK 94 a Euroterminalem i stacją PKP LHS, na którą pozyskaliśmy 250 mln zł. Aktualnie opracowano koncepcję programową (KP) oraz powiązany z nią Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU).

UWAGA

Dla GZM na obecnym etapie procedowania zadania przez miasto jest to działanie o charakterze regionalnym.

3.3.3 Drogi wojewódzkie

DW-A – Szykuje się duża inwestycja drogowa w Będzinie! będą remontować słynną "nerkę" i całą DW910 w mieście

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów autorów raportu)

[<https://bedzin.naszemiasto.pl/szykuje-sie-duza-inwestycja-drogowa-w-bedzinie-beda/ar/c1-9491335>]

Droga wojewódzka nr 910 w Będzinie będzie całkowicie wyremontowana i zmodernizowana. Ekipy drogowców zajmą się m. in. słynną w całej Polsce „nerką” czyli taką dziwną konstrukcją, zastępującą tradycyjne rondo lub skrzyżowanie, podczas jazdy po której cztery razy można wpaść pod ten sam tramwaj. ZDW w Katowicach nie przewiduje się jednak gruntownych zmian geometrii czy układu dróg na „nerce”. Zostaną one po prostu zmodernizowane.

Generalnie prace podzielone zostały na trzy etapy. Planowana inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz zapewnienie odpowiedniej płynności, dzięki wprowadzeniu jednolitych przekrojów, poprawie stanu technicznego nawierzchni i budowie chodników i dróg pieszo-rowerowych.

Wszystkie prace w ramach tej inwestycji powinny zostać wykonane w 30 miesięcy od podpisania umowy.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze regionalnym.

DW-B – DW 928 zamknięta dla tranzytu => tutaj chyba były wykonywane pomiary ruchu

Źródło: ZDW Katowice (skrótów autorów raportu)

[<https://zdw.katowice.pl/pl/10/1695714199/160>]

DW 928 zostanie zamknięta od 26 września 2023 r. dla ruchu tranzytowego na całym odcinku tzn. od skrzyżowania z DK 44 do skrzyżowania z DK 1.

Zamknięcie nie dotyczy: mieszkańców posesji od ul. Krakowskiej w Mikołowie do ul. Łukowej w Kobiórze, lokalnych przedsiębiorców, autobusów ZTM, służb miejskich i ratowniczych, kierujących pojazdami budowy. Pozostali użytkownicy zostaną przekierowani na objazd drogami krajowymi DK 44 i DK 1 przez węzeł drogowy w Tychach. Objazd zaprojektowano dla kierunków do Bielska-Białej, Pszczyny, Kobióra i Mikołowa.

Przedsięwzięcie obejmuje całkowitą przebudowę konstrukcji jezdni, ujednolicenie jej szerokości, przebudowę skrzyżowań, budowę zatok autobusowych, budowę i przebudowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych, przebudowę zjazdów.

Przebudowywana droga podzielona jest na następujące odcinki:

Etap I — Mikołów — Wiry od km 0+053,53 do km 5+069

Etap II — Wiry — Gostyń od km 5+100 do km 13+028

Etap III — Gostyń — Kobiór od km 13+477,2 do km 15+441

Przewidywany termin zakończenia robót budowlanych w przypadku etapu Wiry – Gostyń to wiosna 2025 roku, a etapów Mikołów – Wiry i Gostyń – Kobiór to wiosna 2026.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze regionalnym.

DW-C – Rozpoczęły się prace przy przebudowie DW 925

Źródło: **ZDW Katowice** ((skrótów autorów raportu)

[<https://zdw.katowice.pl/pl/10/1692621650/160>]

Rozpoczęła się przebudowa DW 925 na odcinku od granicy Rudy Śląskiej do granicy Rybnika.

Od 21.08.2023 r. wykonawca wprowadził ruch wahadłowy na kilku odcinkach między granicą miasta Ruda Śląska i Mikołowa do skrzyżowania z DK 44. Sukcesywnie odcinki o ruchu wahadłowym będą się zmieniały w miarę postępu prac. Prosimy o zachowanie ostrożności, przestrzeganie nakazów wynikających ze znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej i poleceń osób uprawnionych do kierowania ruchem.

Przewidywany termin zakończenia robót budowlanych to wiosna 2026 r.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze regionalnym.

DW-D – Trasa N-S rusza na północ. Rozpoczęła się budowa piątego odcinka

Źródło: **ZDW Katowice** (skrótów autorów raportu)

[<https://katowice.tvp.pl/73459013/trasa-n-s-rusza-na-polnoc-rozpoczela-sie-budowa-piatego-odcinka>]

Rozpoczęła się budowa kolejnego, piątego odcinka trasy N-S. Tym razem droga poprowadzi na północ - od Rudy Śląskiej do granicy z Bytomiem.

Piąty fragment trasy N-S pobiegnie od ulicy Magazynowej do ulicy Piastowskiej. Inwestycja obejmuje także budowę ronda turbinowego przy ul. Magazynowej oraz przebudowę tej ulicy. Obecnie trwa przygotowanie terenu oraz wycinka drzew. Docelowo trasa N-S połączy autostradę A4 z Drogową Trasą Średnicową.

Koniec inwestycji zaplanowano na 2026 rok.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze regionalnym.

DW-E – Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK 44

Źródło: **ZDW Katowice** (skrótów autorów raportu)

[<https://zdw.katowice.pl/pl/9/1657525948/1657526069/0>]

Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK 44, trwa od 21.06.2022 r.

Droga Wojewódzka nr 934 stanowi uzupełnienie kluczowej sieci drogowej łącząc DK44 i S1. Jest to jeden z głównych szlaków dojazdu m.in. do Kopalni Węgla Kamiennego „Piast”, jak również terenów przemysłowych, na których znajduje się firma FIAT AUTO POLAND.

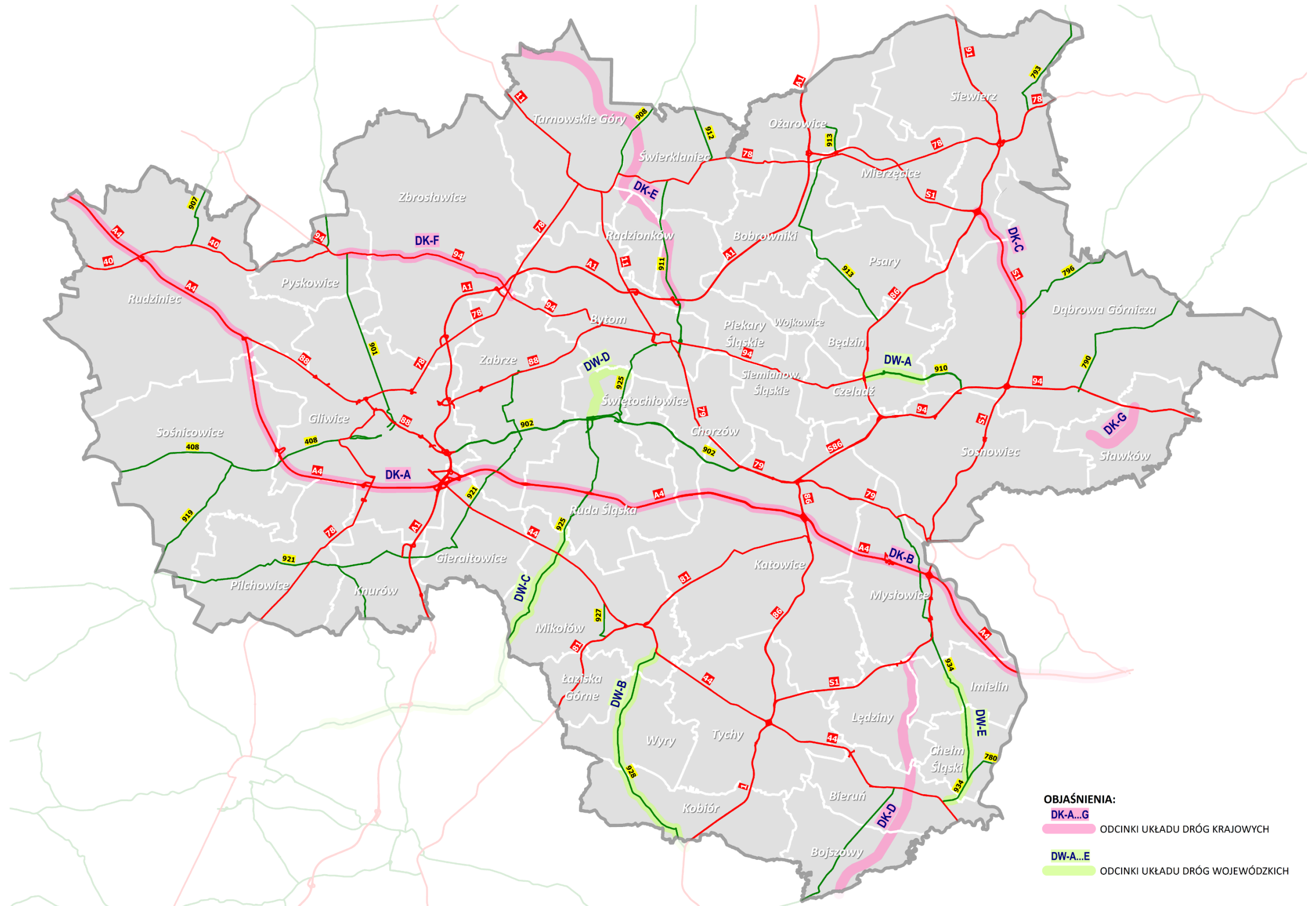
Zakres inwestycji obejmuje przebudowę konstrukcji nawierzchni, ujednolicenie szerokości jezdni, przebudowę skrzyżowań, budowę zatok autobusowych, budowę/przebudowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych, przebudowę zjazdów.

Przewidywany termin zakończenia robót budowlanych to jesień 2024 roku.

UWAGA

Dla GZM jest to działanie o charakterze regionalnym.

Na następnej stronie przedstawiono lokalizację odcinków układu GZM zaprezentowanych w ramach pozyskiwania oraz syntezy przez autorów rozproszonych informacji/danych o działaniach prorozwojowych ze źródeł poza ankietowych (Rys.12).



Rysunek 12. Lokalizacja odcinków układu GZM zaprezentowanych w ramach rozproszonych informacji/danych o działaniach prorozwojowych ze źródeł poza ankietowych

3.4 PRZEGLĄD INFORMACJI Z MATERIAŁÓW WEWNĘTRZNYCH GZM

Wg informacji pozyskanych przez Autorów w Departamencie Projektów i Inwestycji GZM - w zakresie transportu drogowego podejmowane są następujące zadania:

1. **CH-1 [Projektowane przełożenie DK79]:** wykonano (na zlecenie GZM) opracowanie pn. "Analizy optymalizacji działań adaptacyjnych dotyczących planowanego przedłużenia drogi ekspresowej S11 w korytarzu Węzeł Piekary Śląskie (autostrada A1) – Węzeł Katowice Witosa (autostrada A4) z odcinkowym wykorzystaniem koncepcji alternatywnego przebiegu DK79 na terenie miasta Bytom, Chorzów oraz Katowice". Po analizie ówczesnych uwarunkowań terenowych, instytucjonalnych i finansowych - **inwestycja została zawieszona**;
2. **DTŚ PN [Planowana DTŚ Północ]:** podpisano Porozumienie Wstępne na rzecz realizacji inwestycji. W 2017 r. miasto Katowice ogłosiło przetarg na "**Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn. Przedłużenie ul. Stęślickiego na odcinku od ul. Misjonarzy Oblatów do al. W. Korfantego w Katowicach**". Miasto zapewniło o przedstawieniu dokumentacji projektowej, w momencie ukończenia jej opracowywania. Jej kształt będzie przesądzał o dalszym przekroju trasy. Do dziś GZM nie otrzymała dokumentacji. Zakres inwestycji po stronie GZM to przygotowanie dokumentacji na potrzeby budowy odcinka DTŚ Północ od skrzyżowania planowanej ul. Stęślickiego z al. Korfantego do DK94 w Czeladzi. Aby inwestycja mogła zostać rozpoczęta niezwłocznie po otrzymaniu dokumentacji projektowej dla ww. zadania UM Katowice, pod koniec 2022 r. przygotowano Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia na "**Wykonanie pełnego rozpoznania geologicznego wraz z opracowaniem elementów Koncepcji dla budowy DTŚ Północ**";
3. **I/G-2 [Planowana DTŚ Wschód – odc. południowy (odc. do Jaworzna)] oraz I/G-3 [Planowana DTŚ Wschód – odc. północny (odc. do Sosnowca)]:** GZM podpisała porozumienie wstępne z Miastem Katowice, Sosnowiec i Mysłowice na rzecz realizacji DTŚ Wschód, w grudniu 2021 r. Obowiązywało ono do 31 grudnia 2022 r. Pozwoliło na przejęcie przez GZM roli lidera w procesie przygotowania i budowy tej trasy. W toku spotkań koordynacyjnych, przedstawiciele gmin (wydelegowani przez prezydentów miast jako koordynatorzy) określili swoje oczekiwania wobec GZM w procesie inwestycyjnym i zaprezentowali wszelkie dokumenty, które dotychczas powstały. Były to:
 - koncepcja budowy DTŚ Wschód,
 - modele ruchu,
 - opinie geotechniczne,
 - materiały ewidencyjne,
 - studium transportowe,
 - raport o oddziaływaniu na środowisko.

W efekcie dotychczasowych prac, **GDOŚ wydała ostateczną decyzję środowiskową w lutym 2022 r., dla południowego odcinka DTŚ - od planowanego Węzła Lwowska do Węzła Jęzor (przez istniejącą ul. Obrzeżną Zachodnią), podtrzymując decyzję RDOŚ w Katowicach z 23 maja 2019 r.**

Do dziś natomiast **brak jest ostatecznej decyzji środowiskowej dla odcinka północnego, tj. od planowanego Węzła Janów do Węzła Bór na S1.** Zespół projektowy GZM oczekuje, że ta decyzja zostanie wydana jeszcze w **IV kwartale bieżącego roku (11.2023), zgodnie z informacjami GDOŚ.**

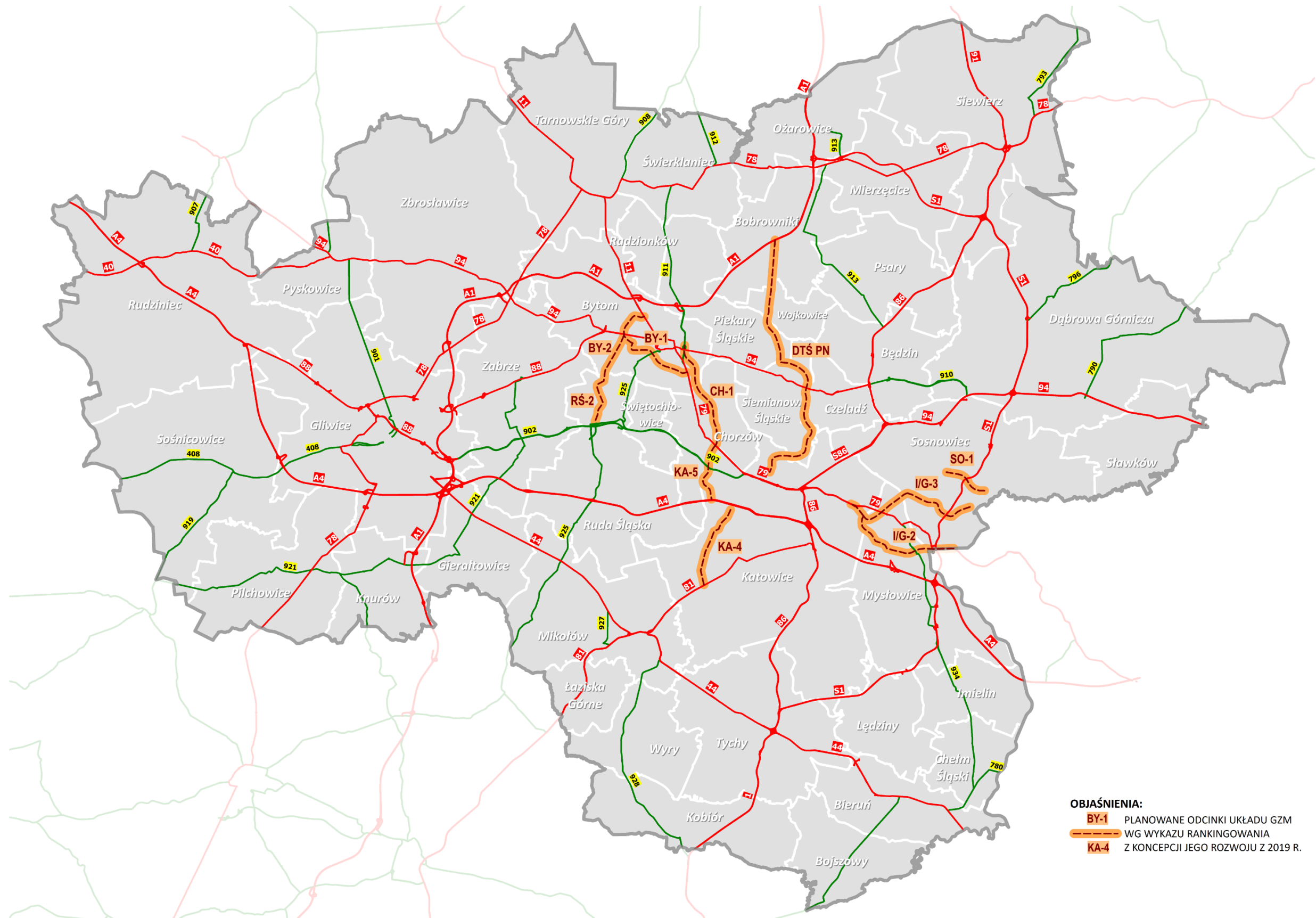
Zespół projektowy GZM, po analizie dotychczasowych przygotowań do budowy DTŚ Wschód, zarekomendował rozpisanie przetargu na stworzenie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (dalej PFU) dla DTŚ Wschód - **odc. południowy**: W. Lwowska – W. Jęzor (czyli jednego zakresu inwestycji dla którego wydana została Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach - dalej DŚU). Ten sposób działania pozwoliłby na stworzenie dokumentacji pod tryb „projektuj i buduj”. Uwzględniając pozytywne rozstrzygnięcie starań o finansowanie budowy DTŚ Wschód - **odc. południowy**, można by zakładać stosunkowo szybką realizację projektu budowlanego i prac budowlanych dla tego odcinka trasy.

Niestety, dla ww. **południowego odcinka DTŚ** - pozyskana w lutym 2022 r. ostateczna decyzja środowiskowa r., - została **zaskarżona i uchylona przez Wojewódzki Sąd Administracyjny. Sprawa przez cały 2023 r. oczekuje na rozwiązanie w Naczelnym Sądzie Administracyjnym, co uniemożliwia planowane zamówienie PFU przez GZM.**

Natomiast **UM Katowice zamówił koncepcję przebudowy wylotu z tunelu w ciągu DK79 (DTŚ)**, aby poprawić przepustowość wyjazdu z centrum miasta w stronę: Krakowa, Tychów (DK86 i do A4), Mysłowic (DK79; ślad DTŚ Wschód), Sosnowca oraz Warszawy (S86). **Koncepcja została zaprezentowana GZM.**

5. **KA-4 [Połączenie planowanych inwestycji drogowych pomiędzy A4 a ul. Kościuszki [DK81] w Katowicach]**: inwestycja **nie została przekazana do GZM**. Wg wiedzy Dep. PI, UM Katowice ogłosił przetarg opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy przedłużenia ul. Bocheńskiego na południe miasta, w grudniu 2022 r. Źródłowa wiedza powinna być w spółce Katowickie Inwestycje S.A.
6. **SO-1 [Projektow. Połączenie (S1 – Euroterminal – DK94)]**: UM Sławków pozyskał promesę rządową na dofinansowanie inwestycji w kwocie 250 mln zł. Aby przystąpić do działań projektowych, Miasto Sławków wystąpiło do GZM o dotację celową na przygotowanie PFU. Została przyznana kwota 500 000 zł. Źródłowa wiedza odnośnie aktualnego statusu zadania powinna być pozyskana w UM Sławków w ramach kolejnych raportów.
7. **RŚ-2 [Projektowana trasa N-S]**: inwestycja **nie została przekazana do GZM**.
8. **KA-5 [Planowane przedłużenie DK79]**: patrz info w **CH-1**.
9. **BY-1 [Projektowana „BeCeTka”]**: **brak komentarza**.
10. **BY-2 [Połączenie trasy N-S z BeCeTką z wykorzystaniem dawnego torowiska kolejowego]**: inwestycja **nie została przekazana do GZM**.

Na następnej stronie zaprezentowano lokalizację planowanych odcinków układu GZM z koncepcji jego rozwoju z 2019 r. skomentowanych przez Departament Projektów i Inwestycji (PI) w kontekście stanu bieżącego procedowania ich realizacji (Rys.13).



Rysunek 13. Lokalizacja planowanych odcinków układu GZM z koncepcji jego rozwoju z 2019 r. skomentowanych przez Departament Projektów i Inwestycji (PI) w kontekście stanu bieżącego procedowania ich realizacji

3.5 PRZEGLĄD INNYCH DOKUMENTÓW ISTOTNYCH DLA TRANSPORTU DROGOWEGO W GZM

Obecnie podstawowym dokumentem dot. transportu jest Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (RPT). Jest to dokument o charakterze strategicznym. Stanowi on Załącznik nr 1 do Uchwały nr 2218/459/VI/2023 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 27 października 2023 r.

(Uwaga: wybór poniższych fragmentów treści RPT pochodzi od autorów raportu, zachowano oryginalną numerację tabel oraz rysunków wg. dok. RPT woj. Śląskiego)

A. WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU W GZM WYNIKAJĄCE Z RPT

Logika budowy wariantów rozwojowych systemu transportu w województwie śląskim podporządkowana była zdefiniowanemu celom. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO₂;
- zwiększenie dostępności transportowej i likwidacja wykluczenia transportowego;
- poprawa bezpieczeństwa drogowego;
- zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych.

W ramach wstępnego wariantowania rozwoju systemu transportu woj. śląskiego rozróżniono trzy warianty rozwojowe (badane w pierwszej kolejności), tj.:

- **Kolej ++:** oparty na rozwoju systemu kolejowego,
- **Multimodalny Transport:** o zoptymalizowanym rozwoju,
- **Innowacyjny Transport:** sięgający dalej w przyszłość.

Oprócz powyższych wariantów badaniu podlegał także **wariant referencyjny Odniesienia** - zakładający rozwój regionalnego systemu transportu ograniczony do inwestycji, których realizacja nie wynika z niniejszych badań, lecz jest powodowana innymi czynnikami np. stopniem zaawansowania prac, przyznanym dofinansowaniem, realizacją inwestycji przez niezależną jednostkę.

W toku analiz przebadano także warianty:

- **Wynikowy:** uwzględniający inwestycje, które w największym stopniu wpisują się w działania realizacji celów Regionalnego Planu Transportowego, a jednocześnie wykazują dużą efektywność ze względu na kryterium ruchowe;
- **Minimalny:** uwzględniający jedynie inwestycje, których realizacja już się rozpoczęła lub mają przyznane dofinansowanie.

Zestawienie inwestycji i działań uwzględnionych w poszczególnych wariantach rozwojowych przedstawiono szczegółowo w raporcie z Etapu 7 (Scenariusze prognostyczne i warianty rozwojowe) Części I. Studium analityczno-prognostycznego - rozdz. 2. (Warianty rozwoju systemu transportu), stanowiącej element diagnostyczny zrealizowany na potrzeby opracowania projektu RPT.

Analiza wielokryterialna wykonana dla trzech ww. wariantów rozwojowych oraz Wariantu Odniesienia - szczegółowo przedstawiona w dokumencie Część I Studium analityczno-prognostyczne Etap 7, częściowo również w rozdziale 6.4 RPT (Zestawienie mierników realizacji celów RPT) - jednoznacznie

wskazała na **Wariant Innowacyjny Transport**, jako wariant najlepiej realizujący postawione cele RPT. **Wariant ten cechował się największym rozwojem sieci drogowej, co oznaczało największą dostępność i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Wariant ten jednocześnie nie spowodował wzrostu pracy transportowej w ruchu drogowym z jej negatywnymi konsekwencjami, pomimo wzrostu liczby podróży samochodowych w podziale zadań przewozowych. Było to efektem skracania drogi w wyniku budowy nowych połączeń. Jednocześnie wariant ten wypadł korzystnie w zakresie ograniczenia emisji CO₂, co było spowodowane przyjęciem, większego rozwoju elektromobilności, niż w pozostałych wariantach.

Jednak wariant ten posiada jeden istotny mankament, który sprawia, że nie należy go rozważać w kontekście horyzontu do 2030 r. Charakteryzuje się zbyt mocno rozbudowaną listą inwestycji drogowych, która zarówno ze względów finansowych jak i organizacyjnych wydaje się nie do zrealizowania w przeciągu ośmiu lat.

Z tego powodu zbudowano **Wariant Wynikowy**, oparty na Wariacie Innowacyjnym, który zawierał mniejszą listę inwestycji na drogach wojewódzkich. **Jest on rekomendowany do realizacji w RPT.**

Listę zadań inwestycyjnych w zakresie sieci drogowej ograniczono, przenosząc do Wariantu Wynikowego jedynie te z inwestycji, które w największym stopniu wpisują się w działania realizacji celów regionalnego planu transportowego, a jednocześnie wykazują dużą efektywność z uwagi na kryterium ruchowe.

Wybór inwestycji wykonano według dwóch zasad:

- Nowa (modernizowana) inwestycja musi być obciążona ruchem (stosunek natężenie/przepustowość powinien wynosić powyżej 0,5) i jednocześnie musi odciążać z ruchu samochodowego obszary zamieszkałe;
- Inwestycje o najwyższych nakładach finansowych muszą się charakteryzować wyższą efektywnością od inwestycji o niższych nakładach finansowych.

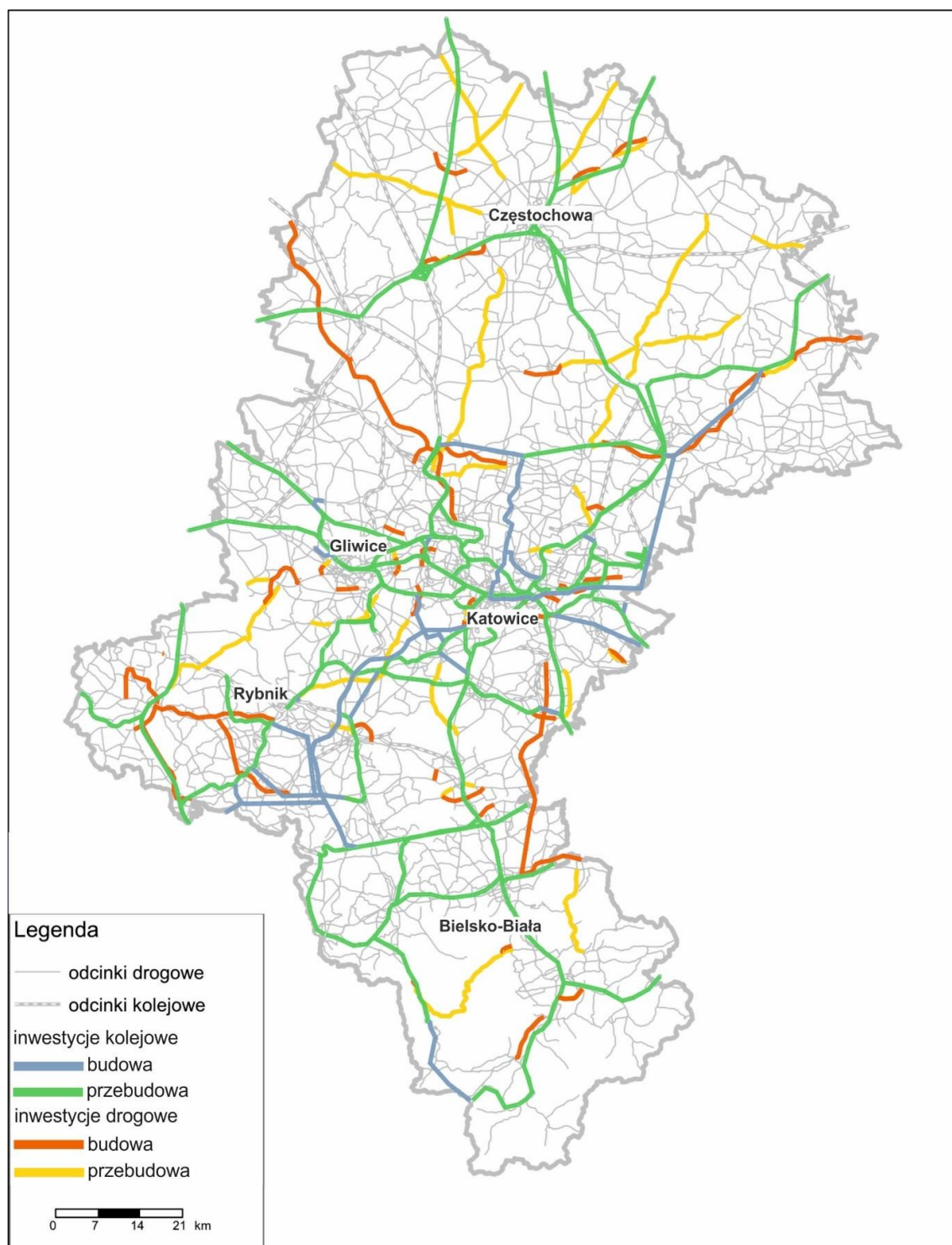
Zoptymalizowano sieć połączeń autobusowych. Ograniczono połączenia autobusowe w korytarzach nowych połączeń kolejowych, zmniejszając zjawisko „kanibalizacji”. Wprowadzono nowe lokalne połączenia autobusowe prowadzące do przystanków kolejowych w gminach, w których udział transportu zbiorowego był niski, a jednocześnie brakowało połączeń autobusowych z koleją (były to gminy spoza GZM: Koniecpol, Przystajń, Lipie, Krzepice, Kuźnia Raciborska i Ujsoty).

W zakresie połączeń kolejowych ich bogata sieć wynika z założeń przyjętych w Wariacie Odniesienia.

Oprócz inwestycji w Wariacie Wynikowym uwzględnia się również szereg działań bezinwestycyjnych wpływających na realizację celów RPT w tym działań wpływających na zmianę postaw społecznych dotyczących korzystania z transportu publicznego, zmniejszenia emisji CO₂ czy poprawę bezpieczeństwa. Działania te zostały opisane w dokumencie RPT pn. Część I. Studium analityczno-prognostyczne Etap 7.

Inwestycje liniowe uwzględnione w Wariacie Wynikowym w 2030 r. zaprezentowano na poniższym rysunku (Rys. 20) (uwaga: lokalizacje inwestycji należy traktować poglądowo, w wielu przypadkach brak jest jeszcze sprecyzowanych koncepcji inwestycji, a w przypadku, gdy są, to i tak skala, którą operuje RPT nie pozwala na dokładne odwzorowanie lokalizacji inwestycji).

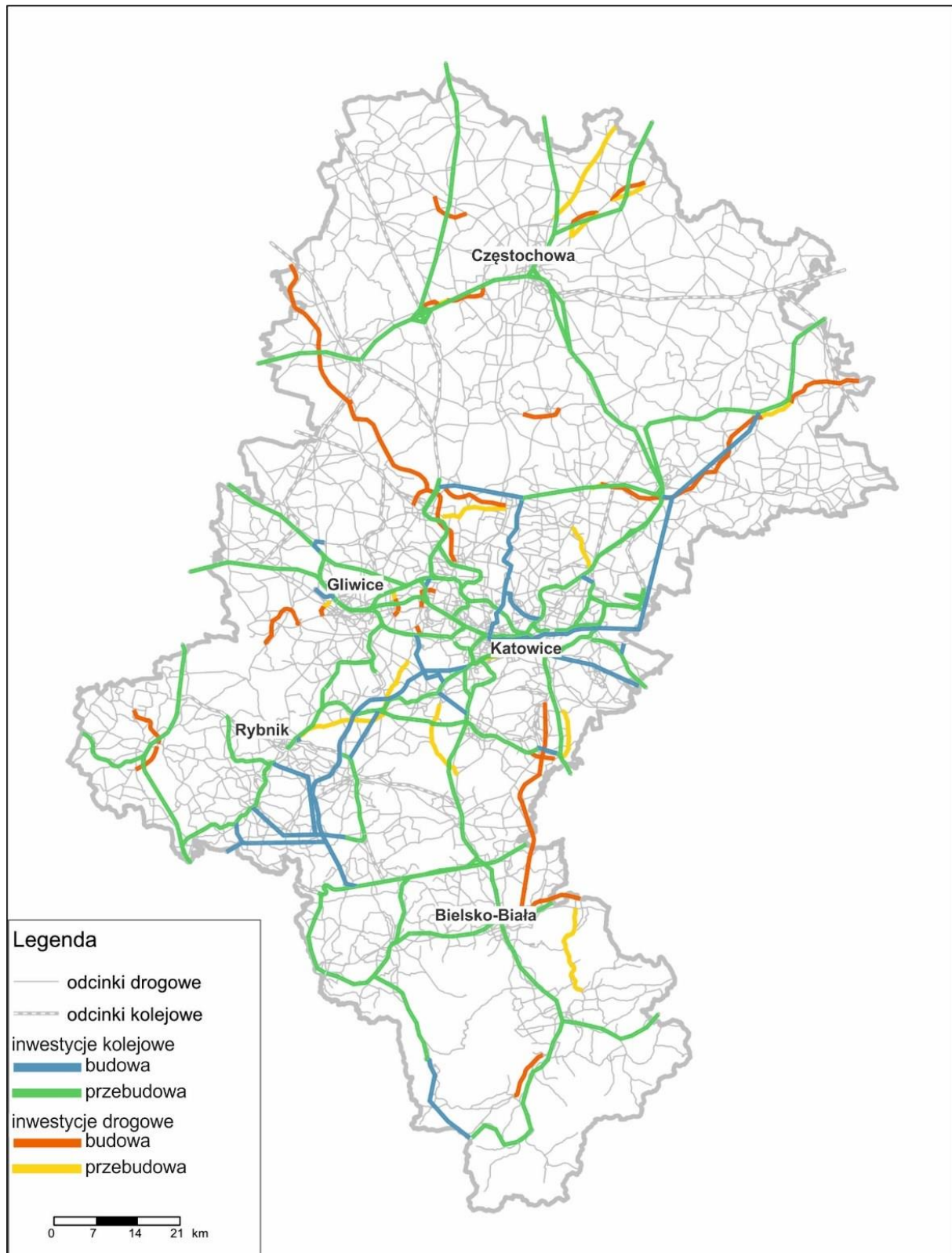
Rysunek 20. Inwestycje liniowe uwzględnione w Wariancie Wynikowym - 2030 r.



Źródło: RPT Województwa Śląskiego

W Wariancie Odniesienia znalazły się inwestycje, które mają mocno zaawansowane plany, ale nie mają jeszcze przyznanego dofinansowania, dlatego zdecydowano się przebadać również Wariant Minimalny dla stanu 2030 r. W wariantcie tym zawarto jedynie inwestycje, których realizacja już się rozpoczęła lub mają przyznane dofinansowanie. Inwestycje liniowe uwzględnione w **Wariantcie Minimalnym w 2030 r.** zaprezentowano na poniższym rysunku (Rys. 21)

Rysunek 22. Inwestycje liniowe uwzględnione w Wariantcie Minimalnym - 2030 r.



Źródło: RPT Województwa Śląskiego

B. DZIAŁANIA I INWESTYCJE SZCZEBŁA KRAJOWEGO, REGIONALNEGO I PONADLOKALNEGO

B.1. Działania i inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego do roku 2030

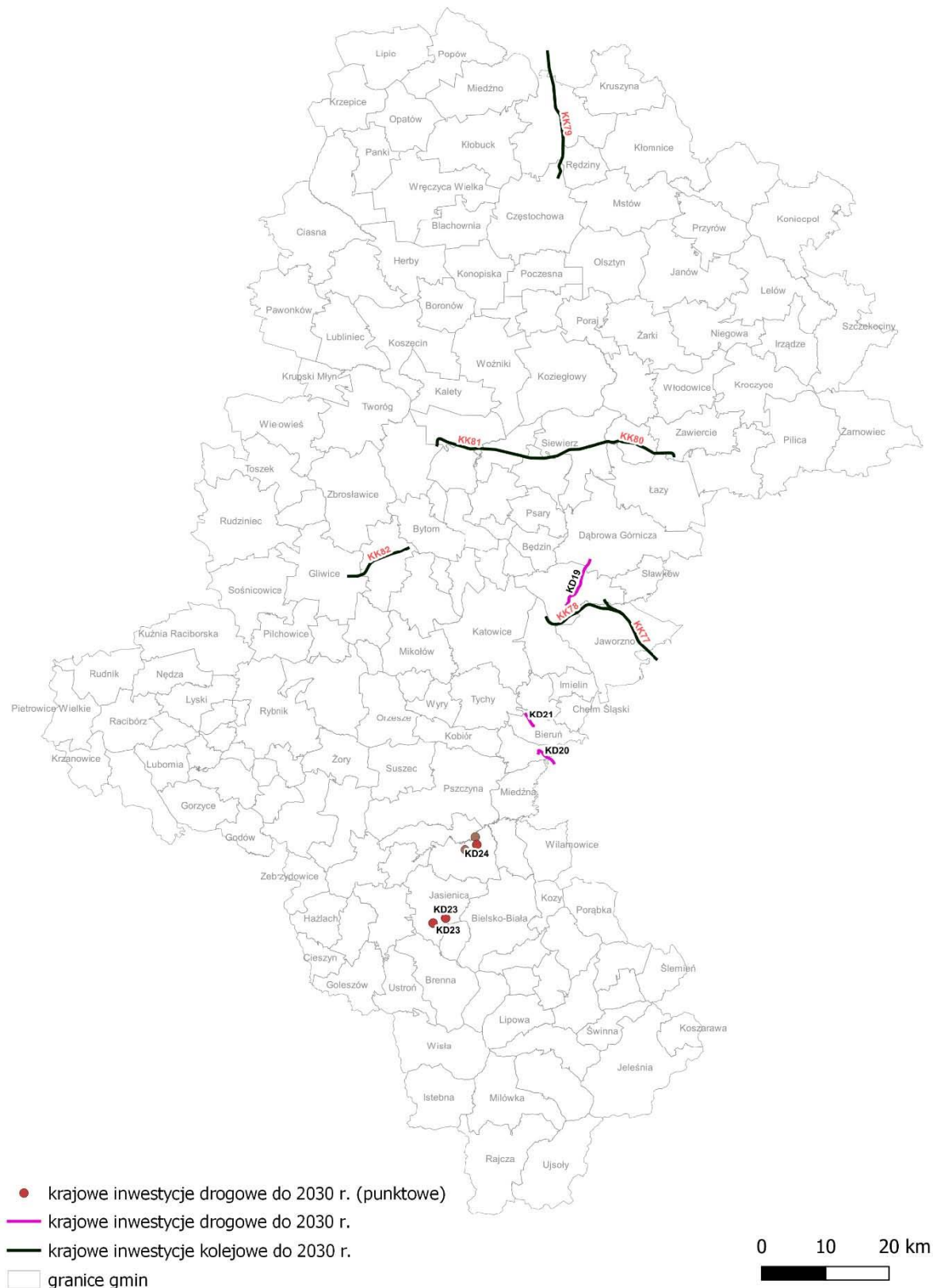
Działania i inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego to inwestycje nieujęte w krajowych programach i strategiach, a uzupełniające zamierzenia krajowe i jednocześnie mające duże znaczenie dla regionu. Działania te:

- wpłyną na poprawę i rozwój publicznego transportu zbiorowego oraz na problem wykluczenia transportowego,
- poprawią drożność korytarzy i komunikację na odcinkach najbardziej obciążonych ruchem,
- umożliwią usprawnienie układu transportowego istniejących terminali multimodalnych, zwiększając ich dostępność i atrakcyjność.

Przyjęte horyzonty czasowe określone zostały na podstawie planów podlegających ciągłym modyfikacjom, dlatego należy dopuścić możliwość realizacji poszczególnych inwestycji w innym horyzoncie czasowym.

Inwestycje kolejowe i drogowe zaplanowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego nieujęte w dokumentach strategicznych przedstawiono na poniższym rysunku (Rys. 33).

Rysunek 33. Inwestycje drogowe i kolejowe rekomendowane do realizacji do 2030 r. z poziomu krajowego.



Źródło: RPT Województwa Śląskiego

Na etapie tworzenia fiszek projektowych dopuszcza się modyfikację nazw inwestycji pod warunkiem zachowania zakresu i charakteru inwestycji wskazanej w RPT.

B.2. Działania i inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu krajowego po roku 2030

Po 2030 r. proponowanym zakresem inwestycyjnym objęte są głównie przebudowy, modernizacje i rewitalizacje istniejących linii kolejowych. Inwestycje te zwiększają dostępność transportu publicznego, charakteryzują się jednak niską efektywnością.

W zakresie inwestycji drogowych, przewiduje się do realizacji **tylko dwie inwestycje**. Są to duże przedsięwzięcia istotne z punktu widzenia województwa. Jednocześnie, należy nadmienić, że inwestycje te są na wczesnym etapie planowania i nie są ujęte w krajowych planach realizacyjnych.

Szczególną rolę **odgrywa nowy odcinek drogowy (mający stanowić alternatywę dla autostrady A4) tzw. A4bis**. Odcinek ten pozwoli na zamknięcie tzw. **Ringu GZM, czyli obwodnicy GZM, wewnątrz której można realizować politykę uspokajania ruchu i priorytetów dla transportu zbiorowego i odciążać ten obszar z negatywnego oddziaływania rosnącego ruchu tranzytowego**.

Uwaga. Drugą drogową inwestycją rekomendowaną do realizacji po roku 2030 (wg komentarza pozyskanego z jednostki autorskiej projektu RPT: Biuro Inżynierii Transportu - BIT Poznań) była "Budowa trasy S46 (tzw. "Szlak staropolski") granica państwa – Opole – Częstochowa – Kielce – Lublin – granica państwa". Inwestycja została zakwalifikowana jako drugorzędna, dlatego w tekście Planu nie została wymieniona, autorzy ograniczyli się do A4bis zakwalifikowanej jako podstawowa. W chwili tworzenia Planu inwestycja nie miała, zdefiniowanej konkretnie lokalizacji.

Co do konfliktów jakie może budzić szczegółowa lokalizacja inwestycji i przyjęte rozwiązania, powinny być one rozwiązywane w drodze konsultacji z lokalnymi społecznościami.

B.3. Działania i inwestycje szczebla regionalnego do roku 2030

Działania i inwestycje szczebla regionalnego do roku 2030 to podstawowy zakres działań i inwestycji w ramach RPT. Ich celem jest sprawne funkcjonowanie transportu w powiązaniach regionalnych.

Inwestycje w rozbudowę sieci kolejowych przewidziane są w ramach inwestycji szczebla krajowego, natomiast w ramach działań szczebla regionalnego zakładane jest uruchomienie nowych połączeń kolejowych na rozbudowanej sieci i zakup niezbędnego taboru oraz rozwój zaplecza Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. Stawiany jest również nacisk na multimodalność transportu zbiorowego, zwłaszcza w zakresie organizacyjnym poprzez wspólną informację pasażerską czy wspólny bilet.

W zakresie transportu autobusowego konieczne będzie zoptymalizowanie sieci tego transportu, aby uniknąć zjawiska „kanibalizacji” (niepotrzebnej konkurencji pomiędzy usługami autobusowymi i kolejowymi) oraz zwiększenie integracji różnych środków transportu zbiorowego. Dodatkowo konieczne będzie zwiększenie oferty przewozowej w obszarach obsługiwanych wyłącznie przez transport autobusowy.

W zakresie sieci dróg wojewódzkich zakłada się budowę obwodnic i modernizację istniejących dróg.

Głównym celem tych inwestycji jest:

- zwiększenie dostępności transportu (cel 2.1),
- minimalizacja uciążliwości dla mieszkańców (cel 2.5),

- poprawa bezpieczeństwa ruchu (cel 3.1),
- zwiększenie niezawodności transportu (cel 3.2),
- zapewnienie dostępu do obszarów inwestycyjnych (cel 4).

Z punktu widzenia celów środowiskowych ważne jest, aby inwestycjom drogowym towarzyszyły działania wspomagające rozwój niskoemisyjnych środków transportu, takie jak budowa dróg rowerowych, w tym w ramach modernizacji i budowy dróg wojewódzkich, wydzielenie pasów autobusowych z dopuszczeniem pojazdów niskoemisyjnych, tworzenie stref czystego transportu czy rozbudowa sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Rozwój ruchu rowerowego wymaga budowy dróg o znaczeniu regionalnym w szczególności w ramach GZM. Takie działania sprawią, że realizowany będzie założony cel 1.1 zakładający obniżenie emisji CO₂.

Zgodnie z celami RPT transport w województwie ma być bardziej innowacyjny, dlatego należy wspierać badania naukowe w tym kierunku oraz firmy i startupy działające w branży transportu innowacyjnego.

Należy także przygotowywać bazę organizacyjną dla innowacyjnych środków transportu, w szczególności poprzez przygotowanie kadry.

Podkreślić należy istotne znaczenie działań nie inwestycyjnych. Mają one na celu zarówno wesprzeć osiągnięcie stawianych w RPT celów, jak również ograniczyć negatywne skutki koniecznych inwestycji.

Inwestycje posiadające zabezpieczenie w postaci środków finansowych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego przedstawiono w poniższej tabeli (Tab. 40).

Tabela 40. Inwestycje ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2023-2035

L.p.	Nazwa	Plan/ program
RK2	Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego	WPF
RK4	Organizacja usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób w latach 2016–2030 – zapewnienie ciągłości w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób	WPF
RD1	Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, etap I budowa obwodnicy Sośnicowic	WPF
RD2	Budowa mostu nad rzeką Odrą w ciągu DW 421	WPF/ Program Rządowy Mosty dla Regionów
RD3	Przebudowa skrzyżowania DW 786 z DP 1060S w miejscowości Wancerzów	WPF/ Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych
RD4	Budowa obwodnicy miejscowości Koziegłowy	WPF/ Fundusz Rozwoju Dróg
RD5	Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 789 w ul. Koziegłowskiej w Myszkowie wraz z budową przyległego układu drogowego, w zamian za likwidację przejazdu kolejowo -drogowego kat. A w km 256,551 linii kolejowej nr 1 w ul. Koziegłowskiej	WPF / POIiŚ
RD7	Rozbiórka i budowa wiaduktu nad torami PKP w ciągu drogi wojewódzkiej nr 906 w km 0+729 w miejscowości Lubliniec o nr ew. 133	WPF/ Rządowy Fundusz Polski Ład
RD8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śląska – A1 – do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik	WPF/ RPO WSL 2014-2020
RD9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 928 na odcinku od drogi krajowej nr 44 do drogi krajowej nr 1	WPF/ Rządowy Fundusz Polski Ład
RD10*	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 934 od m. Imielin do drogi krajowej nr 44	WPF/ Rządowy Fundusz Polski Ład
RD11	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 948 od drogi krajowej nr 52 do drogi wojewódzkiej nr 946	WPF
RD12	Projekt budowy Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie	WPF

L.p.	Nazwa	Plan/ program
RD13	Północno-zachodnia obwodnica Raciborza	WPF
RD14	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od m. Koniecpól do granicy województwa	WPF.III.B.38 Przebudowa dróg wojewódzkich oraz drogowych obiektów inżynierskich, w tym opracowanie dokumentacji projektowych budowy/przebudowy dróg wojewódzkich – wybrane inwestycje
RD15	Budowa nowego ciągu drogi wojewódzkiej nr 941 na odcinku Ustrów/Wiśla, etap I - odcinek od obwodnicy Ustronia do nowego mostu w Wiśle Obłaziec	
RD16	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 934 z DK-44 wraz z przebudową skrzyżowania DW-934 z linią kolejową w miejscowości Bieruń	
RD17	Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Łgoty Nadwarcie, etap II – odcinek 1 od Rynku w m. Koziegłowy do skrzyżowania z ul. Polną w m. Koziegłówki	
RD18	Przebudowa DW 941 odc Istebna Dzielec - Jaworzynka Krzyżowa	
RD19	Przebudowa DW 921 w gminie Pilchowice – etap II	
RD20	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 945 od skrzyżowania z ul. Isep w miejscowości Żywiec do granicy miejscowości Korbielów	
RD21	Przebudowa DW 901 na odcinku od granicy miasta Gliwice do skrzyżowania z DK 94 w miejscowości Pyskowice wraz z przebudową skrzyżowania na odcinku ulic Gliwicka i Zaolszany	
RD22*	Rozbudowa DW 793 na terenie gmin Siewierz, Myszków, Żarki oraz Janów, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	
RD23*	Rozbudowa DW 908 na odcinku Częstochowa - Tarnowskie Góry, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	
RD24	Budowa obwodnicy miejscowości Sośnicowice. Etap II	
RD25	Budowa zachodniej obwodnicy miejscowości Pszczyzna, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	
RD28	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 910 od drogi krajowej nr 86 do granicy miasta na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza	

Inwestycje istotne z punktu widzenia regionu i możliwe do uzyskania wsparcia na tym poziomie przedstawiono w tabeli (Tab. 41). Wydzielono inwestycje priorytetowe, czyli takie, które powinny być realizowane w województwie w pierwszej kolejności ze względu na swój strategiczny charakter. Na dalszym miejscu umiejscowiono inwestycje uzupełniające. Umieszczenie inwestycji na liście przedsięwzięć rekomendowanych z poziomu regionalnego nie przesądza o jej finansowaniu z tego poziomu.

Inwestycje i działania rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030 przedstawiono w tabeli (Tab. 41)

Tabela 41. Inwestycje i działania planowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków), programu FE SL 2021-2027 lub z innych źródeł do roku 2030

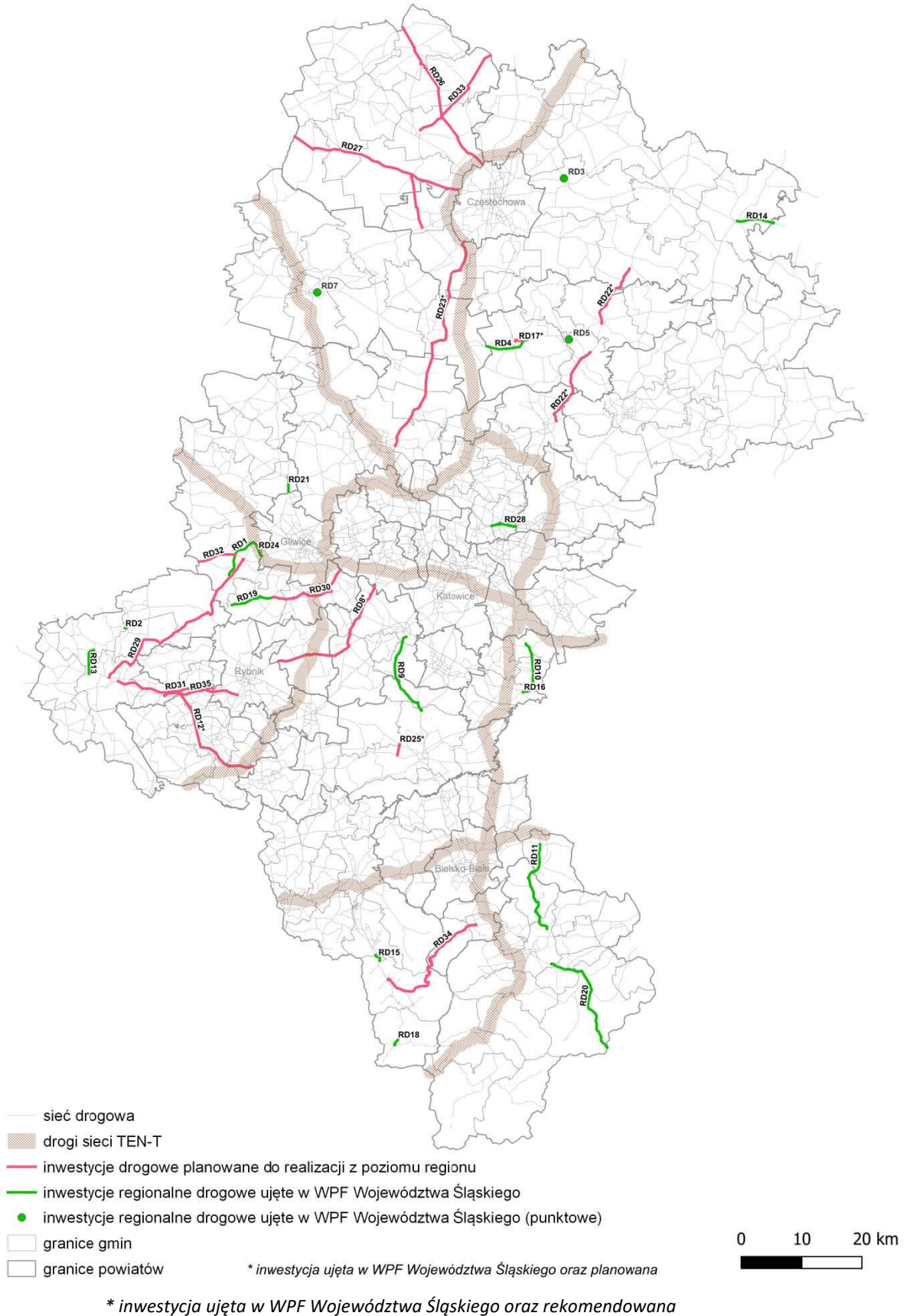
L.p.	Nazwa	Status
Wojewódzkie inwestycje kolejowe/ działania do 2030		
RK1	Rozbudowa i doposażenie zaplecza technicznego Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. w Katowicach	priorytetowa
RK3	Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych	priorytetowa
Wojewódzkie inwestycje drogowe do 2030		
RK4	Uruchomienie regionalnych połączeń kolejowych i/lub autobusowych wskazanych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	priorytetowa
RD8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śląska – A1 – do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik	priorytetowa
RD12	Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie	priorytetowa
RD17	Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgoty Nadwarcie, etap II	priorytetowa
RD23*	Rozbudowa DW 908 na odcinku Częstochowa - Tarnowskie Góry, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	priorytetowa
RD24	Budowa obwodnicy miejscowości Sośnicowice. Etap II	priorytetowa
RD26*	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 491 od granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa do granicy województwa	priorytetowa
RD27*	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 494 od granicy województwa do granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa	priorytetowa
RD29*	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 919 zlokalizowanej w powiecie raciborskim i gliwickim – od mostu nad rzeką Odrą do drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Sośnicowice	priorytetowa
RD30	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 921 od drogi krajowej nr 78 do granicy miasta na prawach powiatu Zabrze	priorytetowa
RD31	Budowa Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna (droga wojewódzka nr 935) etap 1, 2, 3 i 6	priorytetowa
RD22	Rozbudowa DW 793 na terenie gmin Siewierz, Myszków, Żarki oraz Janów, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	uzupełniająca
RD32	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, etap II	uzupełniająca
RD33	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 492 od drogi krajowej nr 46 do granicy województwa śląskiego z wyłączeniem odcinka od ronda w Kłobucku do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 494 we Wręczycy Wielkiej	uzupełniająca
RD34	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 942 na odcinku Buczkowice (rondo) - Wisła	uzupełniająca
RD25	Budowa zachodniej obwodnicy miejscowości Pszczyna, w tym opracowanie dokumentacji projektowej	uzupełniająca
RD35	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935 na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 933 do granicy miasta Rybnik	uzupełniająca

Pozostałe inwestycje / działania do 2030 istotne z punktu widzenia województwa		
RP1	Budowa węzłów przesiadkowych będących elementami przebudowy/budowy linii kolejowych i przystanków	priorytetowa
RP2	Budowa wspólnej bazy rozkładów jazdy transportu zbiorowego o wysokim standardzie. Koordynacja rozkładów jazdy oraz stworzenie wspólnej taryfy dla przewozów regionalnych i lokalnych	priorytetowa
RP3	Rozwój sieci Regionalnych Tras Rowerowych wynikających z Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego	priorytetowa
RP4	Rozbudowa sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz wodorowych	priorytetowa
RP5	Wprowadzanie stref czystego transportu	priorytetowa
RP6	Wprowadzenie priorytetu w organizacji ruchu dla pojazdów zeroemisyjnych i pojazdów transportu zbiorowego	priorytetowa
RP7	Wprowadzenie numerycznych modeli zarządzania drogami	priorytetowa
RP8	Budowa parkingów Park & Ride i Bike & Ride przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych, przy których brakuje takich obiektów, wraz z organizacją systemu Park & Ride	priorytetowa

L.p.	Nazwa	Status
	obejmującą m.in. wspólną taryfę i informację, monitoring, jednolity standard wizualny i inne	
RP9	Konsekwentna likwidacja barier w dostępie do transportu kolejowego dla osób o ograniczonej mobilności	priorytetowa
RP10	Zwiększanie konkurencyjności i efektywności transportu zbiorowego, poprzez liberalizację oraz ograniczenie zjawiska „kanibalizacji” w przewozach	priorytetowa
RP11	Promocja i nauka bezpiecznego oraz ekologicznego podróżowania	priorytetowa
RP12	Zwiększanie bezpieczeństwa i kształtowanie proekologicznych zachowań komunikacyjnych poprzez środki uspokojenia ruchu samochodowego	priorytetowa
RP13	Działania rekompensacyjne dla budowy i modernizacji dróg wojewódzkich - uspokajanie ruchu w centrach miast i obszarach zabudowanych, priorytety dla transportu zbiorowego oraz rozwój elektromobilności i zeroemisyjności, w tym rozbudowa dróg rowerowych	priorytetowa
RP14	Działania diagnostyczne związane z oceną stanu istniejącej infrastruktury transportowej w celu zwiększenia jej odporności na zmiany klimatu wraz z opracowaniem planu naprawczego	priorytetowa
RP15	Rozwój inteligentnych systemów transportowych	priorytetowa
RP16	Zapewnienie odpowiedniej obsługi publicznego transportu zbiorowego poprzez zawieranie porozumień/ umów z organizatorami transportu w województwie	priorytetowa
RP17	Organizacyjne i naukowe przygotowanie Województwa na innowacyjne środki transportu, w tym również na innowacyjne środki przewozu towarów	uzupełniająca

Inwestycje drogowe ujęte w planach finansowych/ programach szczebla regionalnego do roku 2030 i inwestycje drogowe rekomendowane do realizacji z poziomu regionu w ramach budżetu samorządu województwa (w ramach dostępności środków) lub z innych źródeł do roku 2030 przedstawiono na rysunku (Rys. 34).

Rysunek 34. Inwestycje drogowe rekomendowane do realizacji do 2030 r. z poziomu regionalnego.



Źródło: RPT Województwa Śląskiego

Lokalizacje inwestycji należy traktować poglądowo, w wielu przypadkach brak jest jeszcze sprecyzowanych koncepcji inwestycji, a w przypadku, gdy są, to i tak skala, którą operuje RPT nie pozwala na dokładne odwzorowanie lokalizacji inwestycji.

B.4. Działania i inwestycje szczebla regionalnego po roku 2030

Po roku 2030 zakłada się realizację inwestycji drogowych, które cechują się mniejszą efektywnością a zarazem mniejszą realizacją celów RPT.

Zakłada się kontynuowanie działań, które podjęto przed rokiem 2030 r. w szczególności:

- zwiększanie oferty przewozowej kolei regionalnych, w szczególności na modernizowanych i nowych liniach kolejowych wraz z zakupem niezbędnego taboru,
- wspomaganie transportu innowacyjnego i zeroemisyjnego, w tym rowerowego.

Tabela 42. Inwestycje rekomendowane do realizacji z poziomu regionalnego po roku 2030

L.p.	Nazwa	Status
Wojewódzkie inwestycje kolejowe po 2030		
RK5	Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego	podstawowa
Wojewódzkie inwestycje drogowe po 2030		
RD36	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 796 na odcinku od ekspresowej drogi krajowej S1 do Chruszczobrodu	drugorzędna
RD37	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 937 na terenie gminy Zebrzydowice	drugorzędna
RD38	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 938 na terenie gminy Hażlach	drugorzędna
RD39	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 939 na odcinku od Zbytkowa do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2666S w Strumieniu, w tym przebudowa węzła w Zbytkowie	drugorzędna
RD40	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 943 w powiecie cieszyński i żywieckim	drugorzędna
RD41	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 944 na odcinku Bielsko-Biała – Cieszyn	drugorzędna
RD43	Budowa południowej obwodnicy Żywca	drugorzędna
RD44	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 945 na odcinku od ronda w Rybarzowicach do Żywca	drugorzędna

B.5. Działania i inwestycje szczebla ponadlokalnego

Górnoląsko-Zagłębiowska Metropolia

Inwestycje i działania w ramach GZM mają kluczowe znaczenie w kontekście całego województwa. Wspierana powinna być koncepcja budowy tzw. Ringu GZM i priorytet dla alternatywnych środków transportu wewnątrz niego. Drogi samochodowe wewnątrz „ringu” powinny być uspokajane np. poprzez wyznaczenie pasów autobusowych. Wewnątrz obszaru „ringu” mocno wspierana powinna być elektromobilność, w tym powstawanie stref czystego transportu, rozbudowa sieci stacji ładowania. Należy zwiększyć dostęp do wynajmu krótkookresowego samochodów elektrycznych w obszarze całej Metropolii. Takie działanie jest zgodne z celami RPT w szczególności z:

- Celem szczegółowym 1.1 Ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO₂
- Celem szczegółowym 2.5 Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa
- Celem szczegółowym 3.1 Poprawa bezpieczeństwa drogowego.

Zwiększenie znaczenia transportu publicznego powinno odbywać się poprzez uruchomienie kolei metropolitalnej. W horyzoncie do 2030 roku może to być minimalny wariant sieci kolei metropolitalnych, jednak z wysoką częstością kursowania. Kolej metropolitalna powinna być uzupełniona zmodernizowaną i rozbudowaną siecią tramwajową. Należy wprowadzać usprawnienia dla transportu autobusowego. Wśród korytarzy, które powinny zostać objęte takimi działaniami należy wymienić korytarz autostrady A4 (w układzie docelowym przy budowie A4bis) oraz korytarz Jaworzno Katowice. Pożądanym działaniem będzie integracja informacji pasażerskiej. W zakresie sieci dróg rowerowych należy rozwijać sieć dróg metropolitalnych, jak również połączenia z węzłami przesiadkowymi (transport ostatniej mili). Poprawić należy jakość istniejących dróg rowerowych i ciągów rowerowo – pieszych. Dostęp do węzłów przesiadkowych musi być zapewniony drogami rowerowymi. Infrastruktura dla ruchu rowerowego będzie rozwijana zgodnie z Regionalną Polityką Rowerową Województwa Śląskiego (projekt).

4. ANALIZA RUCHU DROGOWEGO NA WYBRANYCH DROGACH GZM

4.1. OBCIĄŻENIA UKŁADU DROGOWEGO GZM I WARUNKI RUCHU

Celem realizacji tego bloku Raportu było pozyskanie informacji/danych z zakresu obciążeń układu ruchem drogowym oraz zagrożeń dla jego funkcjonowania w aspekcie występujących przeciążeń.

Założono pozyskanie danych od gestorów sieci o elementach układu drogowego GZM najbardziej obciążonych ruchem, m. in. w kontekście wstępnego zlokalizowania najbardziej obciążonych i zagrożonych utratą przepustowości odcinków w poszczególnych gminach.

Bieżące informacje od zarządców mają często charakter intuicyjny i opisowy. Zostaną one zweryfikowane na podstawie danych z modelu ruchu GZM na 2023 r. po jego aktualizacji, wykorzystującej m.in. wyniki pomiarów ruchu z 10 października br. (pomiar przepływów - kordon GZM i pomiar ruchu w wybranych punktach wewnętrznych układu).

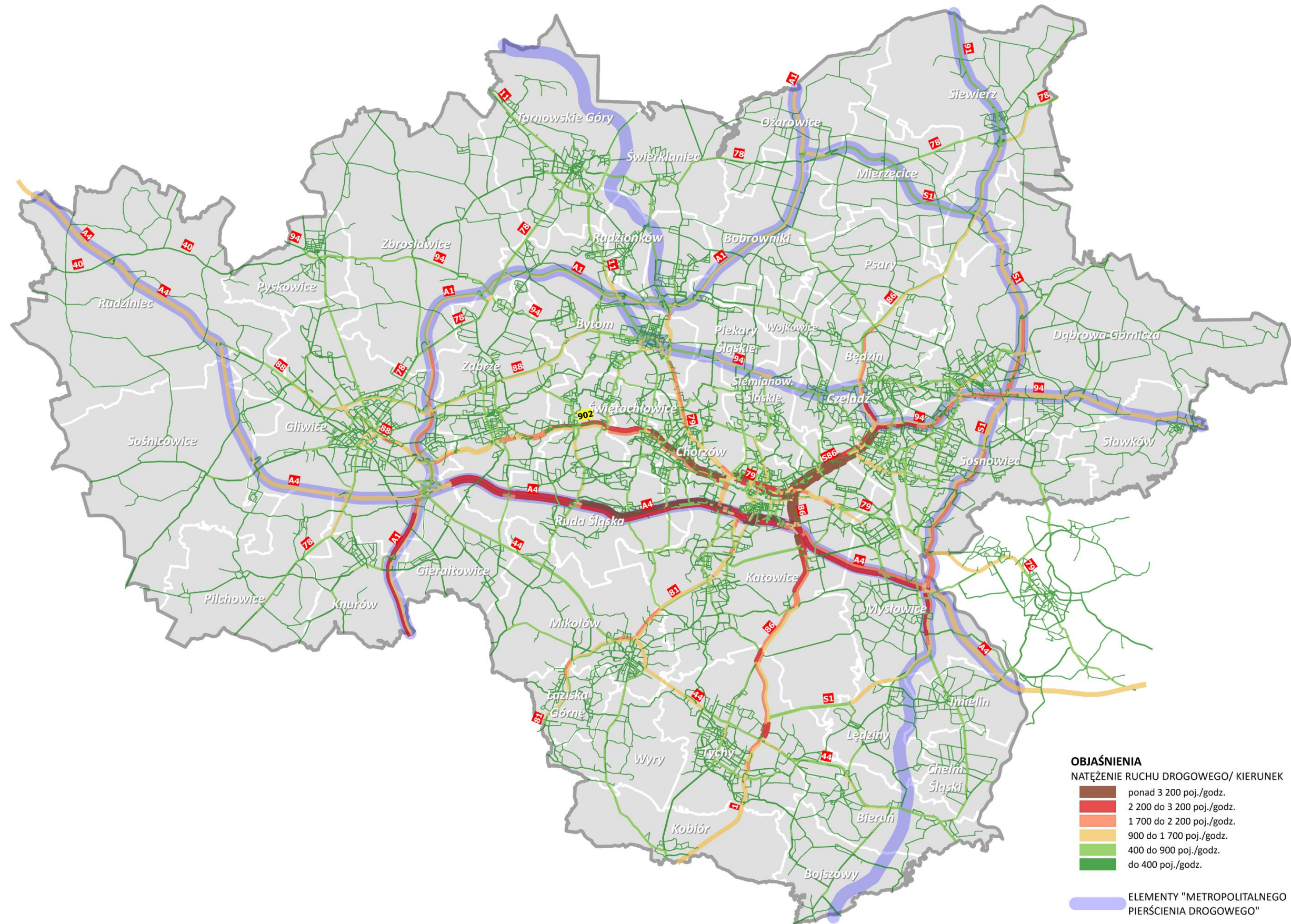
Ze względu na nieustanny rozwój przestrzenny terenu GZM, połączony z rosnącą liczbą samochodów w sieci drogowej, gminy coraz częściej borykają się z problemem wyczerpywania przepustowości odcinków podstawowego układu dróg.

Dlatego kluczowym staje się identyfikacja miejsc, które cechują się niekorzystnymi/pogarszającymi się warunkami ruchu drogowego oraz analiza przyczyn tego zjawiska i poszukiwania sposobów jego rozwiązania.

Dane nt. obciążenia układu drogowego GZM i obraz warunków ruchu w aspekcie odcinkowego zagrożenia jego przepustowości (funkcjonalności) przedstawiono w ujęciu graficznym:

- obciążenia ruchem układu drogowego w GZM (Rys. 13),
- zagrożenia wyczerpaniem przepustowości układu drogowego w GZM (Rys. 14).

Są to dane przybliżone - opracowane na podstawie wstępnie zaktualizowanego modelu ruchu dla GZM. Właściwy materiał do porównań zostanie wypracowany po wykonaniu aktualizacji modelu ruchu GZM na 2023 r. (wykorzystującej m.in. wyniki ww. pomiarów ruchu z 10 października br.).

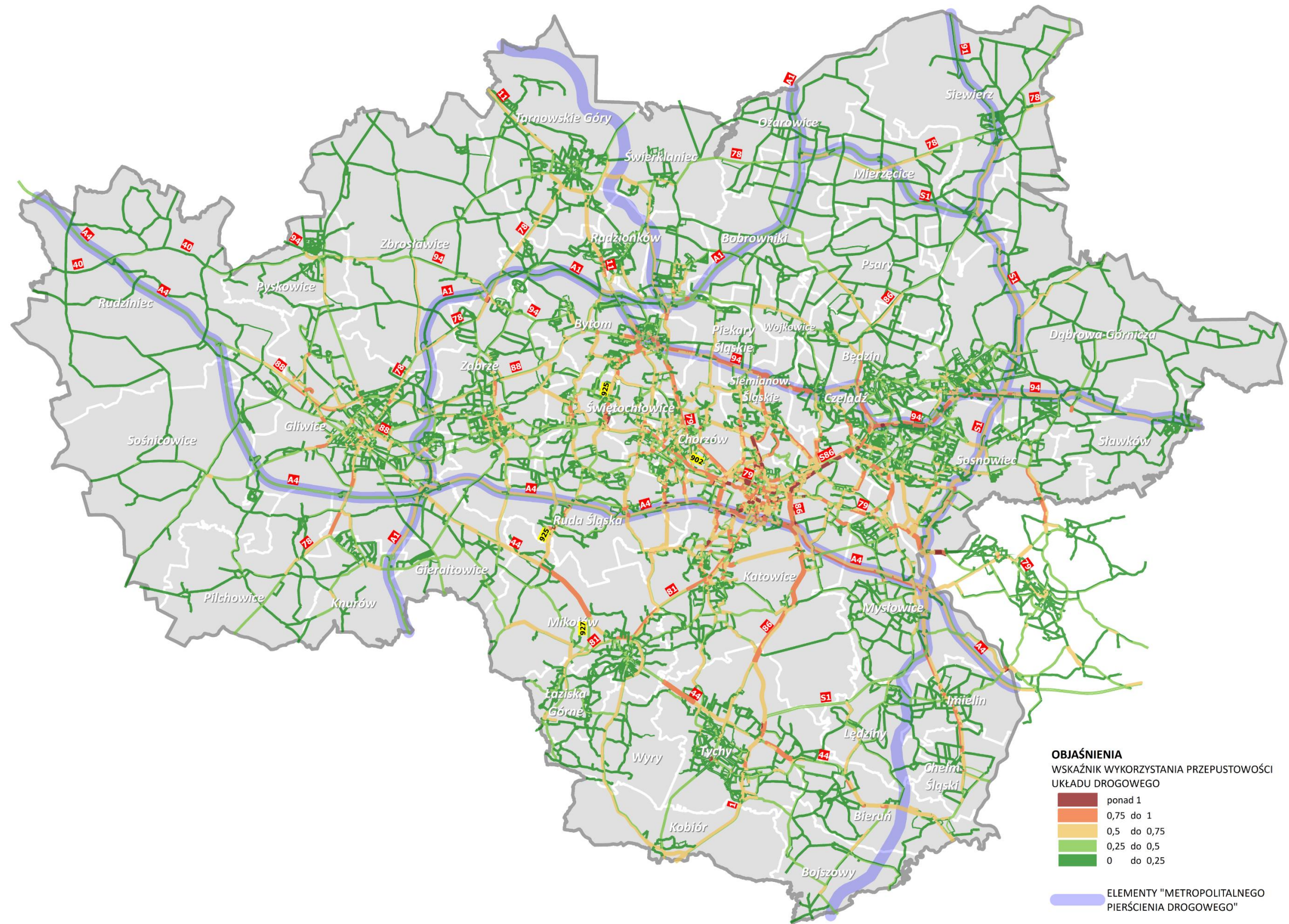


Rysunek 14. Obciążenia ruchem układu drogowego w GZM

Na ww. rysunkach wyróżniono graficznie tzw. metropolitalny pierścień drogowy wraz z powiązaniem poza GZM, obejmujący (wg zapisu w „Strategii Rozwoju GZM na lata 2022-2027, z perspektywą do 2035 r.”) takie elementy, jak: autostrady A1 i A4, drogi ekspresowe: S1 oraz S11, wraz z wewnętrznym łącznikiem w rdzeniu GZM między A1 i S1, obejmującym odcinkowo: DW911 i DK94.

Jak wynika ze wstępnego oglądu dotychczasowych danych dla pierścienia, **odcinki układu drogowego o największym natężeniu ruchu** (godzina szczytu popołudniowego) to:

- autostrada **A4** – od autostrady A1 (węzeł „Gliwice Sośnica”) do drogi ekspresowej S1 (węzeł „Brzęczkowice”) z największym natężeniem ruchu na odcinku środkowym pomiędzy węzłami: „Ruda Śląska” i „Murckowska”,
- autostrada **A1** – od węzła „Gliwice Sośnica” w kierunku południowej granicy GZM,
- droga ekspresowa **S1** – od węzła „Brzęczkowice” do terenów logistycznych w Mysłowicach,
- droga ekspresowa **S86** – na całym przebiegu od węzła z DK79 do węzła z DK94,
- droga krajowa **DK86** – największe natężenie ruchu od węzła z DK79 do autostrady A4 (węzeł „Murckowska”) oraz odcinkowo na terenie Tychów, Katowic (Giszowiec, Murcki) i Czeladzi,
- droga krajowa **DK79** – od węzła z DK86 aż do węzła z Drogową Trasą Średnicową (DW902),
- droga krajowa **DK94** – od węzła z DK86 do wysokości dzielnicy Środula w Sosnowcu,
- droga wojewódzka **DW902** (DTŚ) – od węzła z DK79 w kierunku zachodnim przez obszar gmin: Katowice, Chorzów, Świętochłowice i Ruda Śląska.



Rysunek 15. Zagrożenia wyczerpaniem przepustowości układu drogowego w GZM

Odcinki układu drogowego o **największym wskaźniku wyczerpania/wykorzystania przepustowości** układu drogowego (godzina szczytu popołudniowego) w pierścieniu to:

- autostrada **A4** – od węzła z drogą ekspresową S1 (węzeł Brzęczkowice) do granic z m. Chorzów,
- droga ekspresowa **S86** – na całym przebiegu od węzła z DK79 do węzła z DK94,
- droga krajowa **DK86** – od węzła z DK79 przez cały obszar m. Katowice,
- droga krajowa **DK94** – odcinkowo od centrum Bytomia przez teren Piekar Śląskich, Siemianowic Śląskich, Czeladzi, Będzina, Sosnowca i Dąbrowy Górniczej do węzła z S1,
- droga krajowa **DK44** – przez teren Mikołowa pomiędzy drogami wojewódzkimi DW925 i DW927 oraz odcinkowo w Tychach,
- droga krajowa **DK79** – odcinkowo od centrum Bytomia przez teren Chorzowa, Katowic, Mysłowic i Sosnowca do węzła „Sosnowiec Jęzor” z S1 z odcinkiem o wyczerpanej przepustowości wzdłuż granicy Sosnowca i Jaworzna,
- droga krajowa **DK78** – odcinkowo na terenie m. Gliwice,
- droga krajowa **DK81** – prawie na całym przebiegu na terenie m. Katowice wraz z odcinkiem na terenie Mikołowa do węzła z DK44,
- droga wojewódzka **DW902** (DTŚ) – od węzła z DK79 w kierunku zachodnim przez obszar gmin: Katowice, Chorzów i Świętochłowice,
- droga wojewódzka **DW925** – od węzła z DTŚ (DW902) przez teren Świętochłowic i Bytomia,
- ponadto obserwuje się znaczne wykorzystanie/wyczerpanie przepustowości Al. Korfantego na terenie m. Katowice i ul. Katowickiej w Siemianowicach Śląskich oraz ul. Bocheńskiego w Katowicach.

4.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach należy zrezygnować z doprecyzowywania wraz z Interesariuszami zakresu występowania utrudnień w ruchu drogowym i ich potencjalnych przyczyn, zastępując te działania analizami na zaktualizowanym – głównie wynikami pomiarów ruchu drogowego w GZM z 10 października br. – modelu ruchu.

4.2 ODCINKI UKŁADU DROGOWEGO OBCIĄŻONE POTOKIEM 3 MLN [P/ROK]

Celem realizacji niniejszego bloku raportowania było pozyskanie informacji/danych związanych z opracowaniem/aktualizacją wykazu odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok [P/rok].

Potrzeba zidentyfikowania takich odcinków wynika z wymogów ochrony przed hałasem, zgodnie ze znowelizowaną ustawą Prawo ochrony środowiska z 2001 r., wdrażającą do prawa krajowego akt prawa unijnego, tzw. dyrektywy hałasowej (Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska, Dz. U. z 2019 r. poz. 2087), która weszła w życie 14 listopada 2019 r. Uszczegółowione zostały przepisy dotyczące procesu mapowania akustycznego i sporządzania programów ochrony środowiska przed hałasem oraz wprowadzono instrumenty prawne, mające wspomóc terminowość sporządzania map akustycznych i programów ochrony środowiska przed hałasem.

Z dniem wejścia w życie nowelizacji, drogi, linie kolejowe i lotniska dla których występuje obowiązek sporządzania strategicznych map hałasu, zostały określone na poziomie ustawowym i nazwane odpowiednio głównymi drogami, liniami kolejowymi i lotniskami.

Podmiotami zobowiązanymi do sporządzania strategicznych map hałasu są (w aspekcie uciążliwości ruchu drogowego):

- miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.;
- zarządcy **głównych dróg**, tj. odcinków układu drogowego o natężeniu ruchu **powyżej 3 mln pojazdów rocznie [P/rok]**, co według autorów bieżącego opracowania daje liczbę o wartości ok. **8 200 pojazdów na dobę [P/dobę]** oraz ok. **650-800 pojazdów/godzinę szczytu [P/h szcz]** w przekroju drogi (dla obserwowanych przez autorów proporcji udziału potoku z godz. szczytu w potoku dobowym na terenie GZM) - więc **proporcjonalnie niedużą!**

Autorzy zwracają jednocześnie uwagę, że zastosowane przez Ustawodawcę **określenie „główna droga” nie jest tożsamy pojęciem dotyczącym odcinka układu drogowego klasy „główna” [G], co może być odczytywane przez zarządców dróg niższych klas jako brak konieczności rozpoznawania wielkości ruchu drogowego na terenie objętym zarządzaniem układem.**

Obowiązek przekazywania danych identyfikacyjnych dla odcinków podlegających procesowi mapowania akustycznego przypisano **zarządzającym** drogami (z wyjątkiem zarządców dróg gminnych), a także liniami kolejowymi oraz lotniskami.

Zostali oni zobowiązani do identyfikacji głównych dróg, głównych linii kolejowych oraz głównych lotnisk i przekazania właściwych, wymienionych w ustawie danych identyfikujących te obiekty, do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.

Analogiczny obowiązek został nałożony na prezydentów miast o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy.

Dane te należy przekazywać co 5 lat, w terminie do 31 stycznia za rok poprzedni. Sporządza się je w postaci arkuszy kalkulacyjnych i zbiorów danych przestrzennych za pomocą elektronicznego formularza udostępnionego w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Uwaga: w przypadku niezidentyfikowania (w zakresie swojej właściwości) głównych dróg, linii kolejowych oraz lotnisk, zarządzający tymi obiektami również przekazują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska tę informację w tym samym terminie.

Nowelizacja wprowadziła rozdział 6 pt. *Kary pieniężne za uchybienia w zakresie sporządzania strategicznych map hałasu oraz programów ochrony środowiska przed hałasem.*

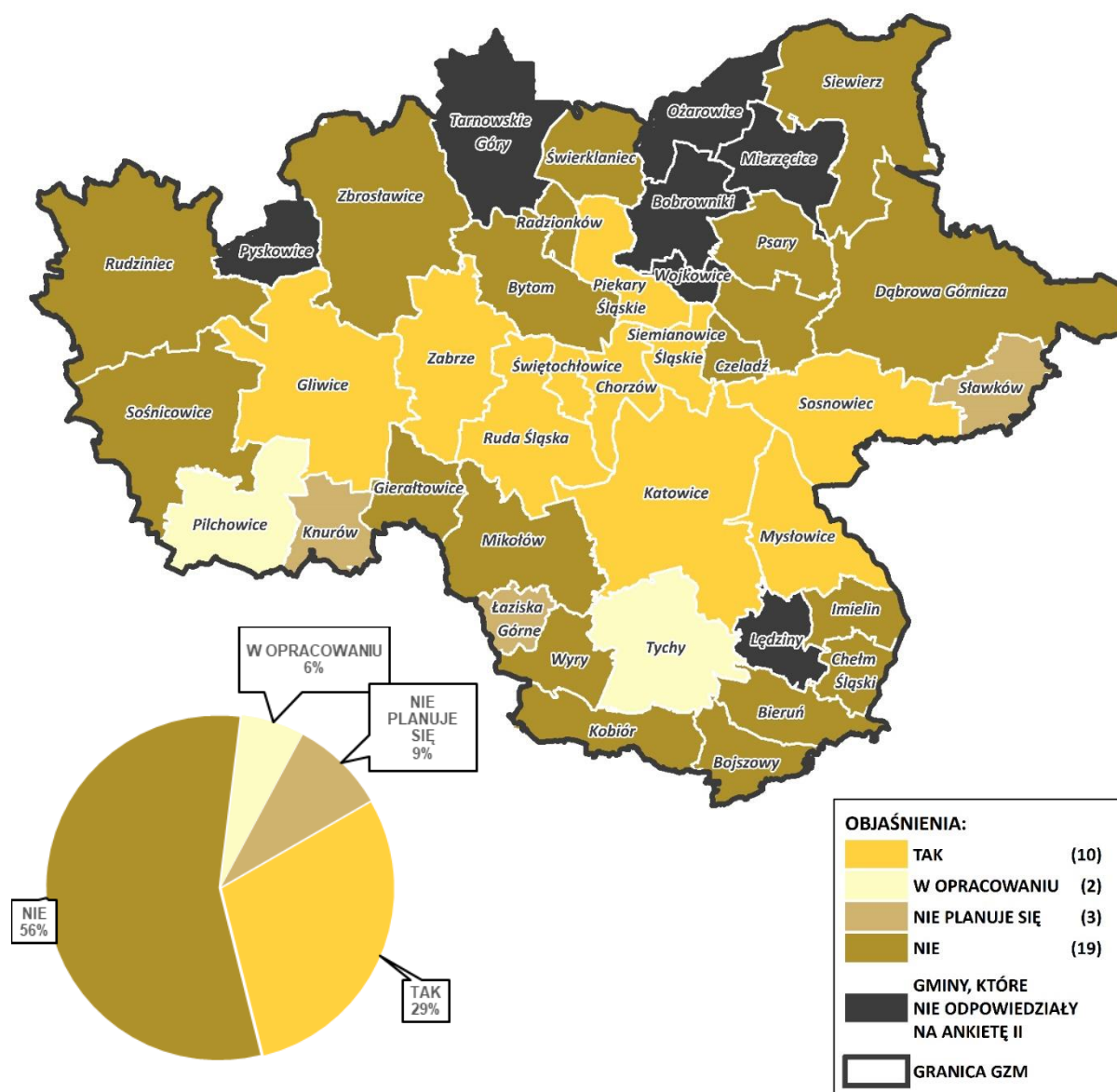
Przepisy przewidują wymierzenie kar za naruszenie wprowadzonych ustawą obowiązków przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska następujących:

- nieterminowe przekazanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, przez zarządców dróg, linii kolejowych lub lotnisk, informacji o braku, w zakresie właściwości miejscowej zarządcy, głównych dróg, linii kolejowych lub lotnisk – 1 000 zł za każdy dzień opóźnienia,
- nieterminowe przekazanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska strategicznej mapy hałasu, jak również zaktualizowanych danych identyfikujących (jeżeli uległy one zmianie od dnia sporządzenia mapy akustycznej do dnia jej przekazania) – 500 000 zł, przy czym w przypadku przekazania ww. danych oraz strategicznych map hałasu nie później niż 30 dni od daty upływu terminu ustawowego, kara wymierzana jest w wysokości 20% tej kwoty (100 000 zł),
- nieuchwalenie w terminie ustawowym, przez sejmik województwa, programu ochrony przed hałasem – 100 000 zł,
- nieprzekazania przez marszałka województwa w terminie ustawowym Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, streszczenia programu ochrony środowiska przed hałasem zawierającego niezbędne dane o programie – 100 000 zł.

Należy zaznaczyć, że **naruszenie terminu ustawowego nie jest stwierdzane w wyniku przeprowadzenia kontroli działalności organu lub podmiotu zobowiązanego do wykonania ww. obowiązków, lecz na podstawie wykazów i powiadomień przedkładanych inspektorom wojewódzkim przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.**

Źródło: interpretacja autorska informacji WIOŚ w Gdańsku

Na kolejnej stronie przedstawiono rysunek obrazujący gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania wykazu dot. odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok – wg odpowiedzi z Ankiety II (Rys.15)



Rysunek 16. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania wykazu dot. odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok – wg odpowiedzi z Ankiety II

4.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach należy:

- 1) wyjaśnić przyczynę zróżnicowania stanowisk gmin/zarządców dróg w odniesieniu do potencjalnej obligatoryjności realizacji zadań/raportowania z zakresu oddziaływania ruchu drogowego na środowisko,
- 2) wypracować optymalny sposób wymiany dobrych praktyk w zakresie pozyskiwania danych do raportowania przez gminy/zarządców dróg w zakresie oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

5. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS) I STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU DROGOWEGO (SCPRD)

5.1. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS)

Celem realizacji niniejszego bloku raportowania było pozyskanie informacji/danych z zakresu funkcjonowania na terenie gminy Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS).

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) są to infrastrukturalne rozwiązania techniczno-informatyczne, które pozyskując informacje o ruchu drogowym, umiejętnie je przetwarzają, a następnie wykorzystują w taki sposób, aby uzyskać oczekiwany cel (zarządzanie prędkością pojazdów, zmiana chwilowych zachowań kierujących pojazdami itp.).

Przykładem może być automatyczna informacja dla podróżnych wyświetlana na tablicach zmiennej treści np. o wystąpieniu zdarzenia na drodze.

Aby ITS mogły funkcjonować niezbędne jest wyposażenie dróg w określone urządzenia – czujniki pomiarowe, kamery, stacje meteorologiczne, tablice/znaki zmiennej treści – wraz z konstrukcjami wsporczymi oraz wykonanie sieci komunikacyjnej, przy zapewnieniu oprogramowania oraz stworzeniu zaplecza dla osób nadzorujących funkcjonowanie systemu.

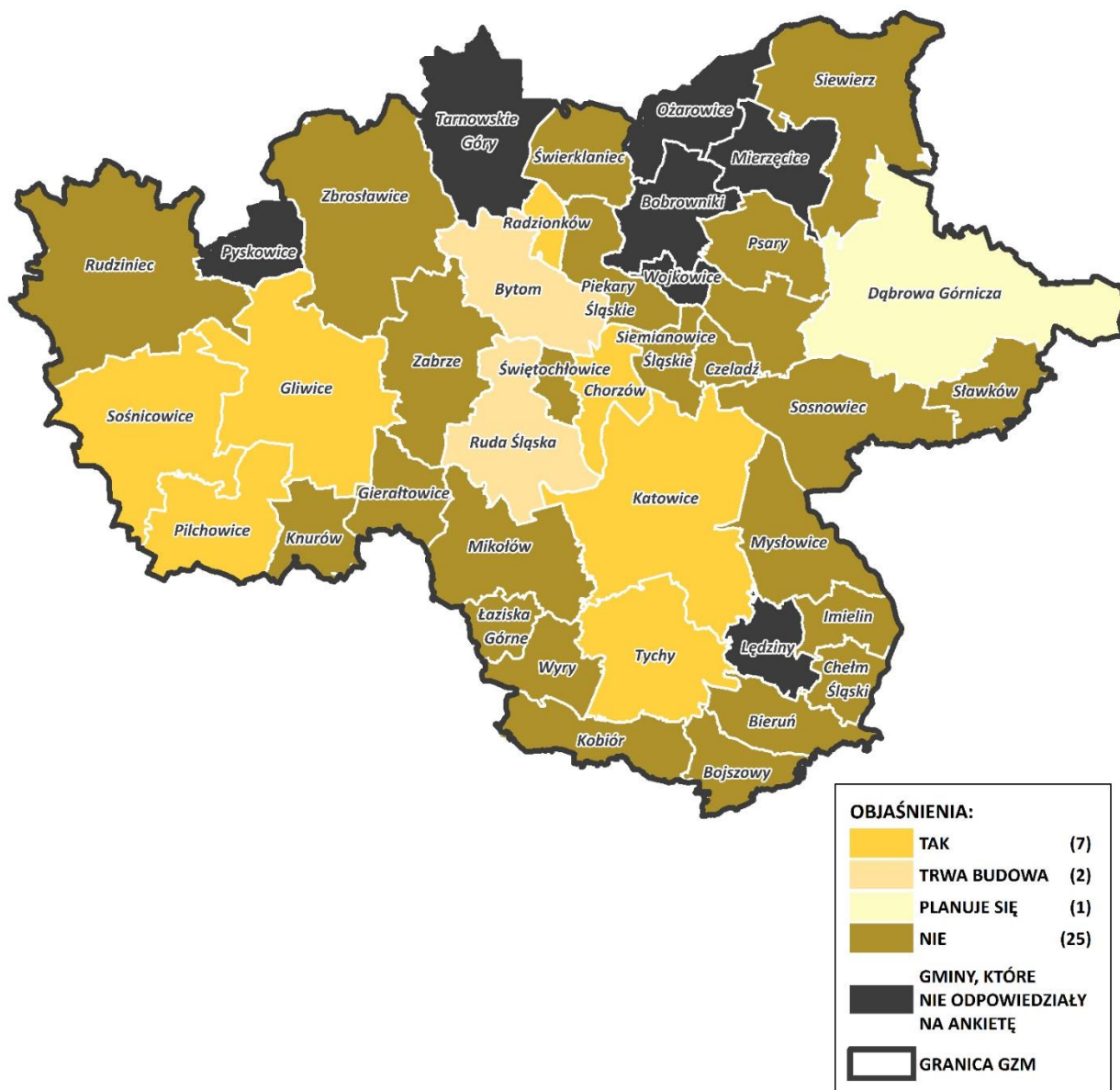
Formalna definicja ITS określa Ustawa o drogach publicznych jako: systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością oraz do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

Inteligentne systemy transportowe pozwalają osiągnąć wymierne korzyści związane z poprawą bezpieczeństwa i lepszym wykorzystaniem sieci transportowej przy stosunkowo niedużych nakładach finansowych.

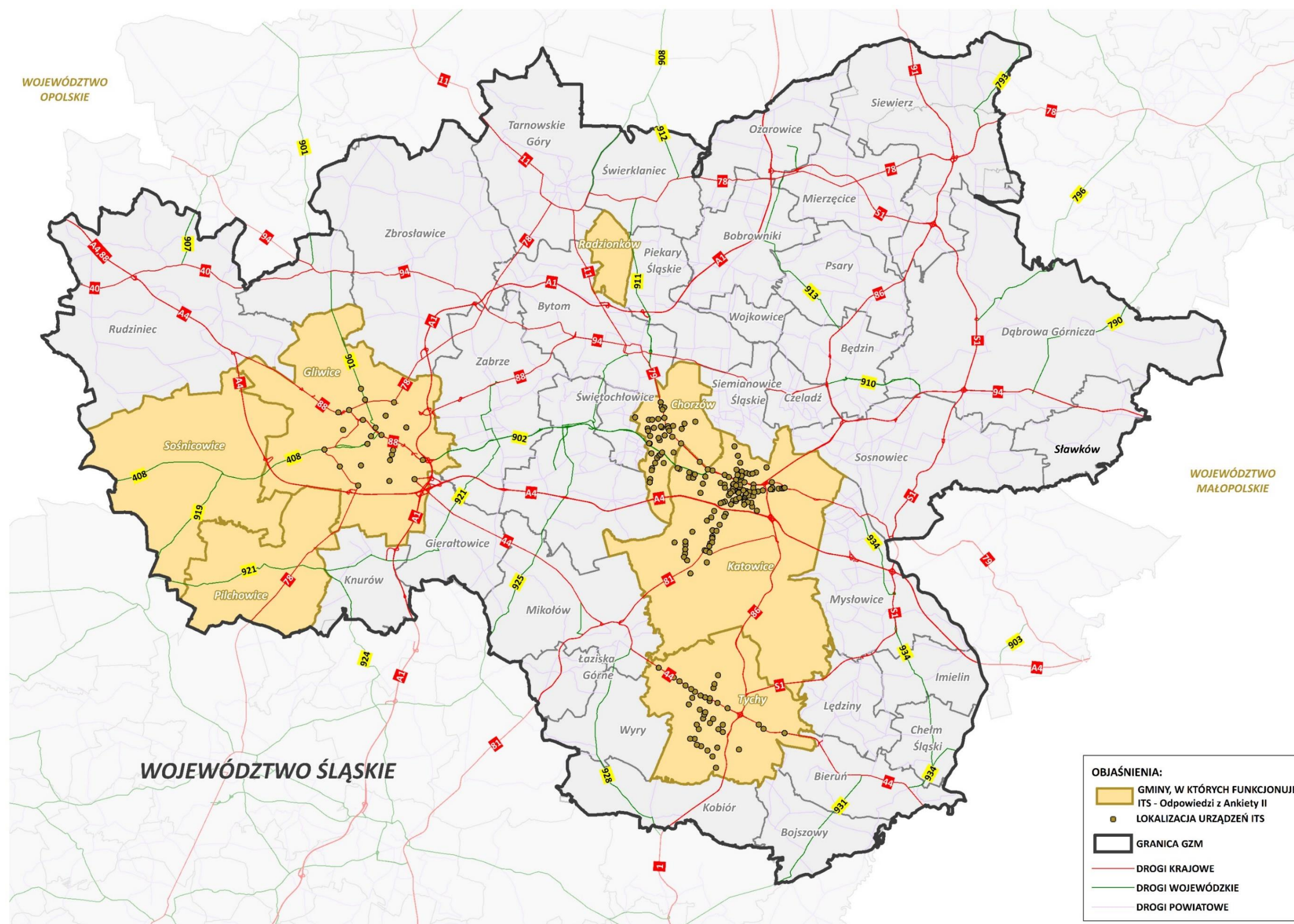
Z tego też względu dokumenty strategiczne określające kierunki i zasady rozwoju sieci transportowych, zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym, wskazują rozwiązania ITS jako ważny komponent nowoczesnego transportu.

Źródło: GDDKiA Warszawa

Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM (Rys.16) oraz gminy GZM dysponujące systemem ITS i lokalizacja powiązanych urządzeń systemu (Rys.17) zamieszczono na kolejnych stronach, a dane kontaktowe instytucji/operatorów systemów (rozpoznane w wyniku ankietowania) przedstawiono tabelarycznie.



Rysunek 17. Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM



Rysunek 18. Gminy posiadające system ITS wraz z lokalizacją urządzeń ITS

Tabela 2. Dane kontaktowe instytucji/operatorów systemów ITS

LP.	GMINA/ ZARZĄDCA	INSTYTUCJA	SPECJALISTA/OPE RATOR SYSTEMU	DANE KONTAKTOWE	
				NR TELEFONU	E-MAIL
1	Chorzów	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Chorzowie	Błażej Buja	32 241 42 44	b.buja@mzuim.chorzow.eu
			Wojciech Chmielewski	32 241 12 70	w.chmielewski@mzuim.chorzow.eu
2	Gliwice	Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach	Bartłomiej Michalik	32 300 86 80	zdm@zdm.gliwice.eu
			Iwona Krawieczek	32 300 86 83	zdm@zdm.gliwice.eu
3	Katowice	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	Jarosław Stolarczyk	32 259 39 09	urząd_miasta@katowice.eu
4	Ruda Śląska	Urząd Miasta Ruda Śląska Wydział Dróg i Mostów	Dariusz Szczyrba	32 244 90 00	urząd@ruda-sl.pl
5	Tychy	Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach	Kamila Winiarska-Szweblik	32 227 70 06	inzynieria@mzuim.tychy.pl
6	GDDKiA o/Katowice	Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad	Wiktor Stumpf	32 258 62 82	wstumpf@gddkia.gov.pl

Opracowanie własne

5.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach należy:

- 1) rozpoznać dodatkowo i doprecyzować:
 - a) podział istniejących urządzeń ITS ze względu na ich funkcjonalność w gminach/u zarządców, którzy wykazali dysponowanie elementami systemu,
 - b) możliwość współpracy z systemami zarządców sąsiadujących.
- 2) wystąpić bezpośrednio do GDDKiA O/K-ce oraz ZDW w Katowicach o określenie ewentualnie planowanych kierunków budowy/rozwoju systemów obu ww. zarządców,
- 3) rozpoznać możliwość potencjalnego włączenia istniejących/planowanych urządzeń ITS/SCPRD do otwartej niedawno przez GDDKiA W-wa (Centrala) procedury opracowania metodyki realizacji Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie kraju w 2025 roku (GPR2025),
- 4) podtrzymywać możliwości dalszego cyklicznego pozyskiwania danych w kontekście syntezy wiedzy o ruchu drogowym pozyskiwanej z ITS w GZM.

5.2. STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU DROGOWEGO (SCPRD)

Celem realizacji niniejszego bloku raportowania było pozyskanie informacji/danych z zakresu funkcjonowania na terenie gminy stacji lub elementów systemu ciągłego pomiaru ruchu drogowego (SCPRD).

Stacje pomiarowe Systemu Ciągłych Pomiarów Ruchu Drogowego (SCPRD) są jednym ze sposobów gromadzenia informacji o potokach pojazdów na sieci drogowej. W sposób ciągły i automatyczny gromadzą oraz dostarczają szeregu informacji o ruchu (natężenie ruchu w danej godzinie z rozróżnieniem kierunku wraz z pomiarem prędkości chwilowej) i jego zmianach na przestrzeni lat (tzw. trendy rozwoju ruchu).

Aktualnie na terenie kraju takim systemem (rozbudowywanym stopniowo) dysponuje głównie GDDKiA.

W GZM elementami SCPRD dysponują gminy, które wdrożyły na swoim terenie Inteligentny System Transportowy (ITS).

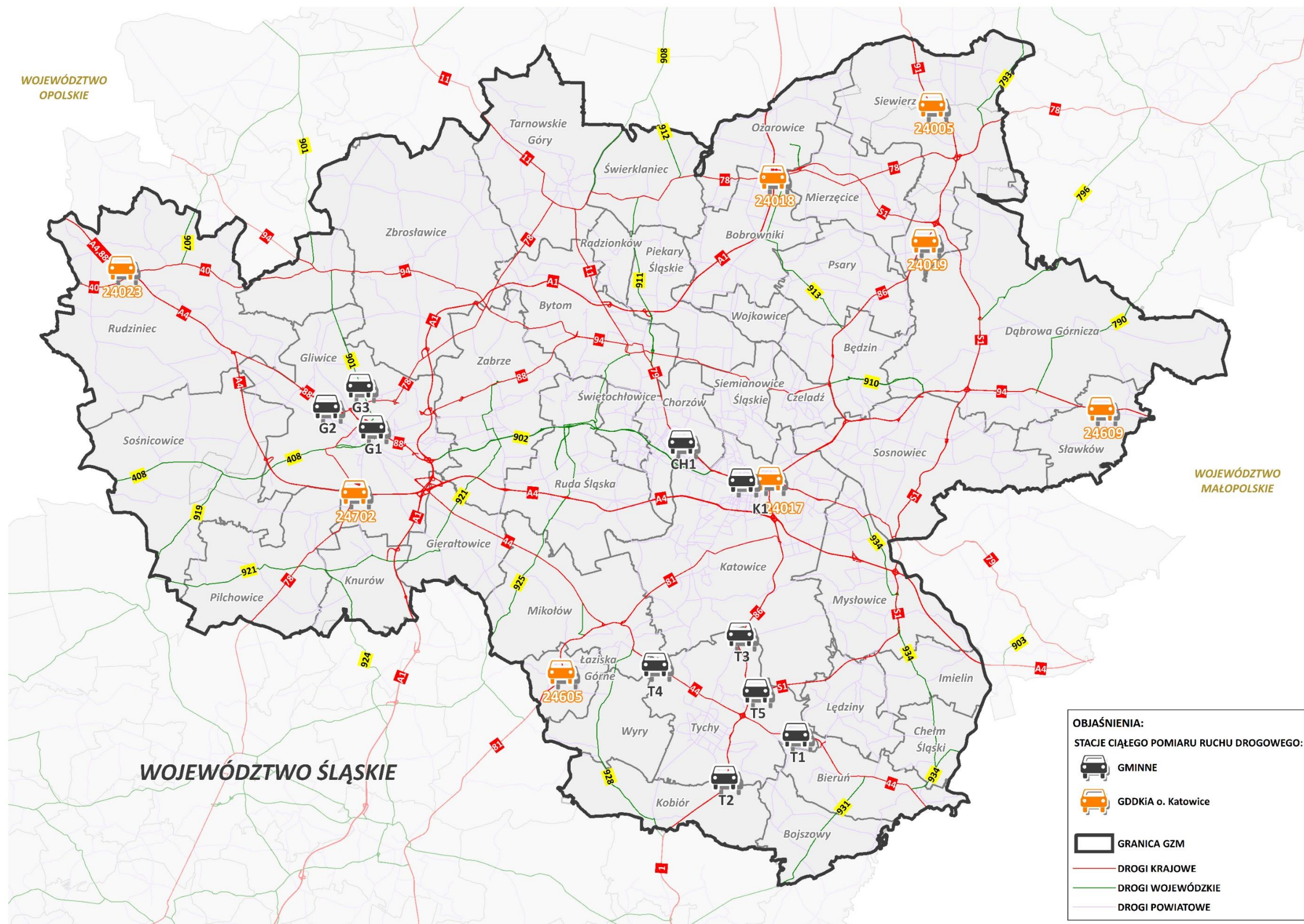
Pomiary w ramach SCPRD realizowane są za pomocą urządzeń automatycznych – m. in. liczników ruchu drogowego zbierających dane o ruchu w technologii pętli indukcyjnych oraz rejestratorów wideo.

Pozyskane dane są wykorzystywane m.in. w analizach i prognozach ruchu, pracach planistyczno-projektowych, analizach środowiskowych na rzecz ograniczenia oddziaływania ruchu drogowego, a także do celów zarządzania ruchem.

Rozmieszczenie urządzeń systemu SCPRD GDDKiA na terenie GZM (jako elementów miejskich systemów ITS) przedstawia poniższy rysunek (Rys. 10).

Przedstawiono także wyniki opracowania danych z poszczególnych SCPRD (dla 13 punktów), wykonane w ujęciu inicjującym przyszłą, pełniejszą o kolejne miesiące prezentację, jako dane o wartościach średnich dobowych potoków ruchu drogowego z okresu: lipiec – wrzesień 2023 r.

Autorzy (na podstawie informacji pozyskanych z Departamentu Studiów i Strategii (DSS) GDDKiA W-wa wraz ze źródłowym materiałem pomiarowym) – przekazują zastrzeżenia tej jednostki (o roboczym charakterze) do przekazanych danych. Końcowe/zweryfikowane wyniki pomiarów ciągłych zostaną przedstawione autorom w terminie późniejszym i włączone (uwzględnione) na kolejnych etapach raportowania.



Rysunek 19. Lokalizacja stacji SCPRD

DANE Z SCPRD Z GMIN GZM

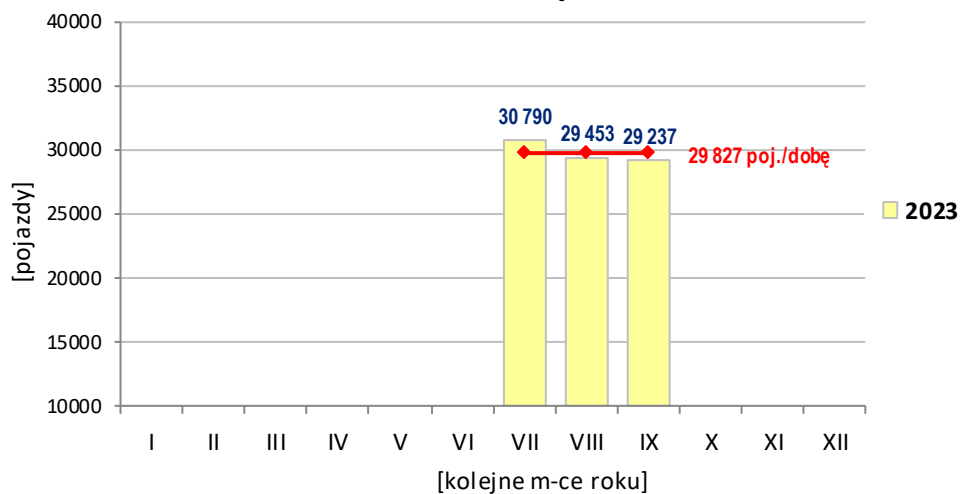
LOKALIZACJA: **Chorzów**

NR DROGI: **DK79 (ul. Chorzowska)**

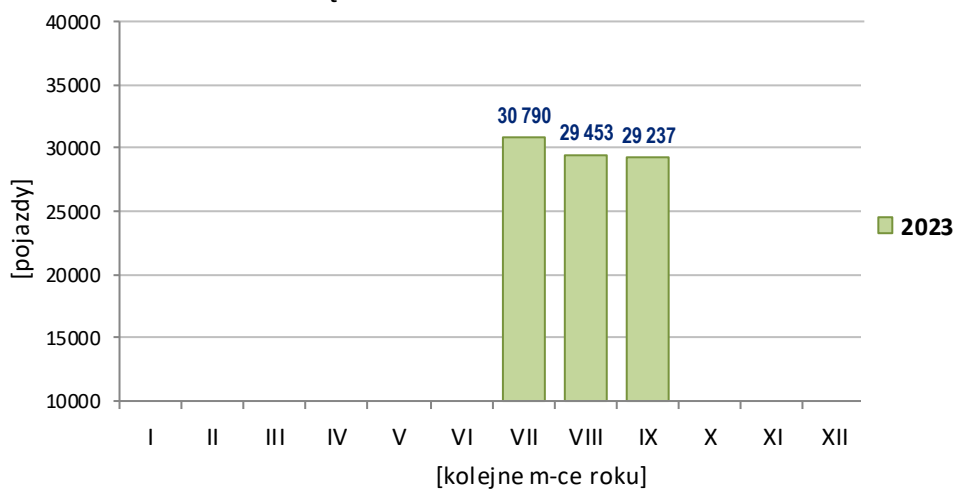
NR STACJI: **CH1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



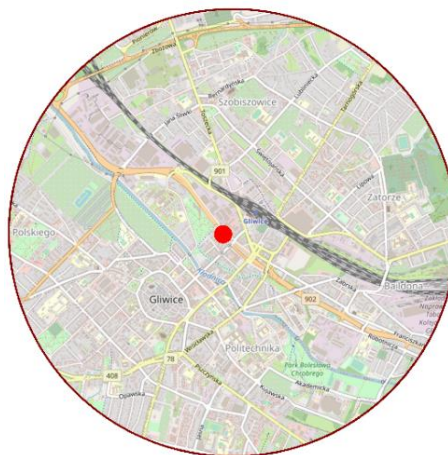
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



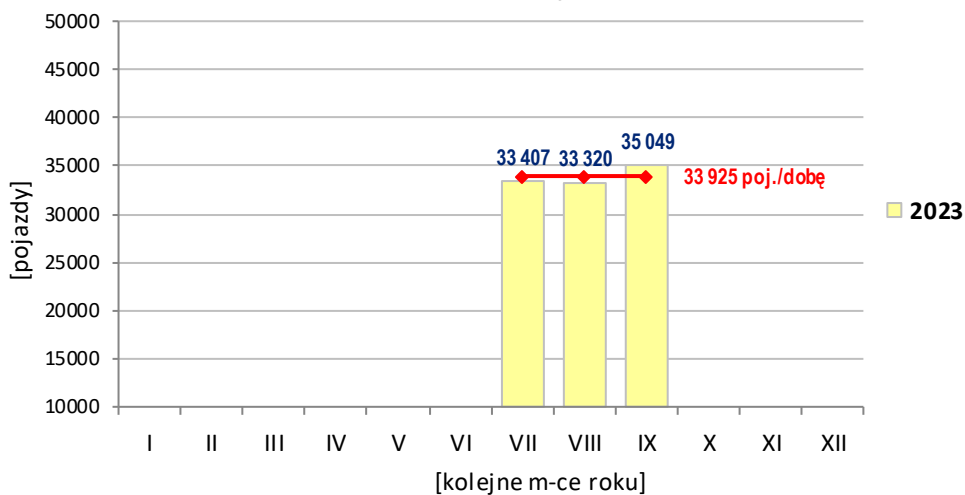
LOKALIZACJA: **Gliwice**

NR DROGI: **DK88 (DTŚ)**

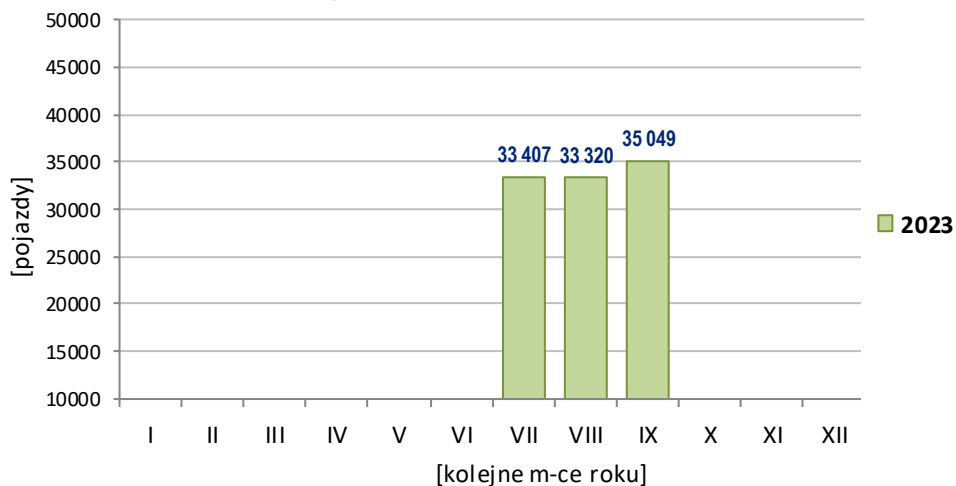
NR STACJI: **G1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



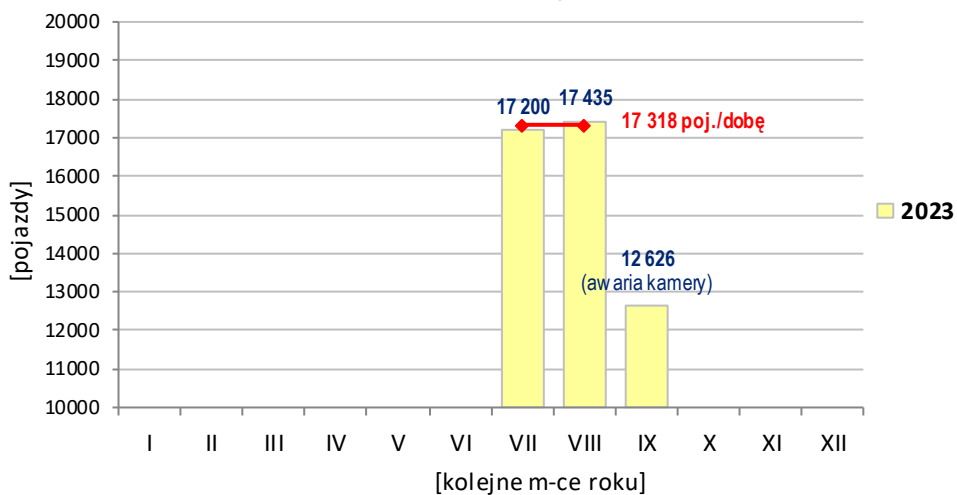
LOKALIZACJA: **Gliwice**

NR DROGI: **DK88 (Al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego)**

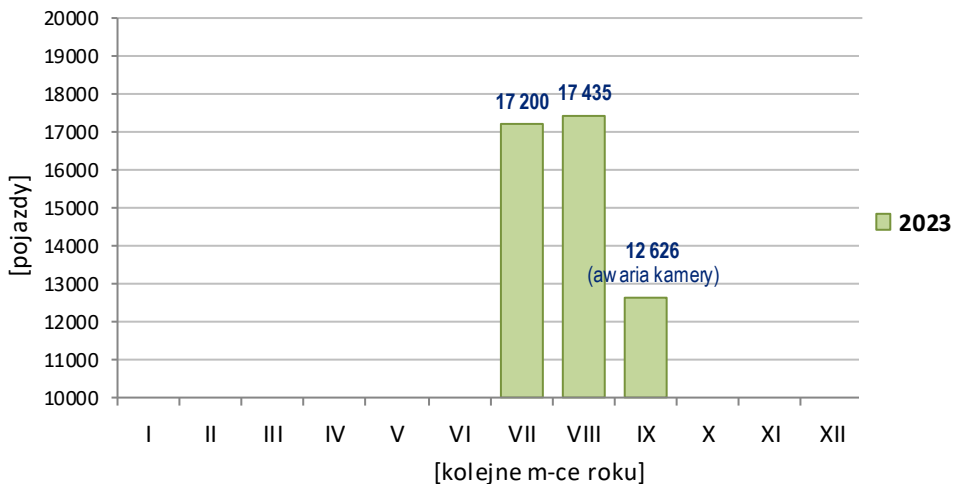
NR STACJI: **G2**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



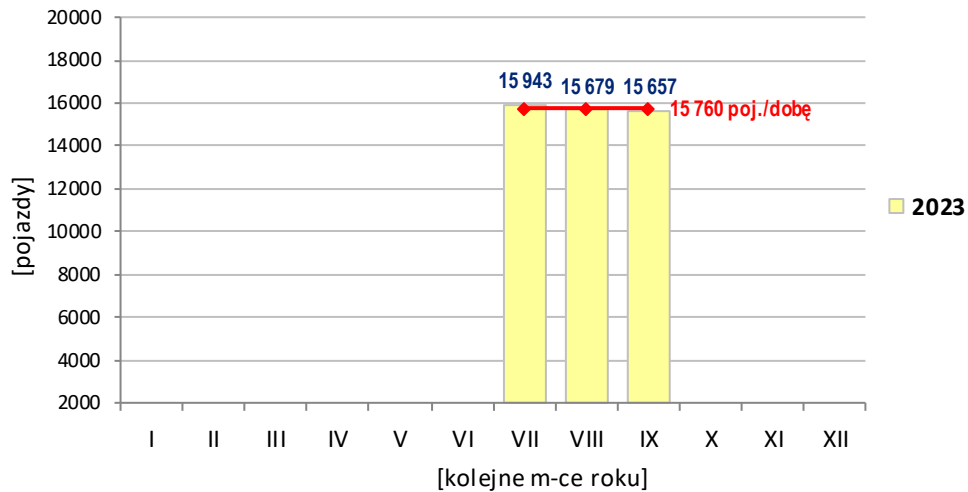
LOKALIZACJA: **Gliwice**

NR DROGI: **DW901 (ul. Toszecka)**

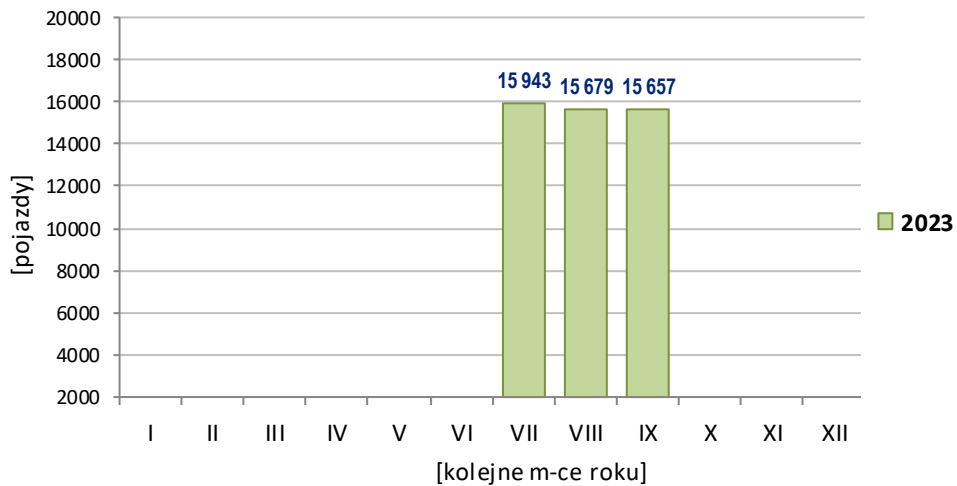
NR STACJI: **G3**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



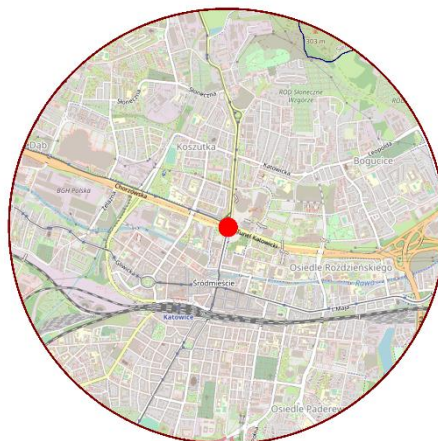
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



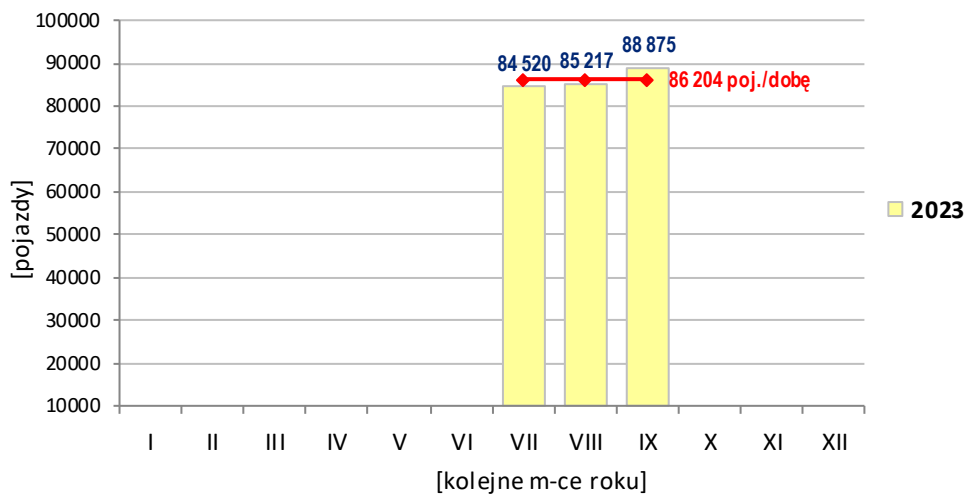
LOKALIZACJA: **Katowice**

NR DROGI: **DK79 (DTŚ -tunnel)**

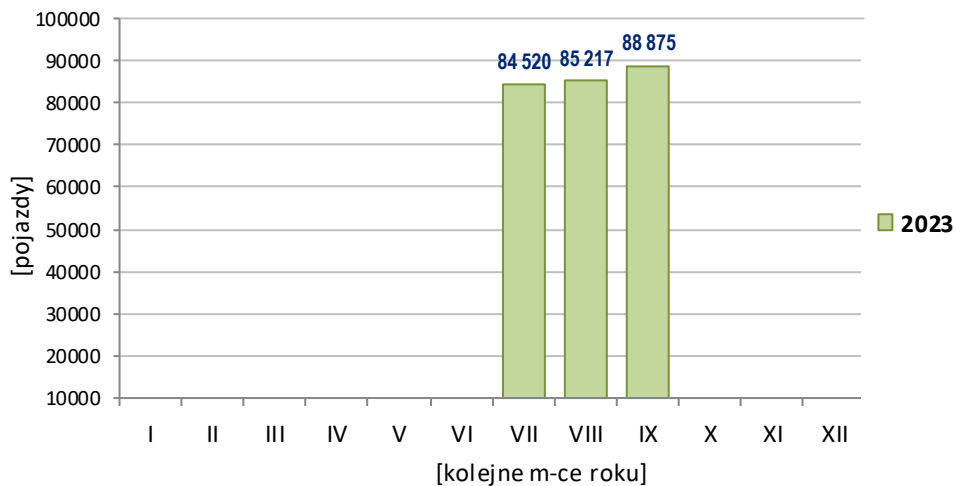
NR STACJI: **K1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



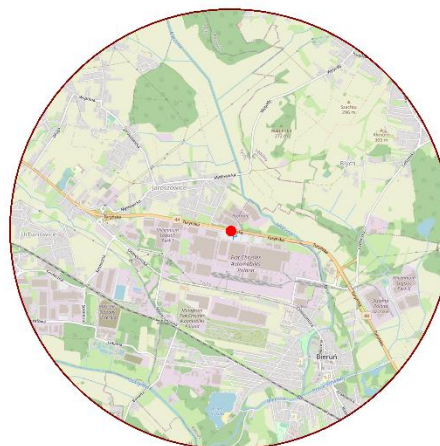
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



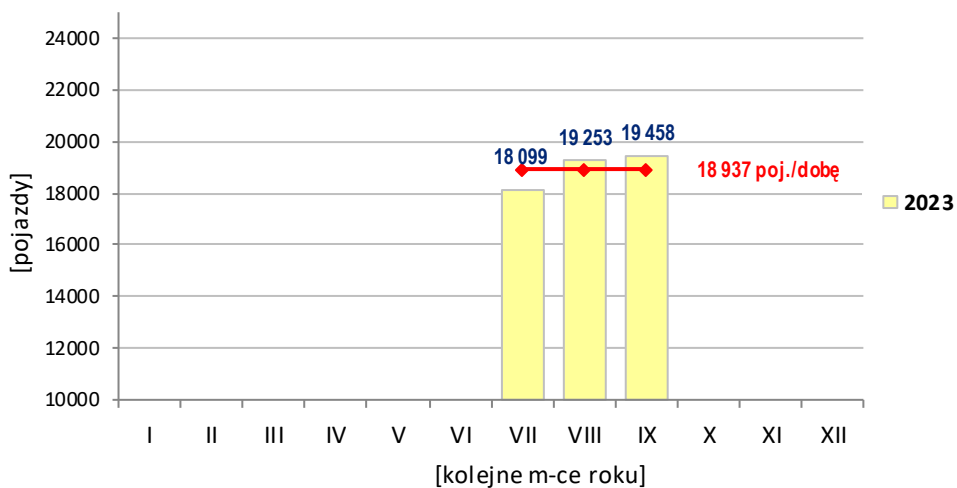
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK44 (ul. Turyńska)

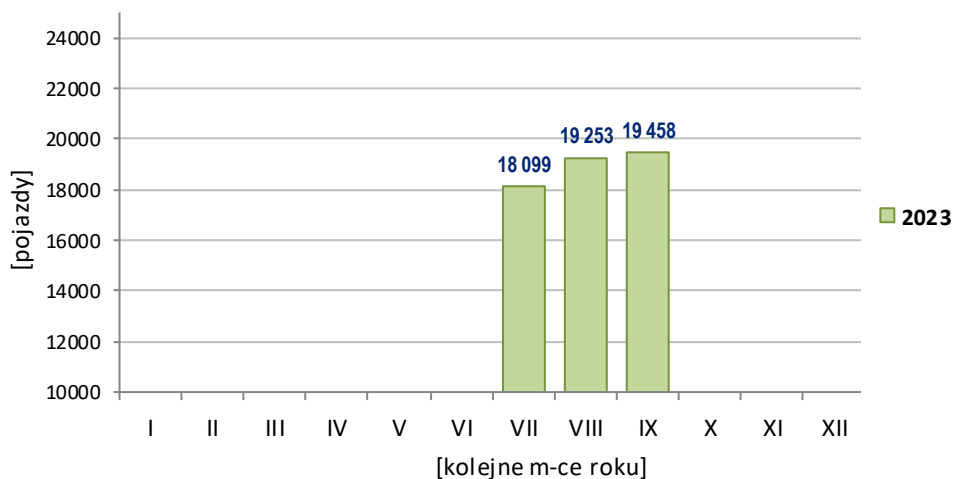
NR STACJI: T1



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



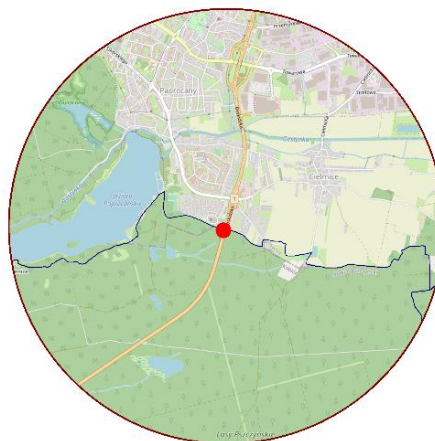
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



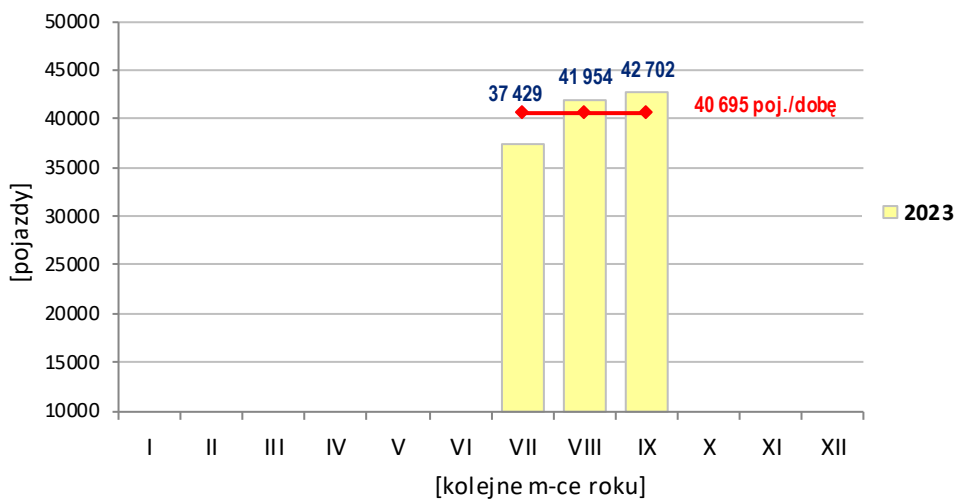
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK1 (ul. Beskidzka)

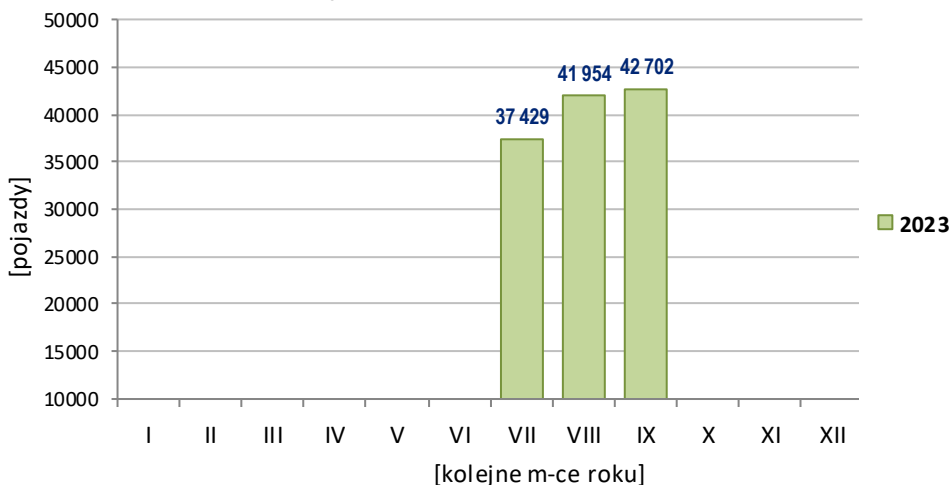
NR STACJI: T2



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



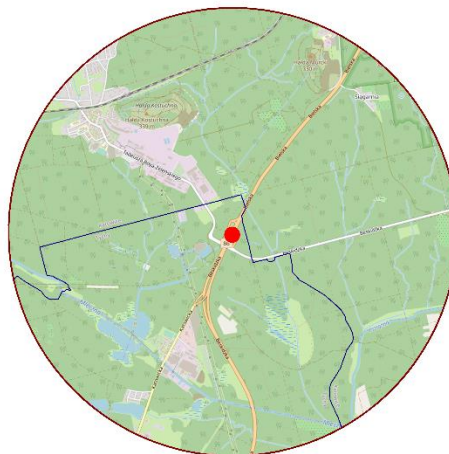
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



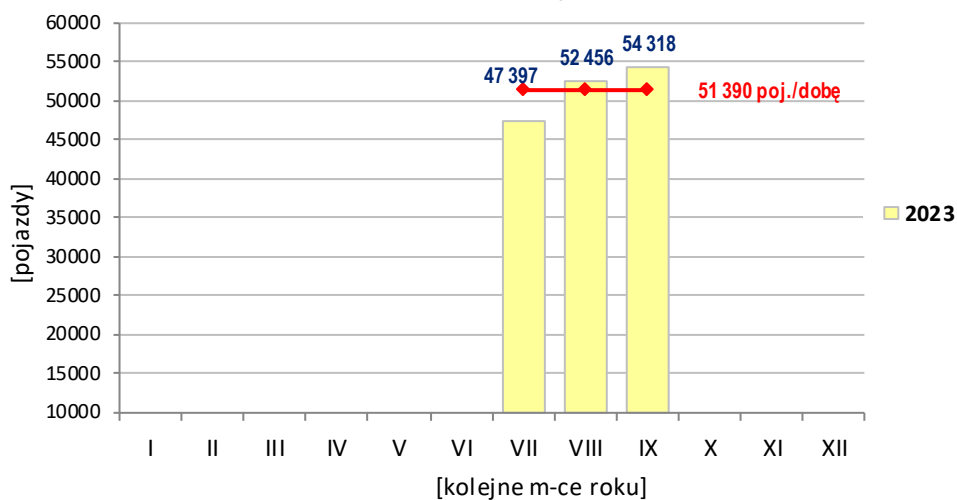
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK86 (ul. Beskidzka)

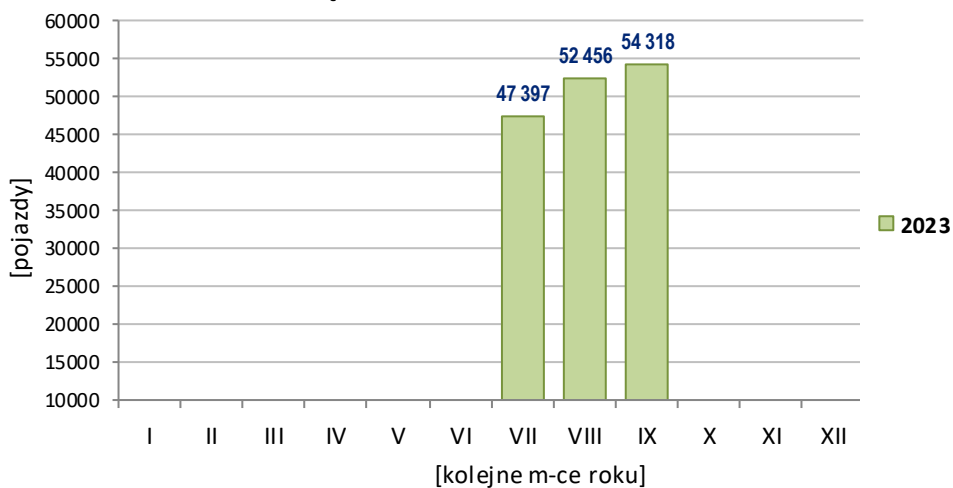
NR STACJI: T3



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



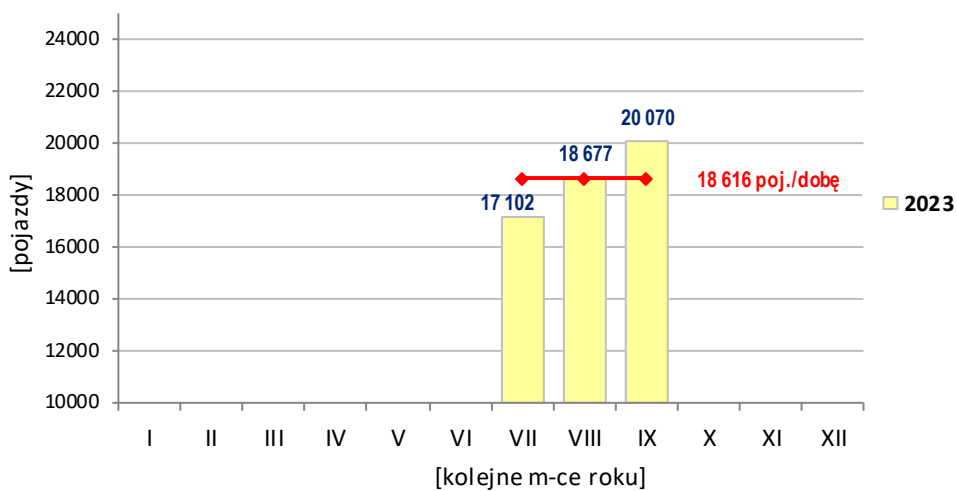
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK44 (ul. Mikołowska)

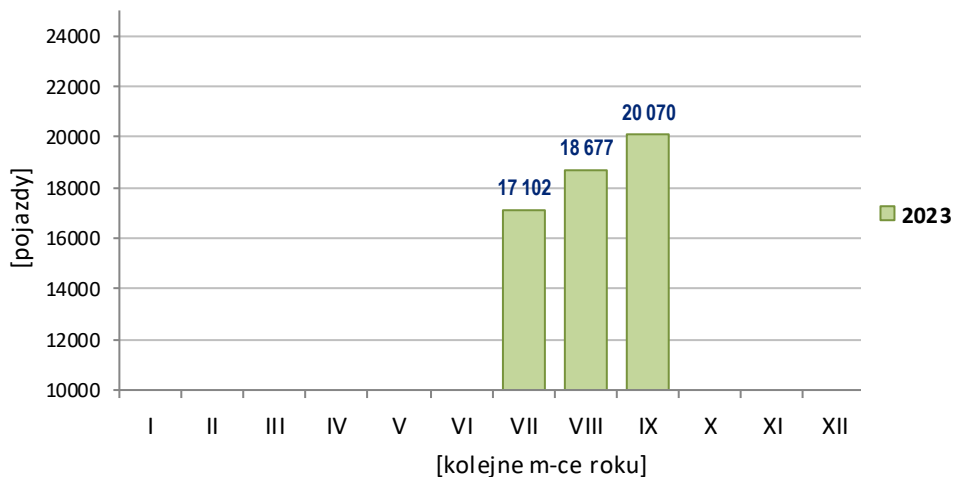
NR STACJI: T4



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



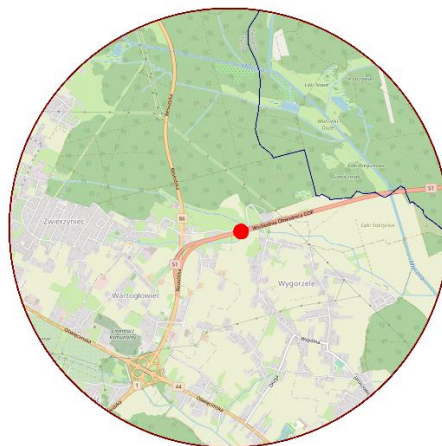
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



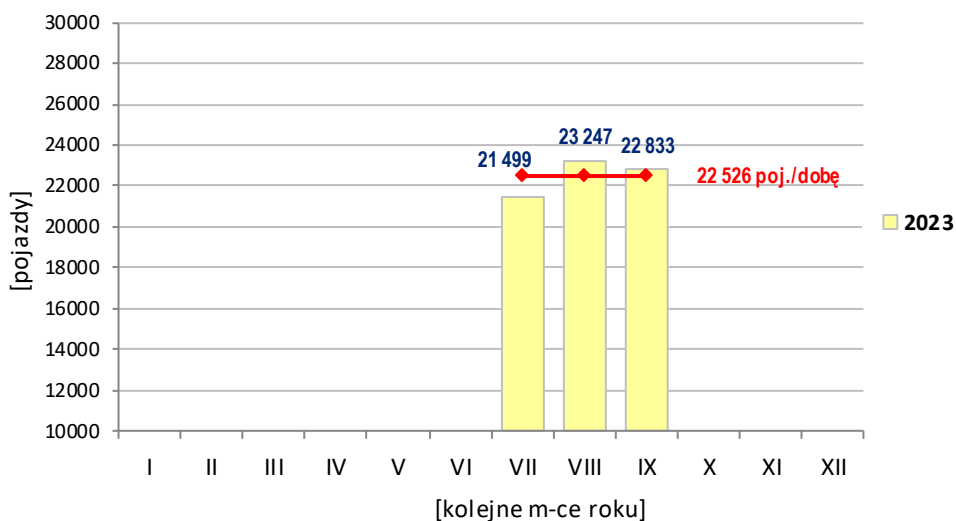
LOKALIZACJA: **Tychy**

NR DROGI: **S1**

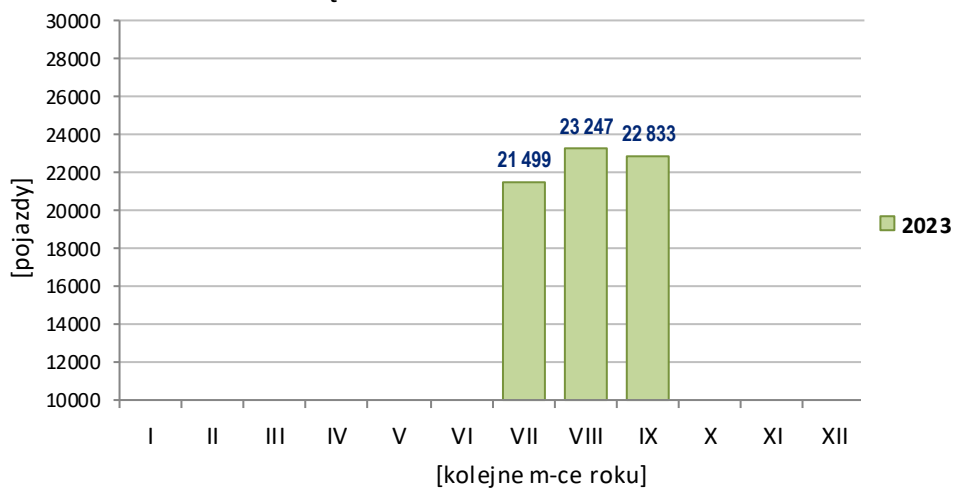
NR STACJI: **T5**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH

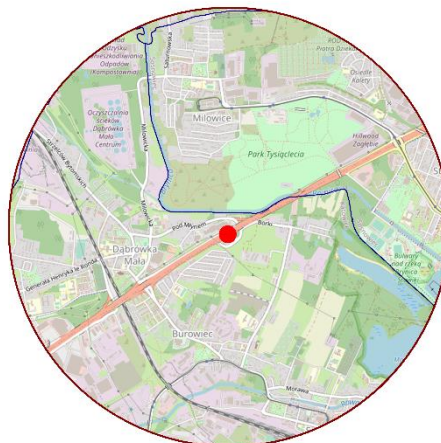


**DANE Z SCPRD Z GDDKIA Departament Studiów
i Strategii (DSS) Warszawa/O_Katowice**

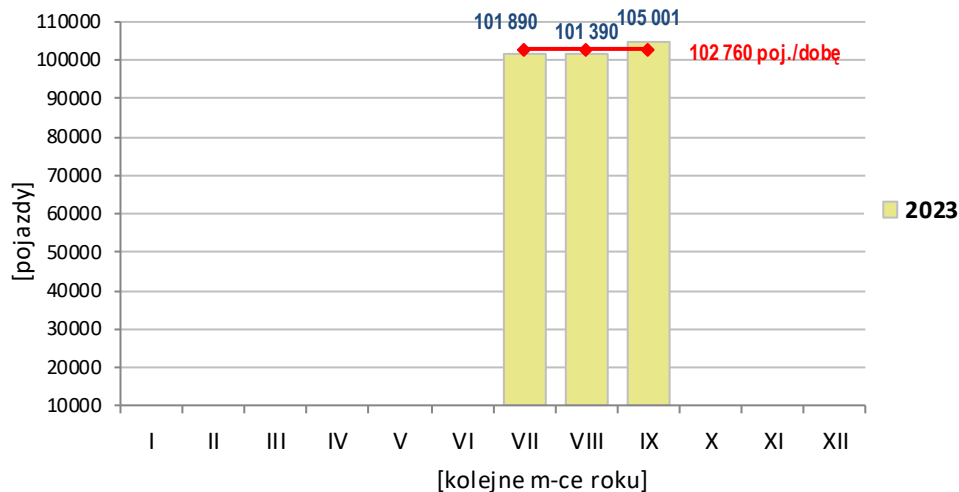
LOKALIZACJA: Katowice

NR DROGI: **S86**

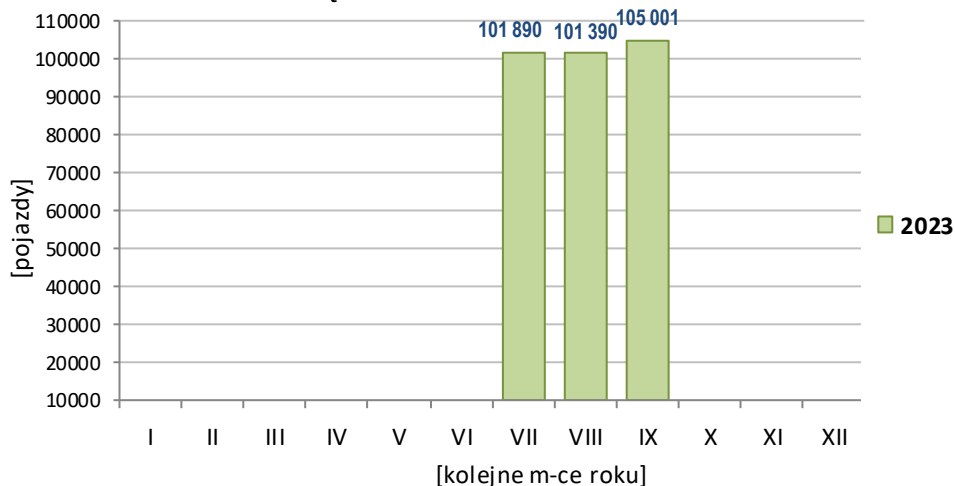
NR STACJI: **20017**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



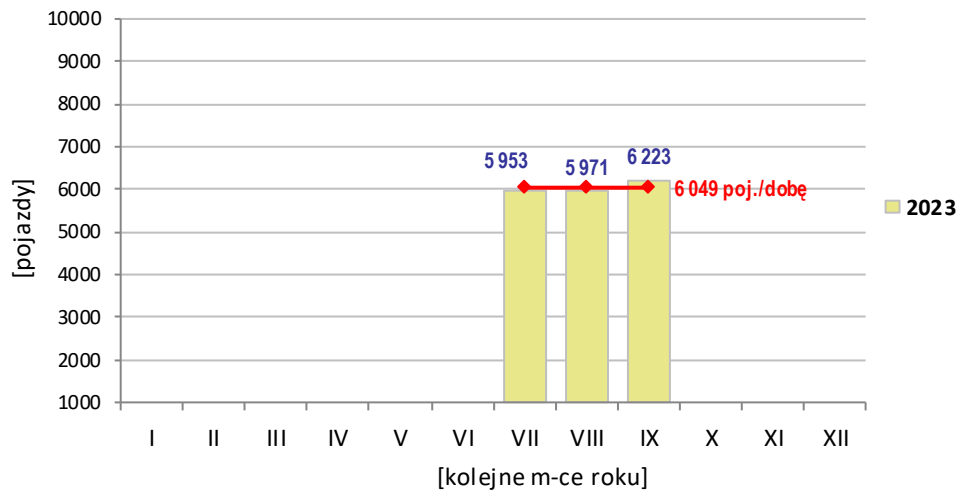
LOKALIZACJA: Celiny

NR DROGI: **DK78**

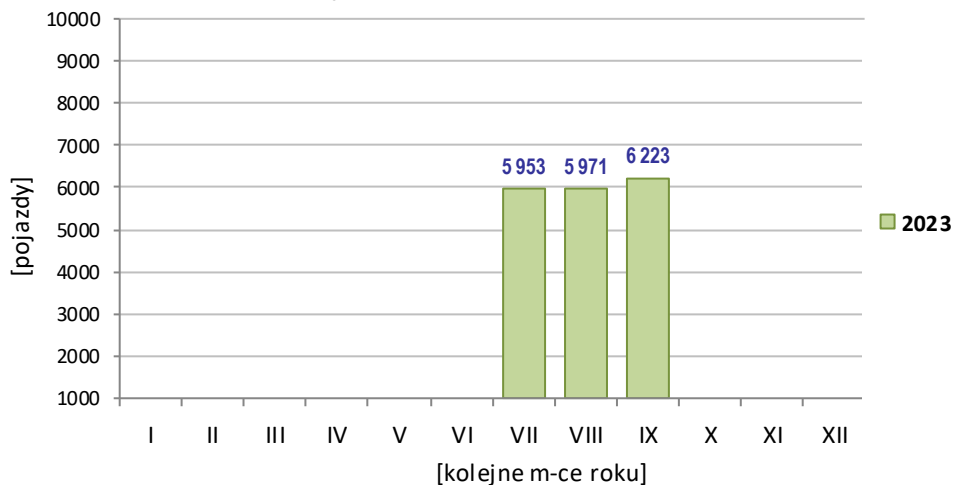
NR STACJI: **20018**



**ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU**



**ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH**



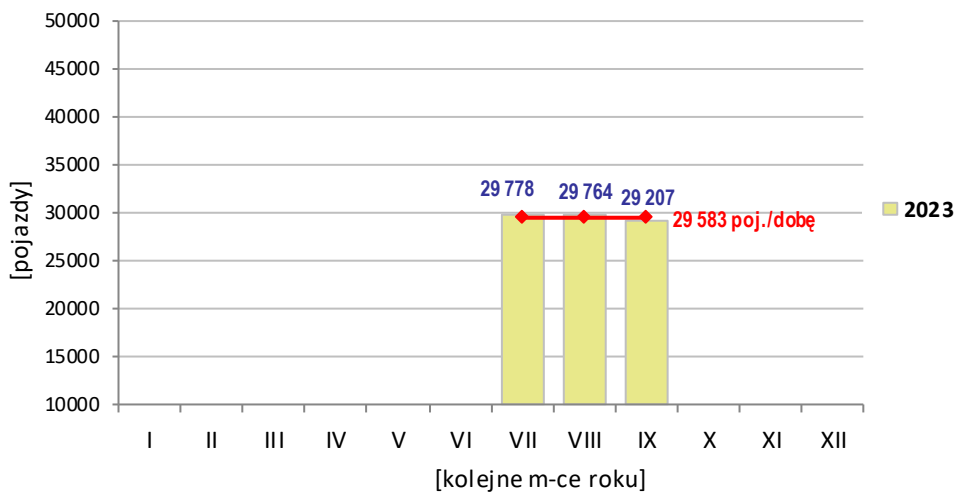
LOKALIZACJA: Wojkowice

NR DROGI: **DK86**

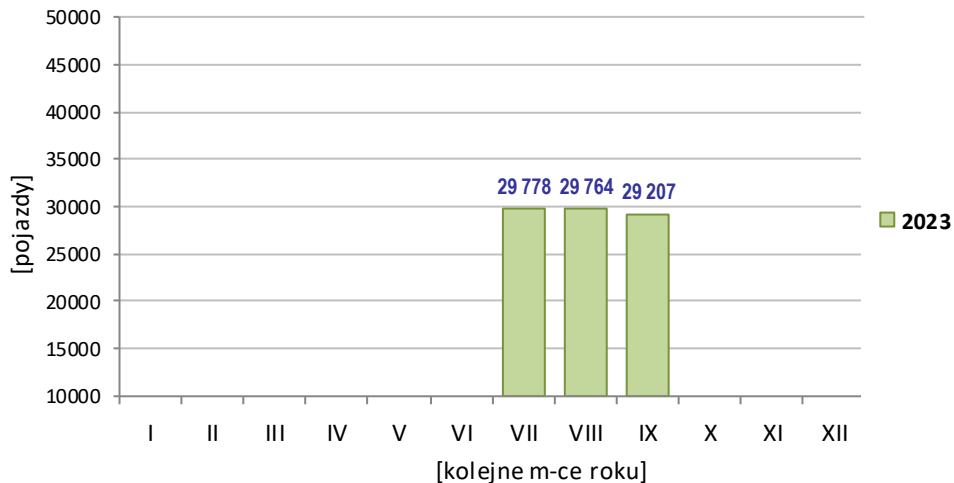
NR STACJI: **20019**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



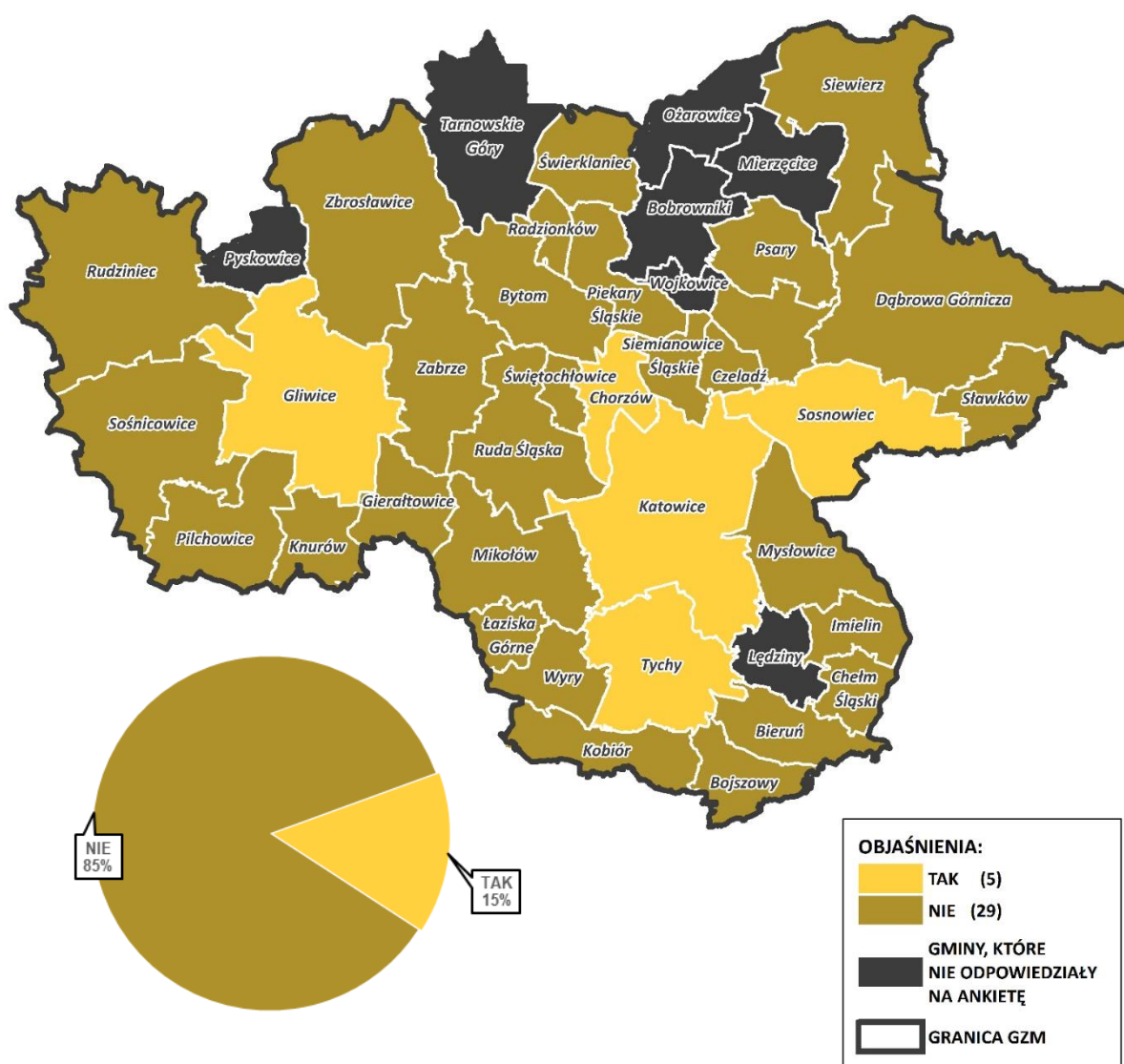
5.2.1. Uwagi, wnioski oraz zalecenia

- 1) W kolejnych edycjach raportu należy rozpoznać dodatkowo i doprecyzować:
 - a) podział istniejących urządzeń SCPRD ze względu na ich funkcjonalność,
 - b) możliwość współpracy z systemami zarządców sąsiadujących.
- 2) Wystąpić bezpośrednio do GDDKiA O/K-ce oraz ZDW w Katowicach o:
 - a) wskazanie lokalizacji oraz podanie specyfikacji/funkcjonalności urządzeń istniejących,
 - b) określenie planowanych kierunków rozwoju systemów obu ww. zarządców.
- 3) Rozpoznać możliwość potencjalnego włączenia istniejących/planowanych urządzeń SCPRD do otwartej niedawno przez GDDKiA W-wa (Centrala) procedury opracowania metodyki realizacji Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie kraju w 2025 roku (GPR2025).

6. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD)

Celem realizacji niniejszego bloku raportowania było pozyskanie informacji/danych z zakresu realizacji przez gminy/zarządców dróg zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (BRD).

Wg Ustawy o drogach publicznych [1] jednym z podstawowych zadań zarządców dróg jest działanie w zakresie monitorowania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz wpływanie na jego poprawę. Ma to bezpośrednie przełożenie nie tylko na osiąganie mniejszej liczby wypadków, ale również na zmniejszenie ciężkości występujących zdarzeń drogowych.



Rysunek 20. Gminy, na terenie których pozyskuje się dane dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) i prowadzi się ich analizę - wg odpowiedzi z Ankiety II

W 2021 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 (zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero”). Obliguje ona państwa członkowskie (w tym szczególnie jednostki zarządzające układem/ruchem drogowym) do realizacji tzw. „Wizji Zero” polegającej na dążeniu:

- w okresie średnioterminowym (do 2030 r.) – do zmniejszenia o 50 % liczby wypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń
- w dalszej perspektywie (do 2050 r.) - do osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i zerowej liczby poważnych obrażeń na drogach unijnych.

Źródło: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_PL.html

Tytułem wprowadzenia i przedstawienia tła do podejmowania dalszych przedsięwzięć, poniżej prezentowane są wyniki analiz (na podstawie danych z 2021 i 2022 r. pozyskanych z System Ewidencji Wypadków i Kolidji /SEWIK/ w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Katowicach):

- z rozróżnieniem kategorii/ciężkości zdarzeń: zdarzenie drogowe, kolizja drogowa oraz wypadek drogowy,
- w wartościach bezwzględnych oraz w zunifikowanym ujęciu stanowiącym odniesienie do 1 km bieżącej długości sieci drogowej na terenie gminy.

Zgodnie z zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyk zdarzeń drogowych, użyte w opracowaniu określenia mają poniższą definicję:

- ZDARZENIE DROGOWE - wypadek drogowy lub kolizja drogowa,
- KOLIZJA DROGOWA - zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne,
- WYPADEK DROGOWY - zdarzenie drogowe, w wyniku, którego była osoba zabita lub ranna,
- ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU - osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wystąpienia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała.

Jednostkowe koszty ofiar wypadków drogowych w Polsce w 2021 r.:

- koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej: 2 600 000 zł
- koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej: 3 500 000 zł
- koszt jednostkowy ofiary lekko rannej: 51 300 zł
- koszt jednostkowy straty materialnej: 4 700 zł
- koszt jednostkowy wypadku drogowego: 1 600 000 zł
- koszt jednostkowy kolizji drogowej: 8 200 zł.

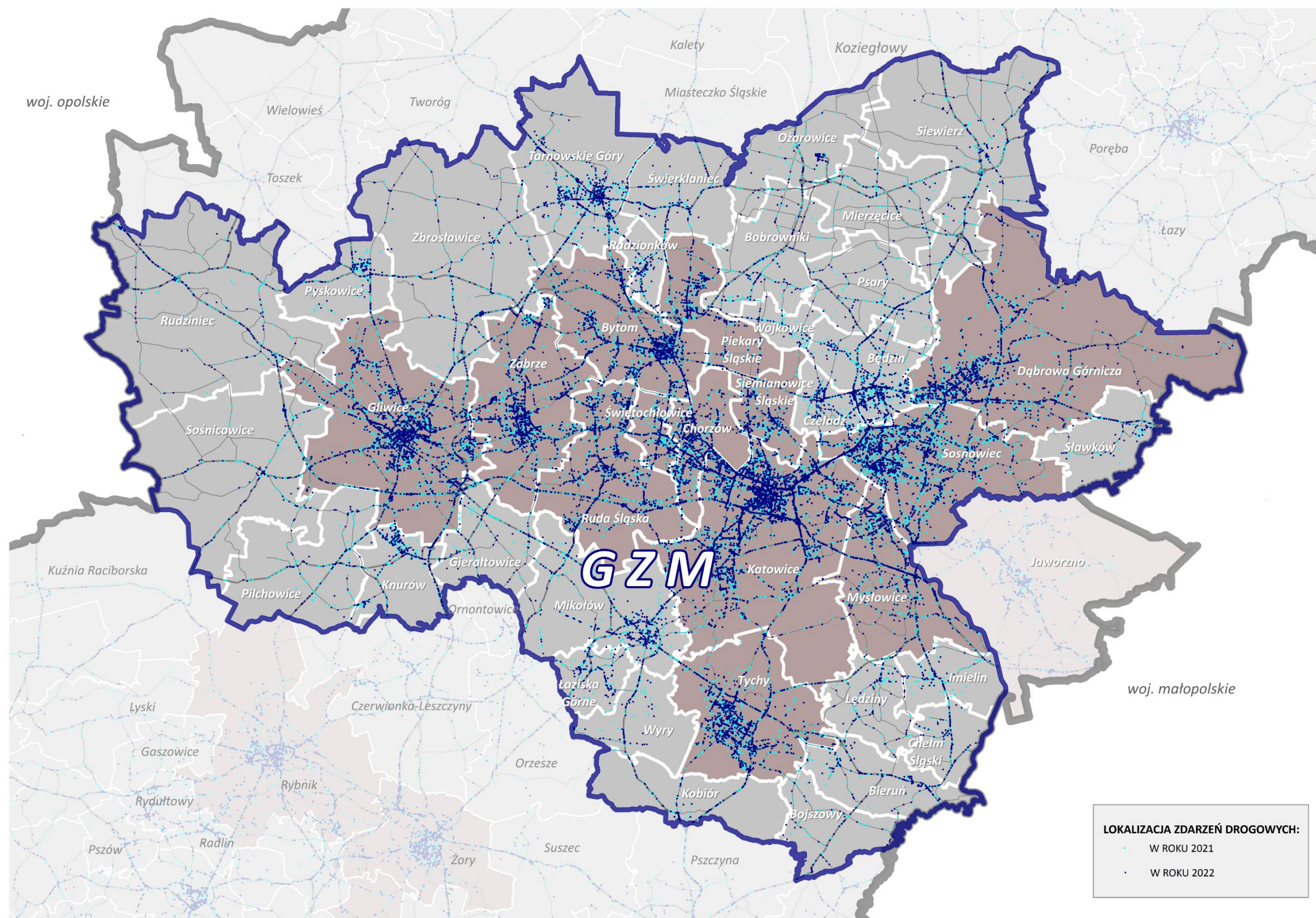
Źródło: Raport KRBRD (Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)

W Raporcie zamieszczono rysunki obrazujące lokalizację na sieci drogowej GZM zdarzeń drogowych w latach 2021-2022 z podziałem na:

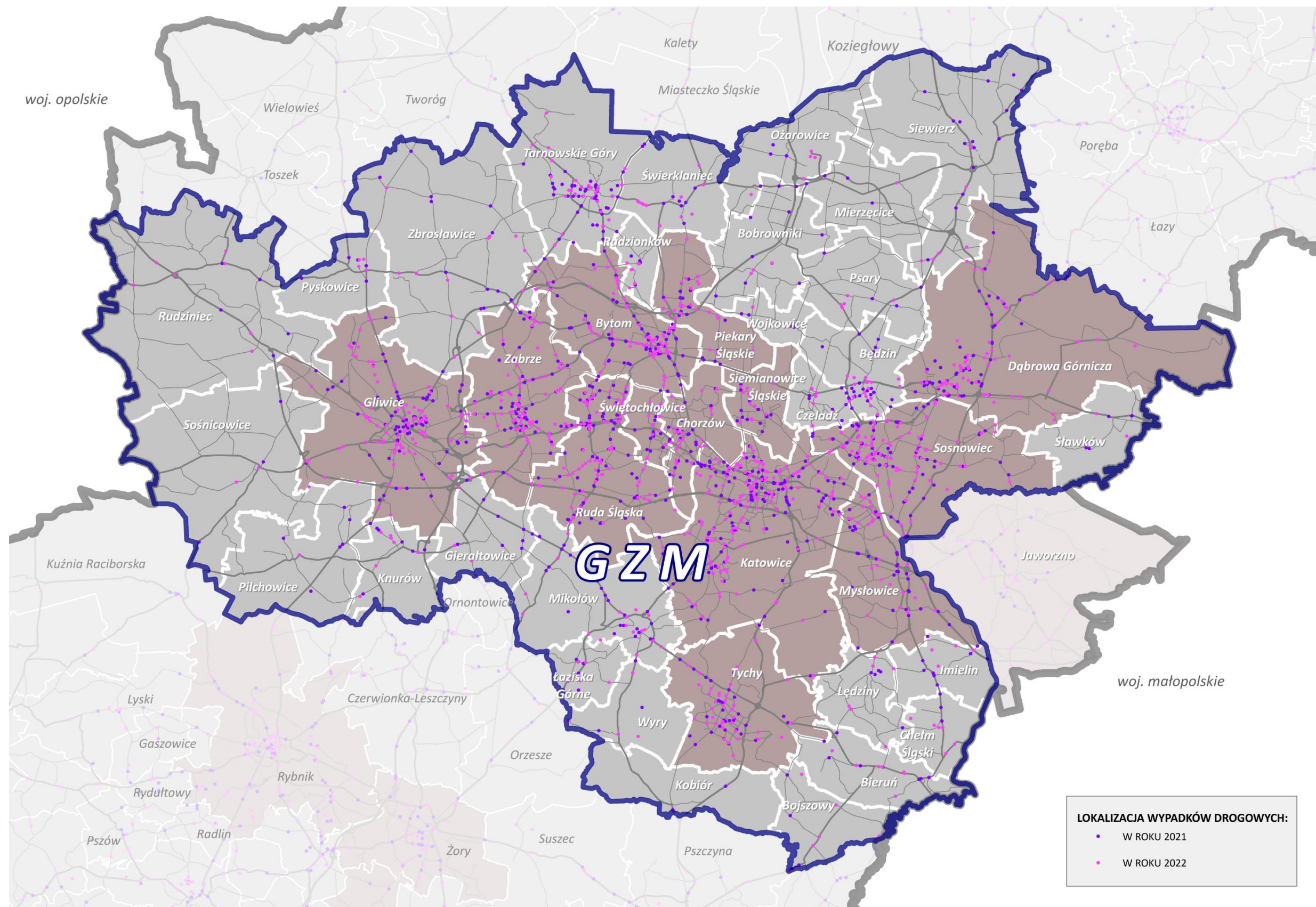
- zdarzenia drogowe ogółem (Rys.20),
- wypadki drogowe (Rys.21),
- wypadki drogowe z ofiarą śmiertelną (Rys.22)

oraz wyniki przeprowadzonych analiz zmian w zakresie:

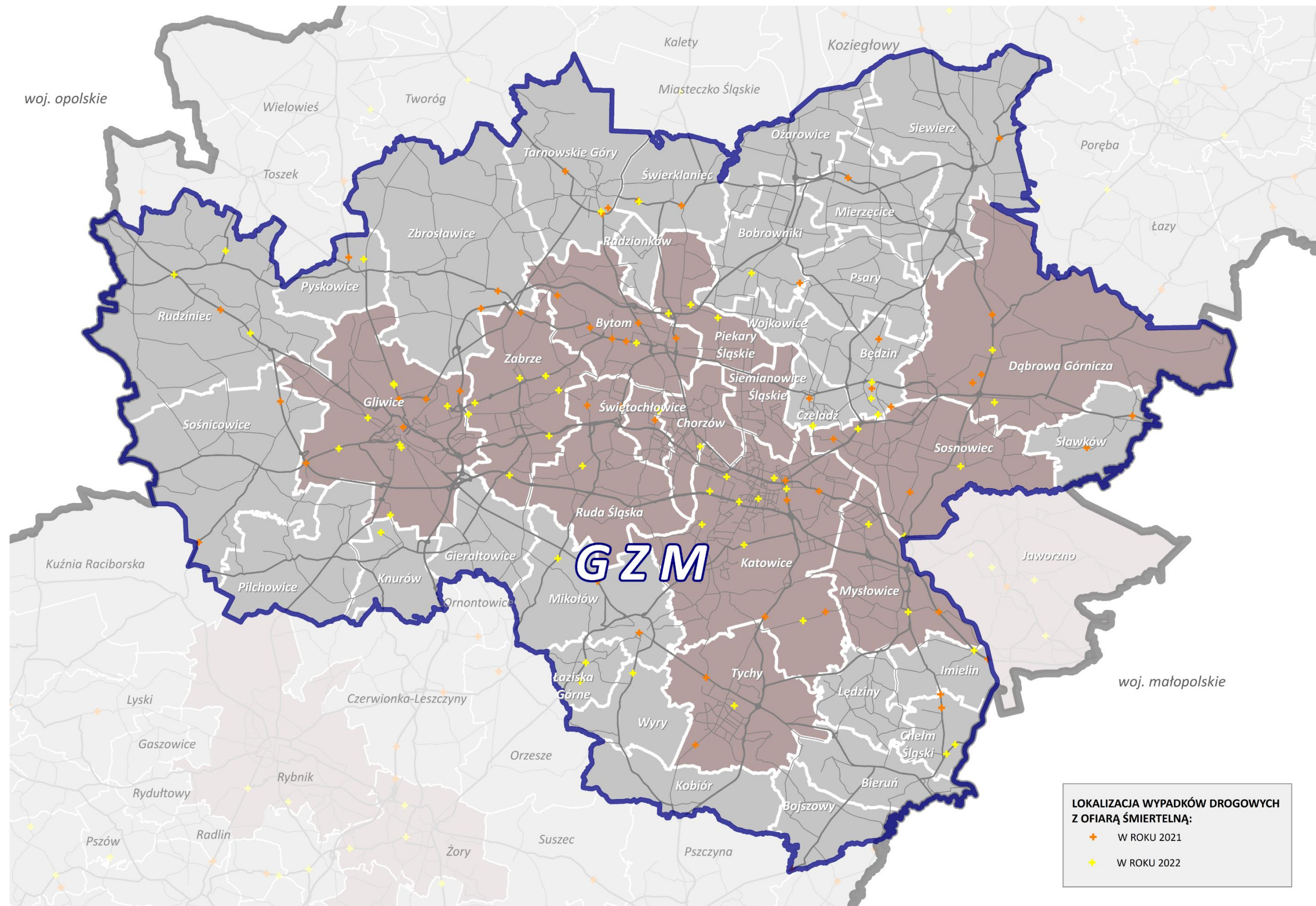
- zdarzeń drogowych ogółem (Rys.23),
- kolizji drogowych (Rys.24),
- wypadków drogowych (Rys.25).



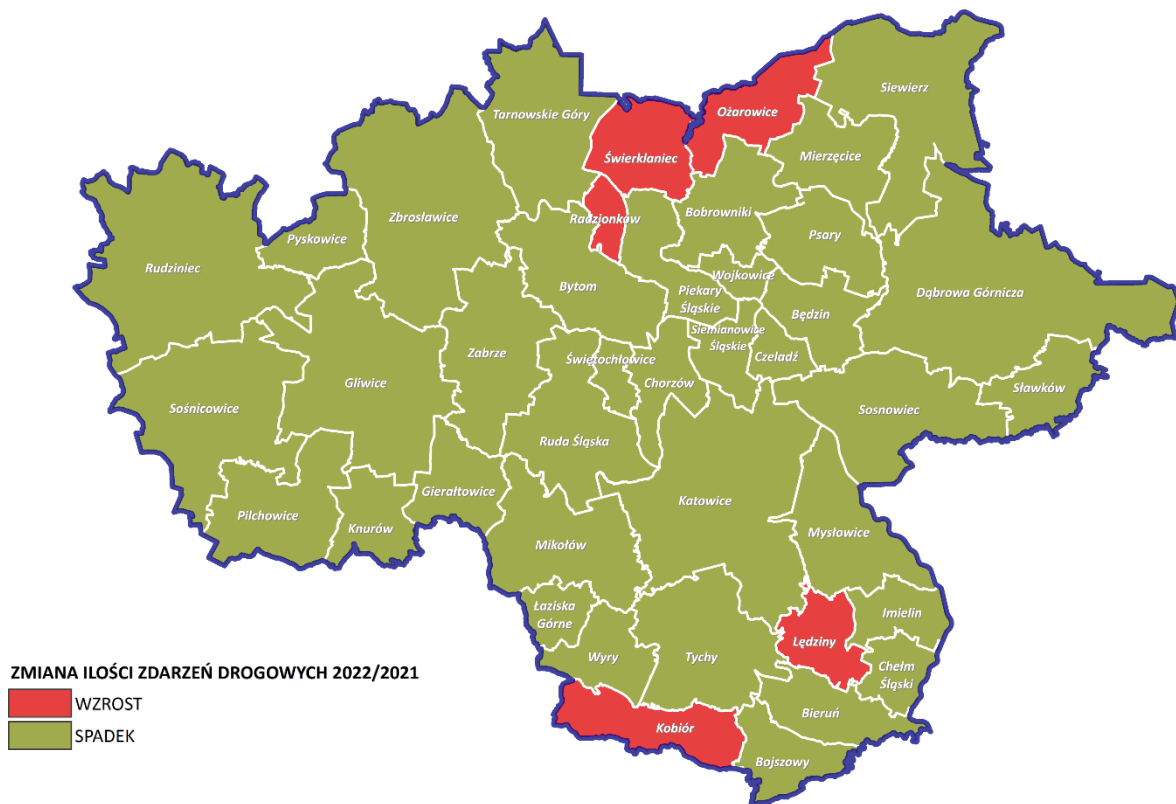
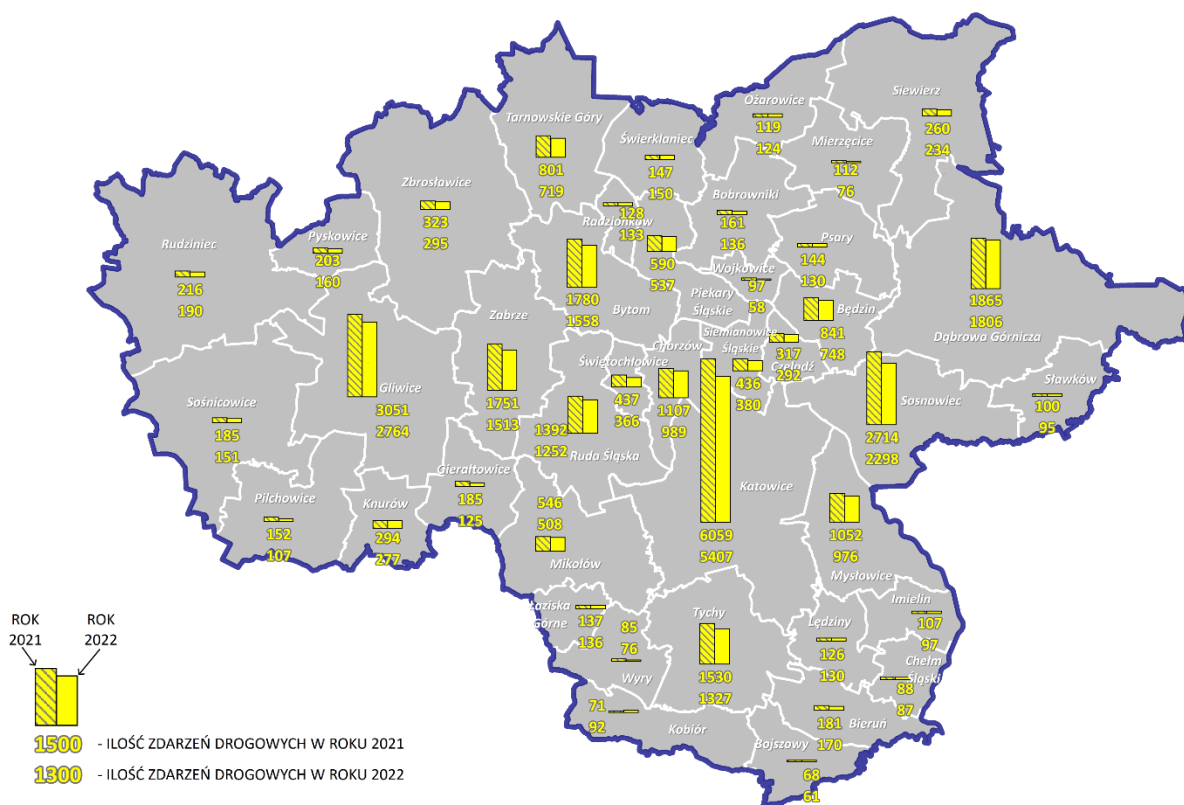
Rysunek 21. Rozkład zdarzeń drogowych na sieci drogowej w latach 2021 i 2022



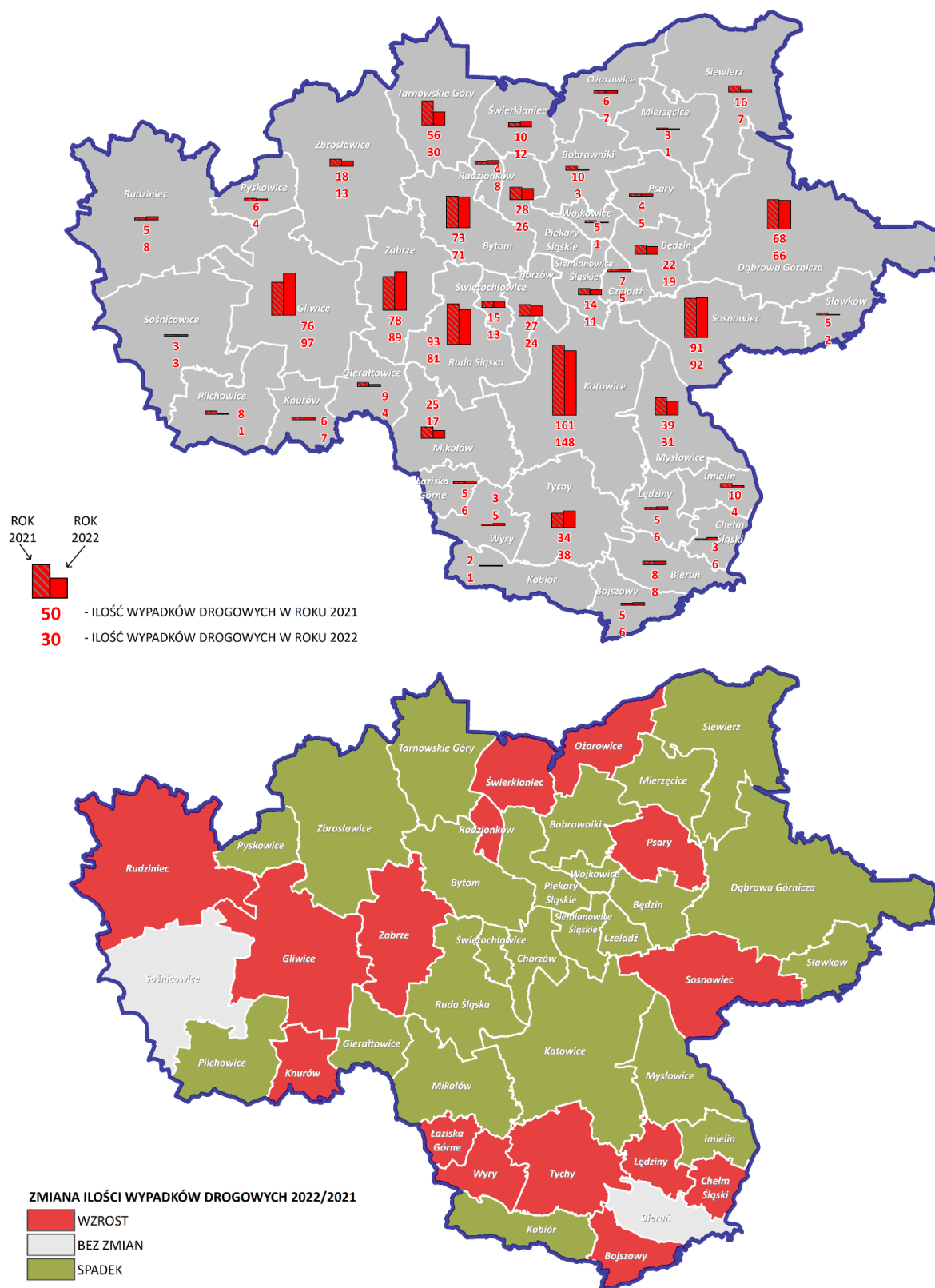
Rysunek 22. Rozkład wypadków drogowych na sieci drogowej w latach 2021 i 2022



Rysunek 23. Rozkład wypadków drogowych z ofiarą śmiertelną na sieci drogowej w latach 2021 i 2022



Rysunek 24. Liczba zdarzeń drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021 i 2022 oraz analiza zmian w tym okresie



Rysunek 26. Liczba wypadków drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021 i 2022 oraz analiza zmian w tym okresie

6.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA

1) Wyniki przeprowadzonej analizy autorskiej wskazują na następujące informacje:

a) gminami z największą ilością **zdarzeń drogowych** są:

- Katowice – **6 059** (w 2021 roku),
5 407 (w 2022 roku),
- Gliwice – **3 051** (w 2021 roku),
2 764 (w 2022 roku),
- Sosnowiec – **2 714** (w 2021 roku),
2 298 (w 2022 roku),

b) gminami z największą ilością **kolizji drogowych** są:

- Katowice – **5 898** (w 2021 roku),
5 259 (w 2022 roku),
- Gliwice – **2 975** (w 2021 roku),
2 667 (w 2022 roku),
- Sosnowiec – **2 623** (w 2021 roku),
2 206 (w 2022 roku),

c) gminami z największą ilością **wypadków drogowych** są:

- Katowice – **161** (w 2021 roku),
148 (w 2022 roku),
- Sosnowiec – **91** (w 2021 roku),
92 (w 2022 roku)
- Ruda Śląska – **93** (w 2021 roku),
81 (w 2022 roku),
- Gliwice – **76** (w 2021 roku),
97 (w 2022 roku),
- Zabrze – **78** (w 2021 roku),
89 (w 2022 roku),

Zjawiskiem powszechnym (????)/oczywistym jest fakt, iż większe miasta proporcjonalnie są miejscem większej liczby różnego typu zdarzeń drogowych ogółem. ??????????

d) gminami, w których nastąpił wzrost liczby **zdarzeń drogowych** w okresie 2021-2022 są:

- Lędziny,
- Kobiór,

- Ożarówice,
- Świerklaniec,
- Radzionków,

e) gminami, w których nastąpił wzrost liczby **kolizji drogowych** w okresie 2021-2022 są:

- Lędziny,
- Kobiór,
- Ożarówice,
- Świerklaniec,
- Radzionków,

f) gminami, w których nastąpił wzrost liczby **wypadków drogowych** w okresie 2021-2022 są:

- Bojszowy,
- Chełm Śląski,
- Gliwice,
- Knurów,
- Lędziny,
- Łaziska Górne,
- Ożarówice,
- Psary,
- Radzionków,
- Rudziniec,
- Sosnowiec,
- Świerklaniec,
- Tychy,
- Wry,
- Zabrze,

f) gminami, w których liczba **wypadków drogowych** w okresie 2021-2022 nie uległa zmianie są:

- Bieruń,
- Sośnicowice.

W kolejnych Raportach należy:

- a) zweryfikować w sposób bardziej szczegółowy uzyskane wskaźniki dot. (ogólnie) liczby zdarzeń drogowych w poszczególnych gminach - przy uwzględnieniu np. danych z ostatecznie zaktualizowanego - po bieżącym roku - modelu ruchu dla GZM (dane o pracy przewozowej układu),
- b) rozszerzyć zakres analizy BRD o dane za kolejne lata – dochodząc do sytuacji analiz prowadzonych w pakietach 3-letnich jako bardziej reprezentatywnych,
- c) pozyskać bardziej szczegółowe dane oraz porównać zakres analiz BRD prowadzonych przez poszczególne gminy/zarządców i po wyborze najpełniejszej metodyki - doprowadzić do jej rozpowszechniania w ramach wymiany dobrych praktyk gmin GZM,
- d) zainteresować gminy o dużych wartościach wskaźników wypadkowości, które nie prowadzą odpowiednio zaawansowanych analiz oraz programów naprawczych w zakresie poprawy BRD, do skorzystania w dobrych praktyk w tym zakresie,
- e) rozpoznać intencje/możliwości oraz pozyskać partnerów wśród firm ubezpieczeniowych zainteresowanych współpracą w zakresie poprawy poziomu BRD na drogach GZM.

7. CENTRA PRZESIADKOWE/WĘZŁY INTEGRACYJNE

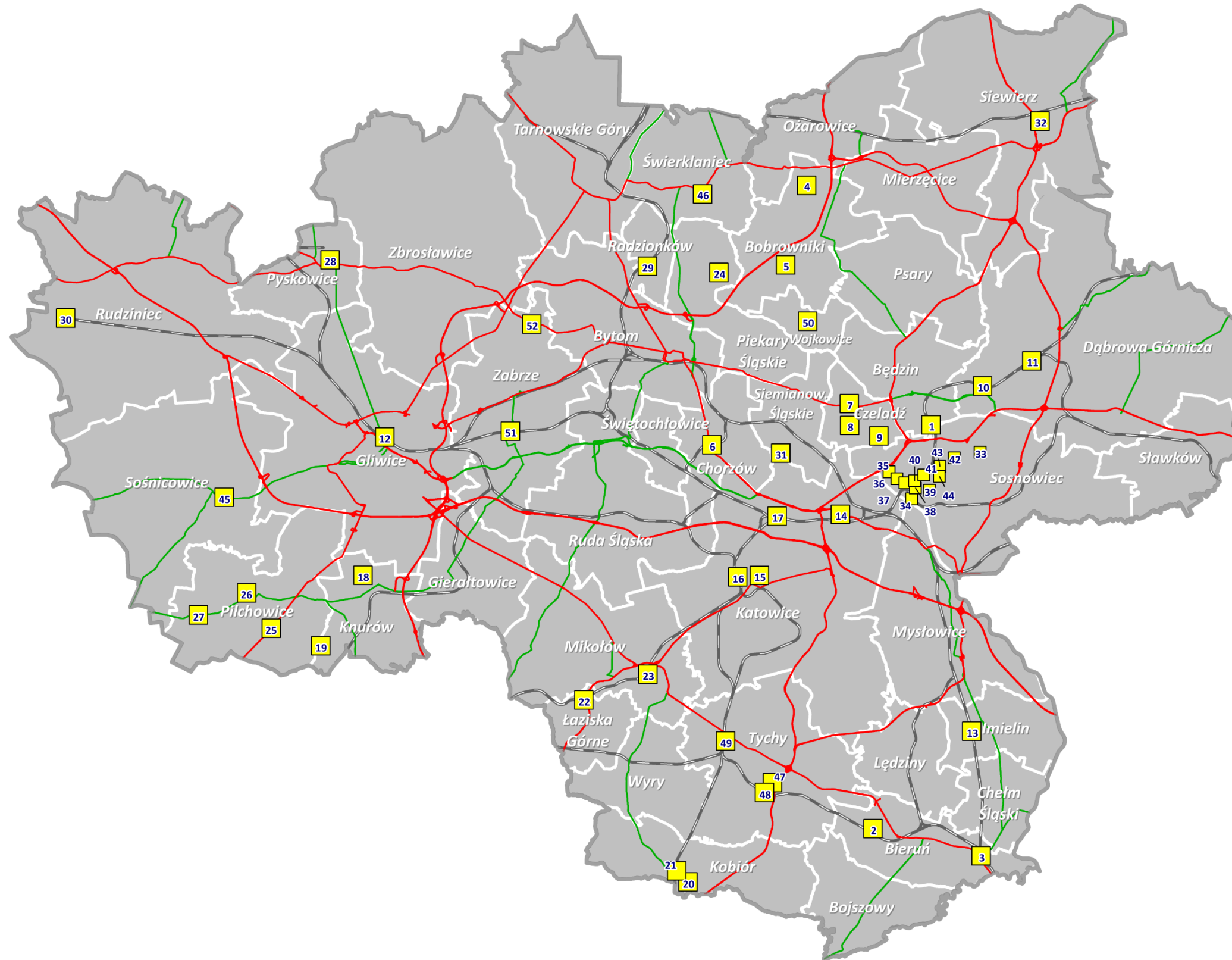
Celem realizacji tego bloku Raportu było pozyskanie informacji/danych z zakresu realizacji przez gminy zadań związanych z budową oraz funkcjonowaniem centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych.

W ramach bieżącego bloku raportu założono rozpoznanie liczby, lokalizacji oraz funkcjonalności oddanych do użytkowania, lub będących w trakcie budowy, centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych na terenie poszczególnych gmin.

Budowa centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych jest ściśle związana z jednym z celów GZM, jakim jest dążeniem do równoważenia mobilności mieszkańców oraz przyjezdnych przebywających na terenie metropolii.

W ujęciu tabelaryczno-graficznym przedstawiono:

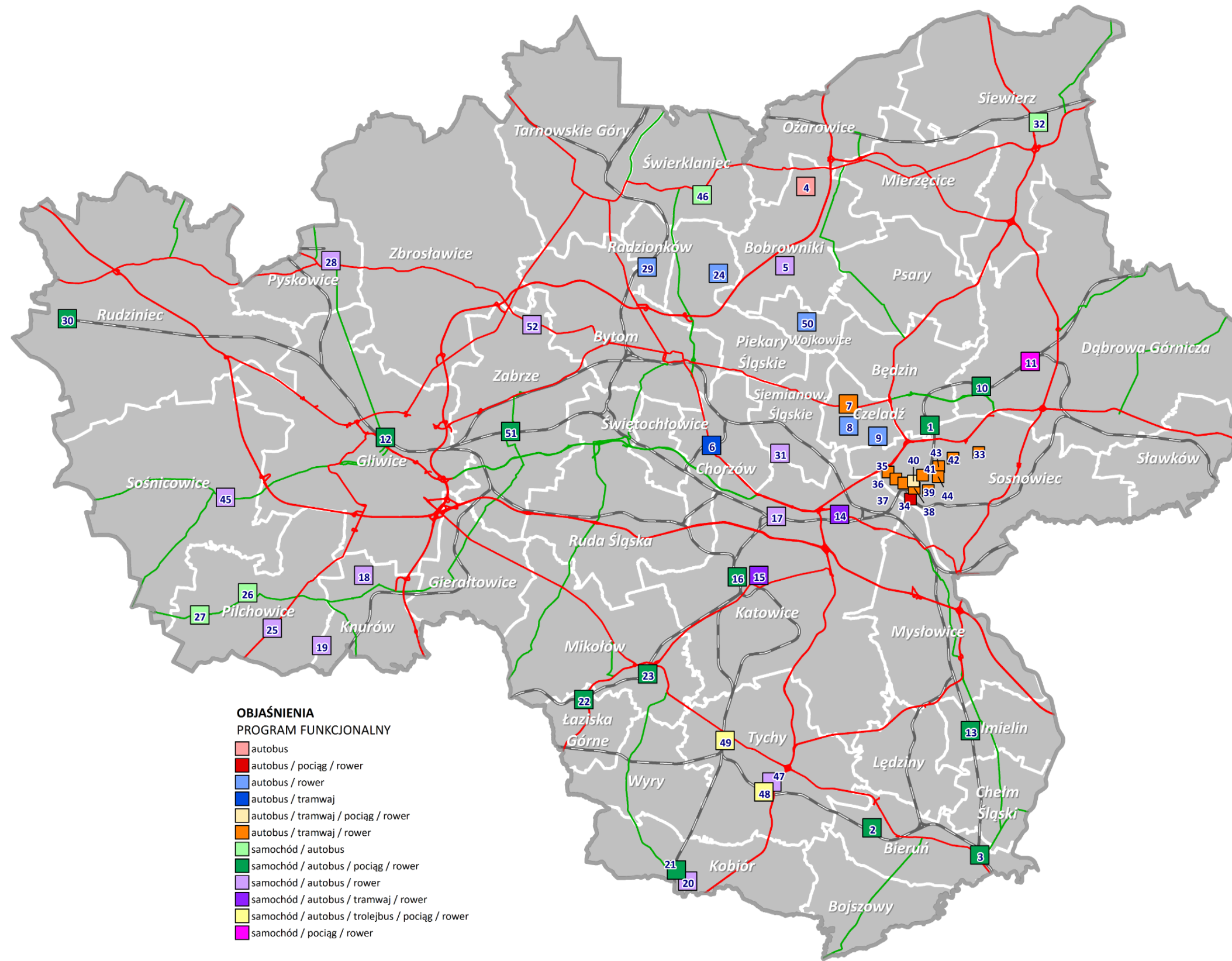
- lokalizację węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych w GZM (Rys.26),
- funkcjonalności oddanych do użytkowania lub będących w trakcie budowy centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych w GZM (Rys.27).



WĘZŁY INTEGRACYJNE / CENTRA PRZESIADKOWE

ID	GMINA	LOKALIZACJA	ŚRODKI_TRANSPORTU
1	Będzin	ul. Kościuski	samochód / autobus / pociąg / rower
2	Bieruń	ul. Chemików / ul. Zdrowia	samochód / autobus / pociąg / rower
3	Bieruń	ul. Ofiar Oświęcimskich	samochód / autobus / pociąg / rower
4	Bobrowniki	Sączów	autobus
5	Bobrowniki	Dobieszowice	samochód / autobus / rower
6	Chorzów	ul. Katowicka	autobus / tramwaj
7	Czeladź	ul. Komendantów	autobus / tramwaj / rower
8	Czeladź	ul. Reymonta / ul. Katowicka	autobus / rower
9	Czeladź	Ul. Francuska	autobus / rower
10	Dąbrowa Górnicza	ul. Kościuski / ul. Limanowskiego	samochód / autobus / pociąg / rower
11	Dąbrowa Górnicza	ul. Parkowa	samochód / pociąg / rower
12	Gliwice	ul. Składowa	samochód / autobus / pociąg / rower
13	Imielin	ul. Durlikowskiego	samochód / autobus / pociąg / rower
14	Katowice	Zawodzie	samochód / autobus / tramwaj / rower
15	Katowice	Brynów	samochód / autobus / tramwaj / rower
16	Katowice	Ligota	samochód / autobus / pociąg / rower
17	Katowice	ul. Sądowa	samochód / autobus / rower
18	Knurów	ul. Szpitalna	samochód / autobus / rower
19	Knurów	ul. Książenicka	samochód / autobus / rower
20	Kobiór	ul. Centralna / ul. Kobiórska	samochód / autobus / rower
21	Kobiór	ul. Żelazna / ul. Plichtowicka	samochód / autobus / pociąg / rower
22	Łaziska Górne	ul. Sienkiewicza	samochód / autobus / pociąg / rower
23	Mikołów	ul. Kolejowa	samochód / autobus / pociąg / rower
24	Piekary Śląskie	ul. Jana Pawła II	autobus / rower
25	Pichowice	Wilcza	samochód / autobus / rower
26	Pichowice	Żernica	samochód / autobus
27	Pichowice	Stanica	samochód / autobus
28	Pyskowice	ul. Wyszyńskiego	samochód / autobus / rower
29	Radzionków	ul. Gwarków 1	autobus / rower
30	Rudziniec	ul. Gliwicka	samochód / autobus / pociąg / rower
31	Siemianowice Śląskie	Plac Alfreda	samochód / autobus / rower
32	Siewierz	Plac Wojska Polskiego	samochód / autobus
33	Sosnowiec	ul. Braci Mieroszewskich	autobus / tramwaj / rower
34	Sosnowiec	ul. Naftowa	autobus / pociąg / rower
35	Sosnowiec	ul. Pilsudskiego	autobus / tramwaj / rower
36	Sosnowiec	ul. Pilsudskiego	autobus / tramwaj / rower
37	Sosnowiec	ul. Pilsudskiego	autobus / tramwaj / rower
38	Sosnowiec	ul. Sienkiewicza	autobus / tramwaj / rower
39	Sosnowiec	ul. 1 Maja	autobus / tramwaj / rower
40	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / pociąg / rower
41	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / rower
42	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / rower
43	Sosnowiec	ul. Narutowicza	autobus / tramwaj / rower
44	Sosnowiec	ul. Narutowicza	autobus / tramwaj / rower
45	Sośnicowice	ul. Przemysłowa / ul. Gliwicka	samochód / autobus / rower
46	Świerklaniec	ul. Parkowa	samochód / autobus
47	Tychy	przy Szpitalu Megrez	samochód / autobus / rower
48	Tychy	przy Stadionie Zimowym	samochód / autobus / trolejbus / pociąg / rower
49	Tychy	przy dworcu PKP	samochód / autobus / trolejbus / pociąg / rower
50	Wojkowice	ul. Jana III Sobieskiego / ul. Piaka	autobus / rower
51	Zabrze	ul. Goethego	samochód / autobus / pociąg / rower
52	Zabrze	ul. Ofiar Katynia / ul. Krakowska	samochód / autobus / rower

Rysunek 27. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych



- OBJAŚNIENIA**
PROGRAM FUNKCJONALNY
- autobus
 - autobus / pociąg / rower
 - autobus / rower
 - autobus / tramwaj
 - autobus / tramwaj / pociąg / rower
 - autobus / tramwaj / rower
 - samochód / autobus
 - samochód / autobus / pociąg / rower
 - samochód / autobus / rower
 - samochód / autobus / tramwaj / rower
 - samochód / autobus / trolejbus / pociąg / rower
 - samochód / pociąg / rower

WĘZŁY INTEGRACYJNE / CENTRA PRZESIADKOWE

ID	GMINA	LOKALIZACJA	ŚRODKI TRANSPORTU
1	Będzin	ul. Kościuski	samochód / autobus / pociąg / rower
2	Bieruń	ul. Chemików / ul. Zdrowia	samochód / autobus / pociąg / rower
3	Bieruń	ul. Ofiar Oświęcimskich	samochód / autobus / pociąg / rower
4	Bobrowniki	Sączów	autobus
5	Bobrowniki	Dobieszowice	samochód / autobus / rower
6	Chorzów	ul. Katowicka	autobus / tramwaj
7	Czeladź	ul. Komendantów	autobus / tramwaj / rower
8	Czeladź	ul. Reymonta / ul. Katowicka	autobus / rower
9	Czeladź	Ul. Francuska	autobus / rower
10	Dąbrowa Górnicza	ul. Kościuski / ul. Limanowskiego	samochód / autobus / pociąg / rower
11	Dąbrowa Górnicza	ul. Parkowa	samochód / pociąg / rower
12	Gliwice	ul. Składowa	samochód / autobus / pociąg / rower
13	Imielin	ul. Dunikowskiego	samochód / autobus / pociąg / rower
14	Katowice	Zawodzie	samochód / autobus / tramwaj / rower
15	Katowice	Brynów	samochód / autobus / tramwaj / rower
16	Katowice	Ligota	samochód / autobus / pociąg / rower
17	Katowice	ul. Sądowa	samochód / autobus / rower
18	Knurow	ul. Szpitalna	samochód / autobus / rower
19	Knurow	ul. Książenicka	samochód / autobus / rower
20	Kobier	ul. Centralna / ul. Kobińska	samochód / autobus / rower
21	Kobier	ul. Żelazna / ul. Plichtowicka	samochód / autobus / pociąg / rower
22	Łaziska Górne	ul. Sienkiewicza	samochód / autobus / pociąg / rower
23	Mikołów	ul. Kolejowa	samochód / autobus / pociąg / rower
24	Piekary Śląskie	ul. Jana Pawła II	autobus / rower
25	Pilchowice	Wilcza	samochód / autobus / rower
26	Pilchowice	Żernica	samochód / autobus
27	Pilchowice	Stanica	samochód / autobus
28	Pyskowice	ul. Wyszyńskiego	samochód / autobus / rower
29	Radzionków	ul. Gwarków 1	autobus / rower
30	Rudziniec	ul. Gliwicka	samochód / autobus / pociąg / rower
31	Siemianowice Śląskie	Plac Alfreda	samochód / autobus / rower
32	Siewierz	Plac Wojska Polskiego	samochód / autobus
33	Sosnowiec	ul. Braci Mieroszewskich	autobus / tramwaj / rower
34	Sosnowiec	ul. Nałtowa	autobus / pociąg / rower
35	Sosnowiec	ul. Piłsudskiego	autobus / tramwaj / rower
36	Sosnowiec	ul. Piłsudskiego	autobus / tramwaj / rower
37	Sosnowiec	ul. Piłsudskiego	autobus / tramwaj / rower
38	Sosnowiec	ul. Sienkiewicza	autobus / tramwaj / rower
39	Sosnowiec	ul. 1 Maja	autobus / tramwaj / rower
40	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / pociąg / rower
41	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / rower
42	Sosnowiec	ul. 3 Maja	autobus / tramwaj / rower
43	Sosnowiec	ul. Narutowicza	autobus / tramwaj / rower
44	Sosnowiec	ul. Narutowicza	autobus / tramwaj / rower
45	Sośnicowice	ul. Przemysłowa / ul. Gliwicka	samochód / autobus / rower
46	Świerklaniec	ul. Parkowa	samochód / autobus
47	Tychy	przy Szpitalu Megrez	samochód / autobus / rower
48	Tychy	przy Stadionie Żmowym	samochód / autobus / trolejbus / pociąg / rower
49	Tychy	przy dworcu PKP	samochód / autobus / trolejbus / pociąg / rower
50	Wojkowice	ul. Jana III Sobieskiego / ul. Plaka	autobus / rower
51	Zabrze	ul. Goethego	samochód / autobus / pociąg / rower
52	Zabrze	ul. Ofiar Katynia / ul. Krakowska	samochód / autobus / rower

Rysunek 28. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych wraz z programem funkcjonalnym każdego z nich (integrowane środki transportu)

7.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA

W trakcie kolejnych edycji opracowania wyników raportu należy:

- a) zweryfikować oraz usystematyzować w sposób bardziej szczegółowy dane uzyskane z gmin nt. lokalizacji, funkcjonalności oraz rangi poszczególnych centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych,
- b) ze względu na stosunkowo zaawansowany wieloletni proces realizacji centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych na terenie GZM - zachęcać gminy dopiero rozwijające te elementy na swoim terenie do skorzystania z dobrych praktyk w tym zakresie – m. in. pod kątem optymalizacji zasad ich lokowania, zakładanej skali oraz funkcjonalności,
- c) wykorzystać pozyskane materiały - m. in. w trakcie przyszłorocznej aktualizacji modelu ruchu GZM – szczególnie w aspekcie jego multimodalności obejmującej m. in. następujące zagadnienia:
 - wymiana potoków pasażerskich w centrach przesiadkowych/węzłach integracyjnych między dostępnymi środkami realizacji podróży,
 - centra przesiadkowe/węzły integracyjne jako potencjalnie nowe punkty ruchotwórcze o różnym stopniu wzajemnego oddziaływania na układ drogowy - podsystem komunikacji indywidualnej (KI) oraz podsystem komunikacji zbiorowej (KZ).

9. AKTY PRAWNE ODNOŚĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO

1. Dz. U. 2023 poz. 645 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230000645/U/D20230645Lj.pdf>
2. Dz.U.2022.0.1518 Warszawa, dnia 20 lipca 2022 r. Poz. 1518 ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220001518/O/D20221518.pdf>
3. Dz.U. 2019 poz. 1642 Warszawa, dnia 29 sierpnia 2019 r. Poz. 1642 ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001642/O/D20191642.pdf>
4. Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582 ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20050670582/O/D20050582.pdf>
5. Dz.U. 80 poz. 717 USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20030800721/T/D20030721L.pdf>
6. Dz.U. 2021 poz. 2454 Warszawa, dnia 29 grudnia 2021 r. Poz. 2454 ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ROZWOJU I TECHNOLOGII z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20210002454/O/D20212454.pdf>
7. Dz. U. 2022 poz. 988 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 28 kwietnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220000988/T/D20220988L.pdf>
8. Dz. U. 2023 poz. 602 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 27 stycznia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230000602/O/D20230602.pdf>
9. Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20110050013/U/D20110013Lj.pdf>
10. Dz. U. 2019 poz. 2087 USTAWA z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190002087/T/D20192087L.pdf>
11. Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 USTAWA z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20081991227/T/D20081227L.pdf>
12. Dz.U. 2023 poz. 1688 USTAWA z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20230001688>
13. Dz.U. 2022 poz. 1225 Warszawa, dnia 9 czerwca 2022 r. Poz. 1225 OBWIESZCZENIE MINISTRA ROZWOJU I TECHNOLOGII z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220001225/O/D20221225.pdf>
14. Dz.U. 2018 poz. 1496 USTAWA z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20180001496>

10. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Bieżący raport odnosi się zasadniczo do III kwartału 2023 r. i jest podsumowaniem drugiej edycji ankiety, adresowanej do następujących interesariuszy: wszystkie gminy GZM i wszyscy zarządcy dróg na tym obszarze (tj.: prezydenci miast na prawach powiatu, ZDW i GDDKiA O/Katowice oraz wybrane zarządy dróg powiatowych).

Pozyskane materiały (odpowiedzi) wskazują - zdaniem autorów - na znacznie zróżnicowany stopień ich szczegółowości. Są one różnorodne i stanowią indywidualną ocenę każdego z pytanym interesariuszy. Jest to o tyle cenne, że pokazuje odmienne podejście lub rozumienie danego zagadnienia. Może to wskazywać na dalszą potrzebę dążenia do wypracowania „wspólnego języka” i ujednoczenia rozumienia wyzwań dla GZM.

Zebrane informacje z ankiet różnią się pod względem:

- posiadanych aktualnie informacji i możliwości przyszłego pozyskiwania przez nich materiałów/danych dla celów bieżącego oraz planowanego zakresu realizacji funkcji analityczno-zarządczych,
- świadomości, co do zakresu obligatoryjności oraz fakultatywności realizacji szeregu zadań przypisywanych - także ustawowo - zarządom podległego układu drogowego,
- przygotowania (gotowości) w zakresie unifikacji oraz optymalizacji metodyki gromadzenia oraz syntezy danych w kontekście realizacji prac służącym przygotowywaniu materiałów informacyjnych i prorozwojowych.

Mając na uwadze powyższe, autorzy postulują podjęcie działań, które mają charakter długofalowy, czyli powinny być podjęte (zainicjowanie) teraz i wprowadzanie sukcesywnie; to m. in.:

- na kolejnym etapie raportowania (Raport nr 3, ze stycznia 2024 r. /za IV kwartał 2023 r.):
 - należy – już z wykorzystaniem bezpośredniej korespondencji do wybranych Interesariuszy - wyjaśnić przyczynę zróżnicowania stanowisk gmin GZM/zarządców dróg w odniesieniu do potencjalnej obligatoryjności realizacji niektórych zadań (np.: opracowywanie i okresowa aktualizacja planów rozwoju sieci drogowej, raportowanie z zakresu oddziaływania ruchu drogowego na środowisko, itp.),
 - należy konsekwentnie zawężać merytoryczny zakres pytania o trwające/rozpoczynające się „inwestycje drogowe/szynowe” - wyłącznie do nowych odcinków układu drogowego/tramwajowego (czyli „budowa” drogi/linii tramwajowej) oraz odcinków rozbudowywanych o nowe pasy ruchu/tory tramwajowe („rozbudowa” drogi/układu torowego linii tramwajowej),
 - nawiązując do powyższego - należy konsekwentnie w ramach zakresu pytania o trwające/rozpoczynające się „inwestycje drogowe/szynowe” – zwracać uwagę Interesariuszom, że poza gromadzeniem danych o rozwoju układu drogowego, autorów raportów oraz ich adresata – GZM jako Zamawiającego – interesują inwestycje w infrastrukturę komunikacji zbiorowej (tramwajowej) lokowaną w pasie drogowym, bądź w jego bezpośrednim sąsiedztwie; w ramach bieżącej edycji ankietowania ten aspekt rozwoju systemu transportowego GZM był pomijany;

- należy docelowo zastanowić się nad uruchomieniem skutecznego, a zarazem atrakcyjnego procesu informacyjno-szkoleniowego w GZM, obejmującego w szczególności: unifikację i optymalizację podejmowanych działań w zakresie transportu drogowego, m. in. poprzez wymianę dobrych praktyk - w tym:
 - należy określić możliwości współpracy operatorów wybranych elementów systemów ciągłych pomiarów ruchu drogowego (SCPRD) i inteligentnych systemów transportowych (ITS) zarządców układów gmin GZM oraz elementów ponadgminnych; w bieżącej edycji raportu wyselekcjonowano osoby oraz uszczegółowiono ich dane kontaktowe - jako przedstawicieli organizacyjnie i merytorycznie zawiadujących tą sferą działalności w poszczególnych zarządach lub będących bezpośrednimi operatorami systemów gromadzących dane o ruchu;
 - należy realizować analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), prowadzone przez poszczególne gminy/zarządców (we współpracy z powiatowymi i ponadlokalnymi jednostkami policji); jedną z perspektywicznych propozycji może być wypracowywanie metody skutecznego poszukiwania partnerów wśród firm ubezpieczeniowych/gestorów funduszy europejskich, zainteresowanych współpracą mającą na celu ograniczanie wartości wskaźników BRD,
 - należy równoważyć mobilność miejską m.in. poprzez umiejętne planowanie oraz realizację systemu węzłów integracyjnych/przesiadkowych, a także optymalizowanie polityki parkingowej przez gminy.

Ze względu na największy w skali kraju stopień rozproszenia na terenie GZM systemu zarządzania układem drogowym, należy usilnie dążyć do uzyskania daleko posuniętej unifikacji oraz obiektywizacji procesów zbierania danych oraz opracowywania analiz go charakteryzujących, celem podejmowania zoptymalizowanych działań rozwojowych układu.

Jednym z istotnych zadań w tym zakresie winna być dbałość GZM - realizowana we współpracy z gminami oraz poszczególnymi zarządcami ponad gminnymi - dotycząca okresowej aktualizacji zaadaptowanego z Subregionu Centralnego Woj. Śląskiego multimodalnego modelu ruchu, m. in. poprzez realizację pomiarów ruchu oraz badań zachowań transportowych mieszkańców, czy to w systemie autonomicznym, czy też poprzez wpisywanie się w pomiary wojewódzkie/krajowe (np. Generalny Pomiar Ruchu 2025 /GPR2025/).

W pełni zaktualizowany model ruchu winien stanowić jedną z najistotniejszych podstaw do prac nad planowaniem rozwoju układu drogowego GZM.

W celu osiągnięcia powyższych celów należy m. in. pozyskać i rozpowszechnić dane kontaktowe osób zajmujących się pozyskiwaniem danych/parametrów charakteryzujących funkcjonowanie wybranych elementów podległego układu drogowego (m.in. dane z systemów pomiarowych, wyniki analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, wnioski i działania zaradcze, problematykę modelowania ruchu/opracowywania prognoz). W konsekwencji ma to na celu doprowadzić ich do trwałej współpracy poszczególnych „sektorowych” Interesariuszy „pod egidą” GZM.

Natomiast w kontekście **ogłaszanych na bieżąco przez Ministra Infrastruktury kolejnych programów rządowych dotyczących prac prorozwojowych obejmujących przede wszystkim istniejący w metropolii korytarz autostrady A4**, związanych m. in.:

- ze wzrastającym poziomem jej obciążeń (szczególnie ciężkim ruchem pojazdów o charakterze tranzytowym względem GZM),
- wysoce prawdopodobnym brakiem przedłużenia poza 2027 r. koncesji dla Stalexport Autostrada Małopolska (SAM) Mysłowice, jako jej bieżącego zarządcy na odcinku Katowice-Kraków,

należy **doprowadzić jak najszybciej do pojęcia i uściślenia współpracy z GDDKiA o/K-ce oraz Departamentem Studiów i Strategii (DSS) GDDKIA W-wa - celem wypracowania optymalnej ścieżki postępowania przy opracowaniu i późniejszym wdrożeniu sposobu docelowego (kierunkowego) przeprowadzenia międzynarodowego/krajowego ruchu tranzytowego relacji wschód-zachód w powiązaniu z narastającym ruchem aglomeracyjnym w GZM.**