

KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU DROGOWEGO W GZM

Raport z prac za okres
Od stycznia do marca 2024 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 JEDYNIEMAJE CHARAKTER SUBIEKTYWNY
I POGLĄDOWY, DO WYKORZYSTANIA
W DALSZYCH PRACACH ANALITYCZNYCH



K A T O W I C E , K W I E C I E Ń 2 0 2 4 r .

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 4

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	2
1. WPROWADZENIE.....	5
2. ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM I JEGO ZARZĄDCY	6
2.1 ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM – WYKAZ DRÓG I ICH PRZEBIEG	6
2.2 TERYTORIALNY PODZIAŁ KOMPETENCJI ZARZĄDCÓW UKŁADU DROGOWEGO NA TERENIE GZM	9
3. REALIZACJA ZADAŃ ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM	12
3.1 WYBRANE INFORMACJE NT. DRÓG KRAJOWYCH ORAZ WOJEWÓDZKICH.....	12
3.1.1 Drogi krajowe	12
3.1.2 Drogi wojewódzkie	19
3.1.3 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	32
3.2. STOPIEŃ OPRACOWANIA PLANÓW ROZWOJU SIECI DROGOWEJ PRZEZ ZARZĄDCÓW	33
3.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	40
3.3. PRZEGLĄD INFORMACJI O DZIAŁANIACH ROZWOJOWYCH UKŁADU DROGOWEGO W GZM - ZE ŹRÓDEŁ INNYCH NIŻ ANKIETY	41
3.3.1 Autostrady + drogi ekspresowe.....	41
3.3.2. Pozostałe drogi krajowe	51
3.3.3 Drogi wojewódzkie	52
3.3.4 Układ szynowy/tramwajowy	56
3.4. PRZEGLĄD INFORMACJI Z MATERIAŁÓW WEWNĘTRZNYCH GZM.....	59
3.5. PRZEGLĄD INNYCH DOKUMENTÓW ISTOTNYCH DLA TRANSPORTU DROGOWEGO W GZM	63
4. ANALIZA RUCHU DROGOWEGO NA WYBRANYCH DROGACH GZM	79
4.1. OBCIĄŻENIA UKŁADU DROGOWEGO GZM I WARUNKI RUCHU.....	79
4.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	83
4.2. POMIARY RUCHU DROGOWEGO W GZM	84
4.3. ODCINKI UKŁADU DROGOWEGO OBCIĄŻONE POTOKIEM PONAD 3 MLN [P/ROK].....	95
4.3.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	100
4.4. GENERALNY POMIAR RUCHU W 2025 ROKU (GPR2025)	100
5. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS) i STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU DROGOWEGO (SCPRD)	102
5.1. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS)	102
5.1.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia	105
5.2. STACJE CIĄGŁEGO POMIARU RUCHU DROGOWEGO (SCPRD)	106
5.3. KRAJOWY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM DROGOWYM (KSZRD)	125
5.3.1. Uwagi, wnioski oraz zalecenia.....	127
6. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD).....	127
6.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA	136

7. CENTRA PRZESIADKOWE/WĘZŁY INTEGRACYJNE	143
7.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA	146
8. AKTY PRAWNE ODNOŚĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO.....	147
9. WNIOSKI I REKOMENDACJE	149

SPIS RYSUNKÓW

<i>Rysunek 1. Zasadniczy układ drogowy GZM: drogi krajowe i wojewódzkie (stan na 01.2024 r.)</i>	<i>8</i>
<i>Rysunek 2. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg krajowych i wojewódzkich.....</i>	<i>10</i>
<i>Rysunek 3. Podział administracyjny GZM wraz z rozróżnieniem zarządców dróg powiatowych</i>	<i>11</i>
<i>Rysunek 4. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r.</i>	<i>26</i>
<i>Rysunek 5. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych.....</i>	<i>27</i>
<i>Rysunek 6. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM</i>	<i>28</i>
<i>Rysunek 7. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r.</i>	<i>29</i>
<i>Rysunek 8. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych.....</i>	<i>30</i>
<i>Rysunek 9. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM</i>	<i>31</i>
<i>Rysunek 10. Posiadanie Planu Rozwoju Sieci Drogowej – gminy</i>	<i>34</i>
<i>Rysunek 11. Posiadanie Planu Rozwoju Sieci Drogowej - zarządy</i>	<i>35</i>
<i>Rysunek 12. Lokalizacja odcinków układu GZM zaprezentowanych w ramach rozproszonych informacji/danych o działaniach prorozwojowych ze źródeł poza ankietowych.....</i>	<i>55</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>62</i>
<i>Rysunek 14. Obciążenia ruchem układu drogowego w GZM</i>	<i>80</i>
<i>Rysunek 15. Zagrożenia wyczerpaniem przepustowości układu drogowego w GZM</i>	<i>82</i>
<i>Rysunek 16. Lokalizacja punktów z pomiarów GZM oraz tożsamyh/pobliskich punktów z Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2020/2021 (GPR2020/2021).....</i>	<i>85</i>
<i>Rysunek 17. Zestawienie potoku tranzytowego z ruchem sumarycznym w punktach kordonu - pojazdy rzeczywiste (źródło: EWIMAP).....</i>	<i>86</i>
<i>Rysunek 18. Udział potoku tranzytowego w ruchu sumarycznym w punktach kordonu (źródło: EWIMAP).....</i>	<i>87</i>
<i>Rysunek 19. Akumulacja obszaru (źródło: EWIMAP)</i>	<i>88</i>
<i>Rysunek 20. Sumaryczny napływ pojazdów do obszaru GZM (źródło: EWIMAP)</i>	<i>89</i>
<i>Rysunek 21. Więźba tranzytu dla największych przepływów.....</i>	<i>90</i>
<i>Rysunek 22. Zestawienie wyników pomiarów GZM z wynikami GPR2020/2021</i>	<i>92</i>
<i>Rysunek 23. Wskaźnik zmian 2023/2020-2021.....</i>	<i>93</i>
<i>Rysunek 24. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania wykazu dot. odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok</i>	<i>98</i>
<i>Rysunek 25. Odcinki układu drogowego obciążone potokiem 3 mln poj./dobę na podstawie danych z (aktualizowanego obecnie) Multimodalnego Modelu Ruchu</i>	<i>99</i>
<i>Rysunek 26. Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM – wg odpowiedzi z Ankiety II</i>	<i>103</i>
<i>Rysunek 27. Gminy posiadające system ITS wraz z lokalizacją urządzeń ITS - wg odpowiedzi z Ankiety II.....</i>	<i>104</i>
<i>Rysunek 28. Lokalizacja SCPRD</i>	<i>107</i>
<i>Rysunek 29. Gminy, na terenie których pozyskuje się dane dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) i prowadzi się ich analizę - wg odpowiedzi z Ankiety II.....</i>	<i>128</i>
<i>Rysunek 30. Rozkład zdarzeń drogowych na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023</i>	<i>130</i>

<i>Rysunek 31. Rozkład wypadków drogowych na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023.....</i>	<i>131</i>
<i>Rysunek 32. Rozkład wypadków drogowych z ofiarą śmiertelną na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023.....</i>	<i>132</i>
<i>Rysunek 33. Liczba zdarzeń drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021, 2022 i 2023 oraz analiza zmian w tym okresie</i>	<i>133</i>
<i>Rysunek 34. Liczba kolizji drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021, 2022 i 2023 oraz analiza zmian w tym okresie</i>	<i>134</i>
<i>Rysunek 35. Liczba wypadków drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021, 2022 i 2023 oraz analiza zmian w tym okresie.....</i>	<i>135</i>
<i>Rysunek 36. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych</i>	<i>144</i>
<i>Rysunek 37. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych wraz z programem funkcjonalnym każdego z nich (integrowane środki transportu).....</i>	<i>145</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.

UWAGA

Zasadniczo bieżący raport korzysta ze struktury opisu (układu bloków) ustalonej z Zamawiającym w Raporcie nr 2.

Elementy, które nie uległy zmianie/rozszerzeniu - ze względu na wygaszenie wątku ankietowania lub brak nowych danych od Interesariuszy - zostały wyróżnione adnotacją na wstępie danego punktu.

2. ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM I JEGO ZARZĄDCY

W trakcie prac nad bieżącym raportem układ zarządczy drogami na terenie GZM nie uległ zmianie.

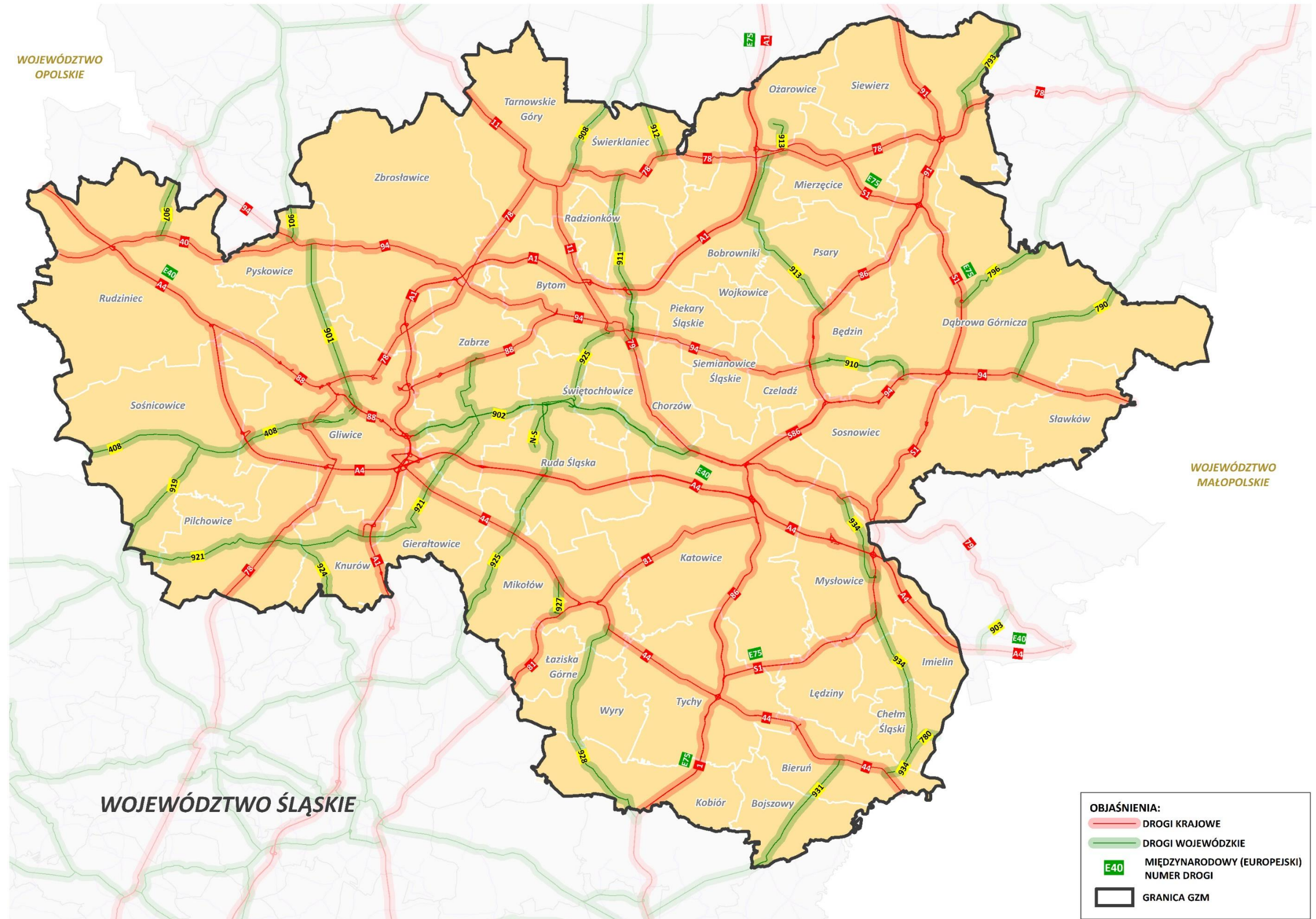
2.1 ZASADNICZY UKŁAD DROGOWY GZM – WYKAZ DRÓG I ICH PRZEBIEG

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 S1
 - droga ekspresowa nr S86
 - 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 01.2024 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,

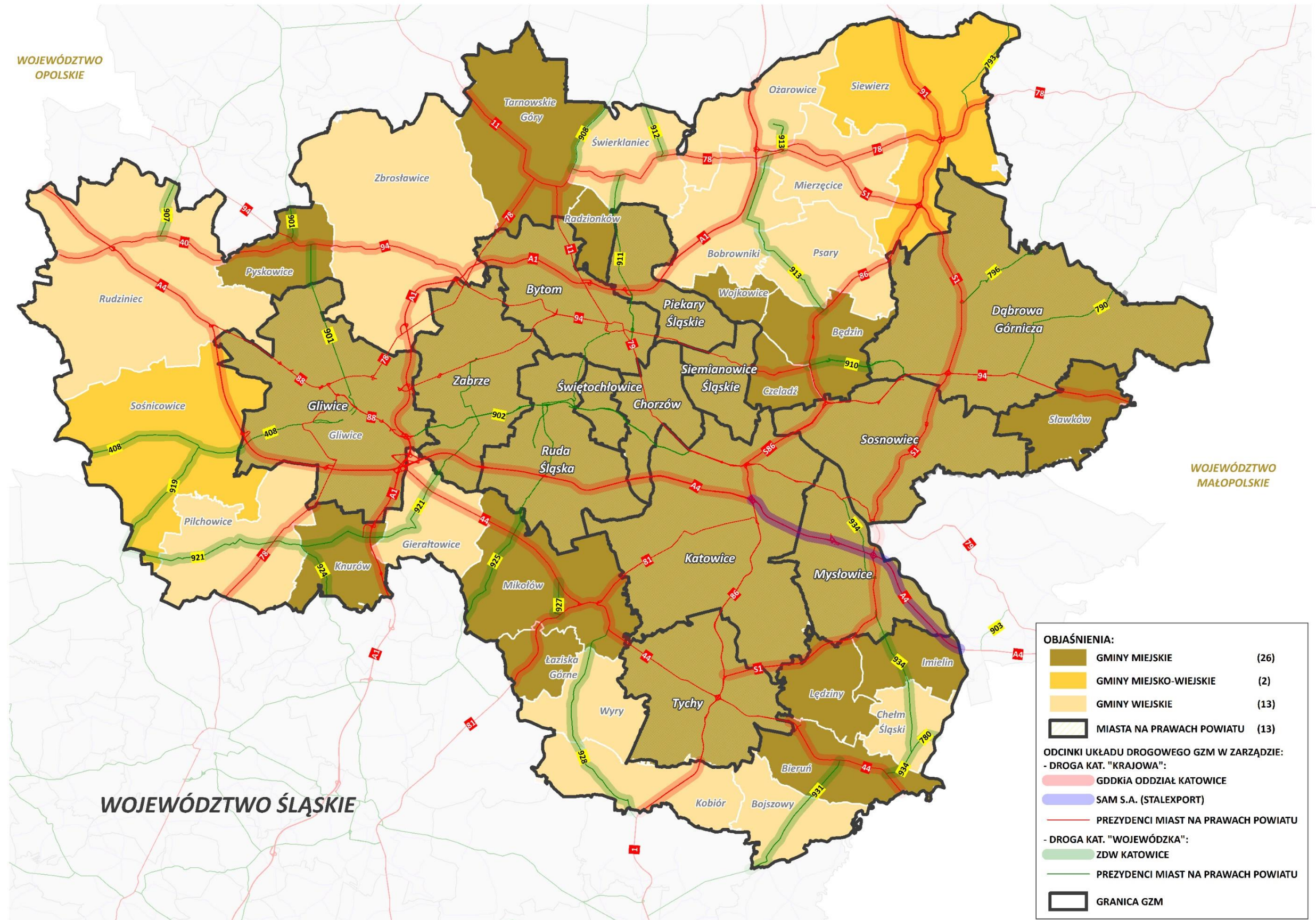
dla których zróżnicowanie w podziale zarządczym (w zakresie administrowania układem drogowym) jest wyjątkowe - także jak na skalę krajową - niejednorodne i trudno rozróżnialne nawet dla branżowców.

Zarządcami poszczególnych kategorii dróg publicznych na terenie Polski są:

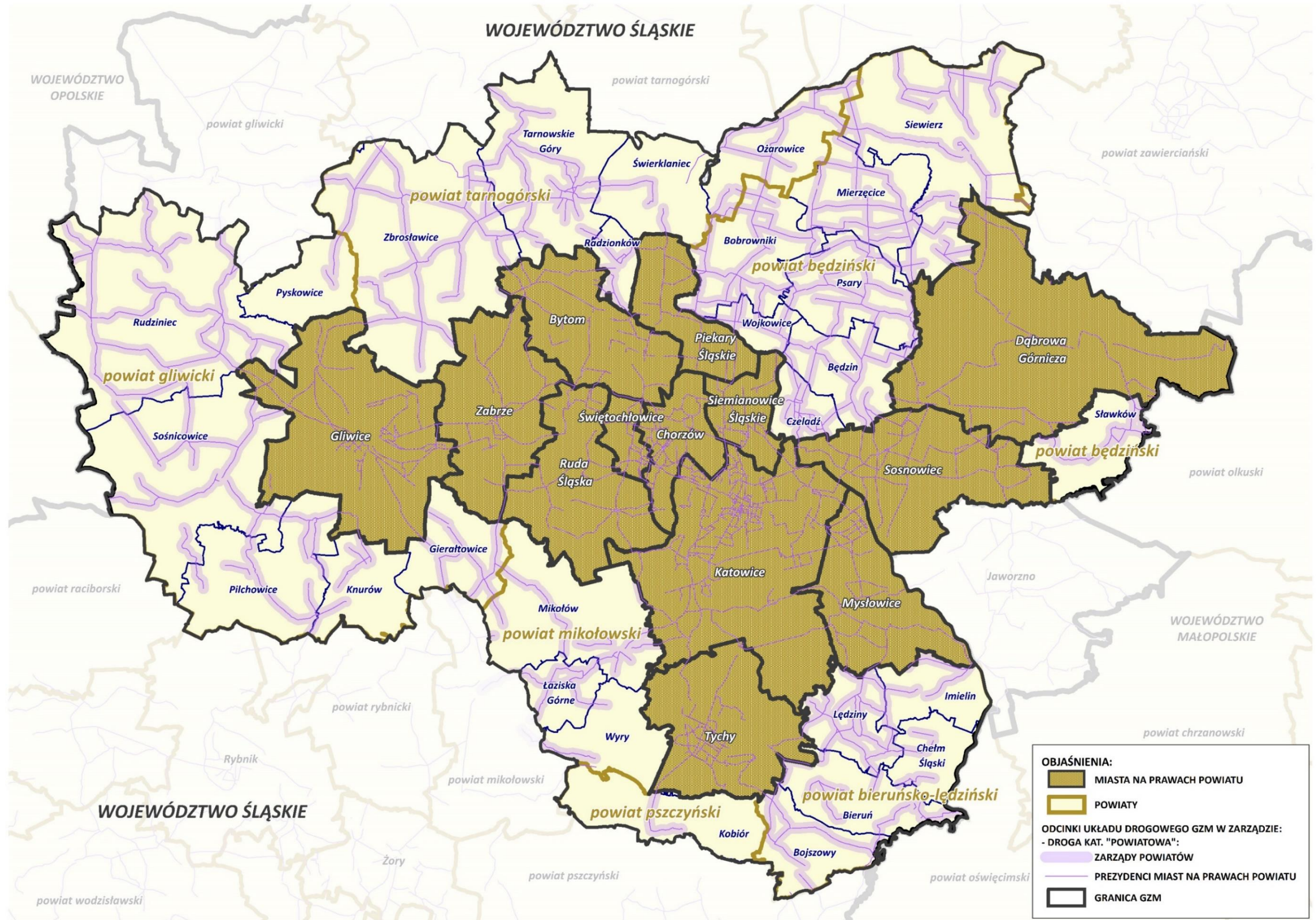
- dla dróg kategorii „krajowa” w klasie „autostrada” i „droga ekspresowa” - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, a w przypadku podpisania umowy koncesyjnej - koncesjonariusz,
- dla dróg kategorii „krajowa”:
 - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (dla dróg krajowych poza obrębem miast na prawach powiatu),
 - prezydent miasta (dla dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu),
- dla dróg kategorii „województwa”:
 - 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 jednego z bloków 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 Górnoląsko-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: **nowy ślad S1 - Mysłowice, Imielin, Łędziny, Bojszowy, Bieruń**;
 - odcinkowa rozbudowa drogi na terenie gmin GZM: **rozbudowa drogi - 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**
 - **Gierałtów**
 - **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 krajowej klasy głównej 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 głównej ruchu przyspieszonego [GP] i klasy: głównej [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**
 - **Zbrosławice**
 - **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 wojewódzkie

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 (budowa obwodnicy)**
 - 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 1 gminę:
 - **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 głównej [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 głównej [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 głównej [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 (DTS);
- 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 część 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: **brak**

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: **przebudowa drogi - Mikołów, Wiry, Kobiór**

931

Droga wojewódzka nr 931 [DW931] – droga wojewódzka klasy głównej [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**

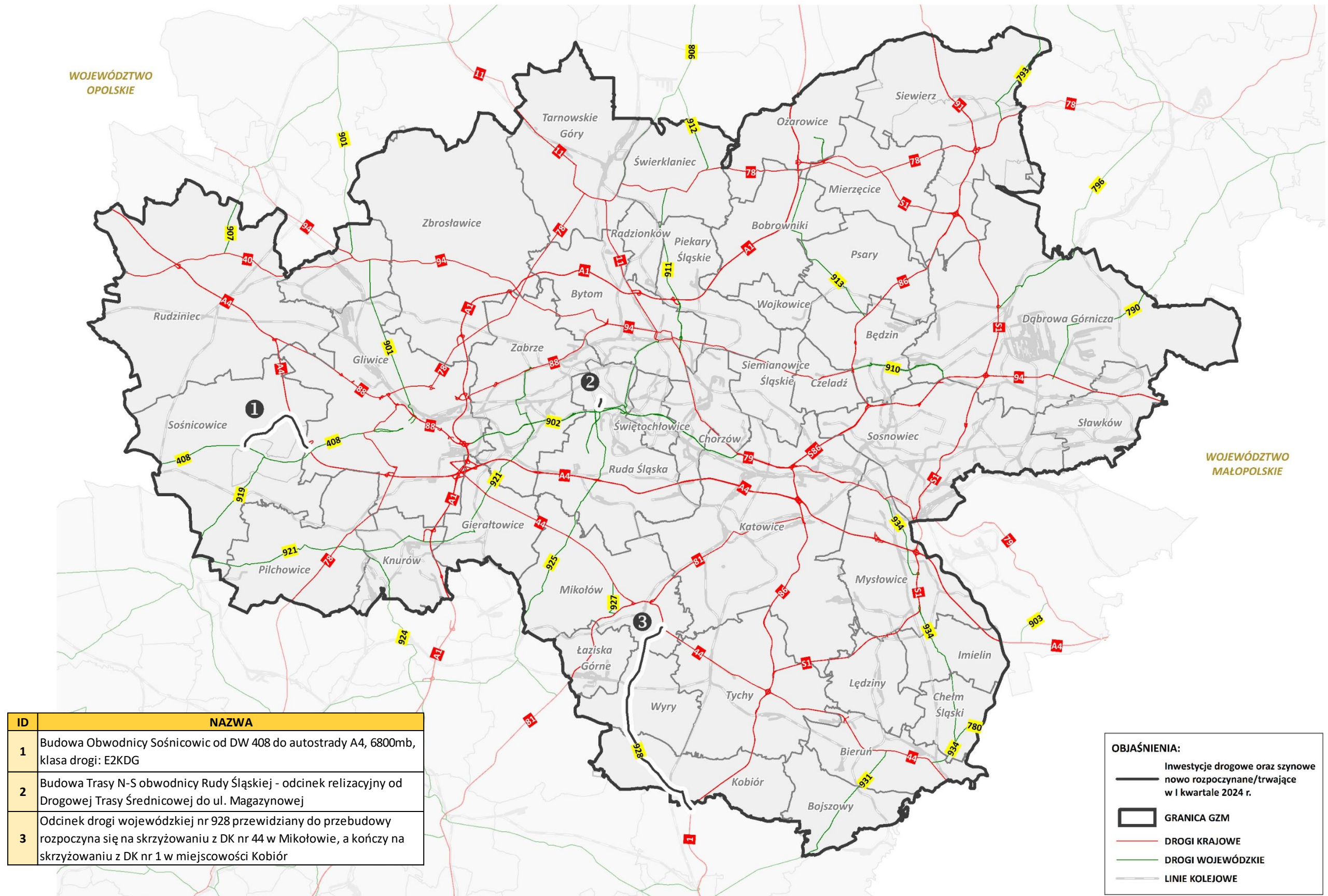
934

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

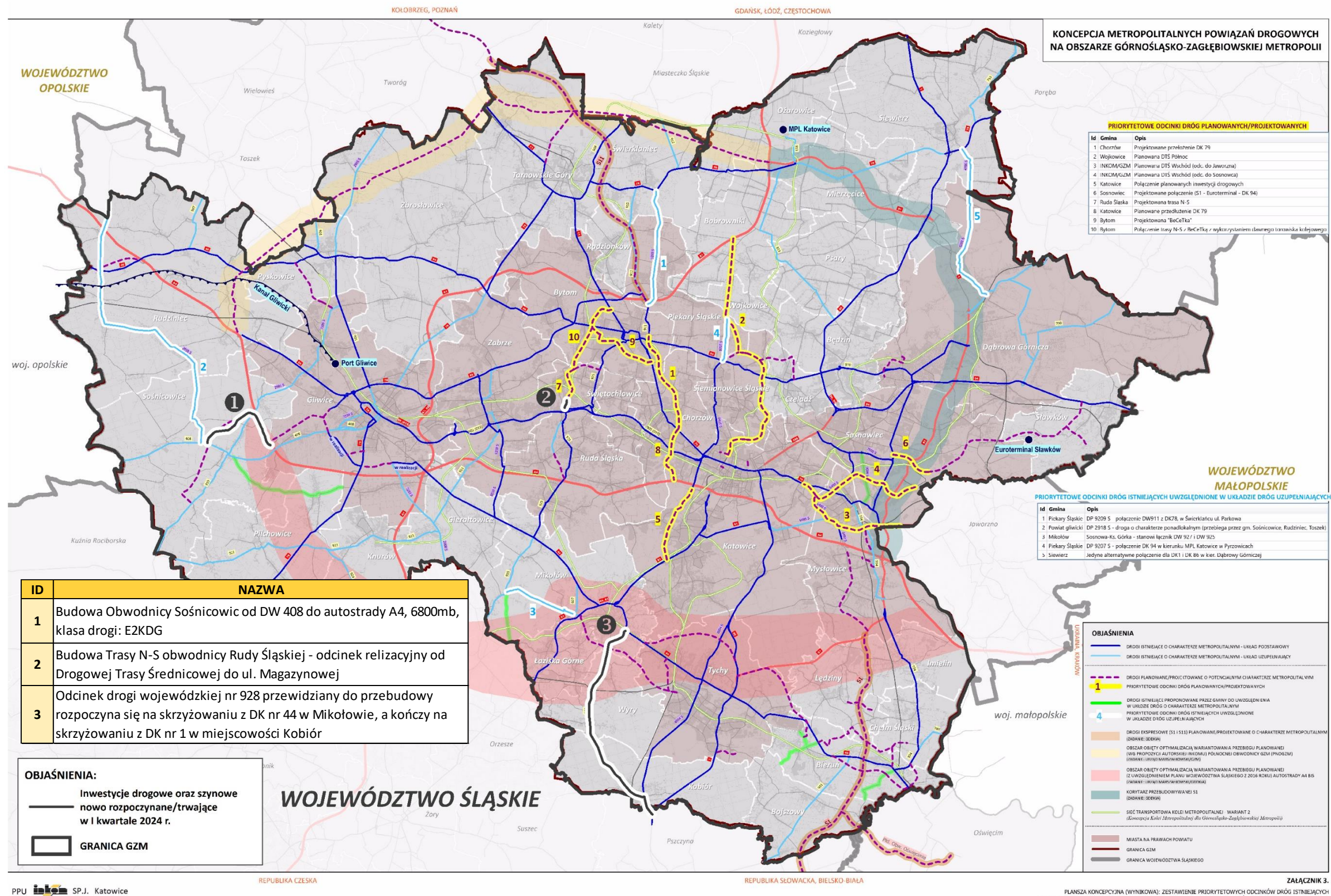
- W centralnej części województwa śląskiego; łączy Mysłowice z Bieruniem;
- W granicach GZM droga ta przebiega przez 4 gminy:
 - **Mysłowice**
 - **Imielin**
 - **Chełm Śląski**
 - **Bieruń**
- Prace inwestycyjne (budowa/rozbudowa) aktualnie prowadzone w korytarzu tej drogi:
 - odcinkowa budowa na terenie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

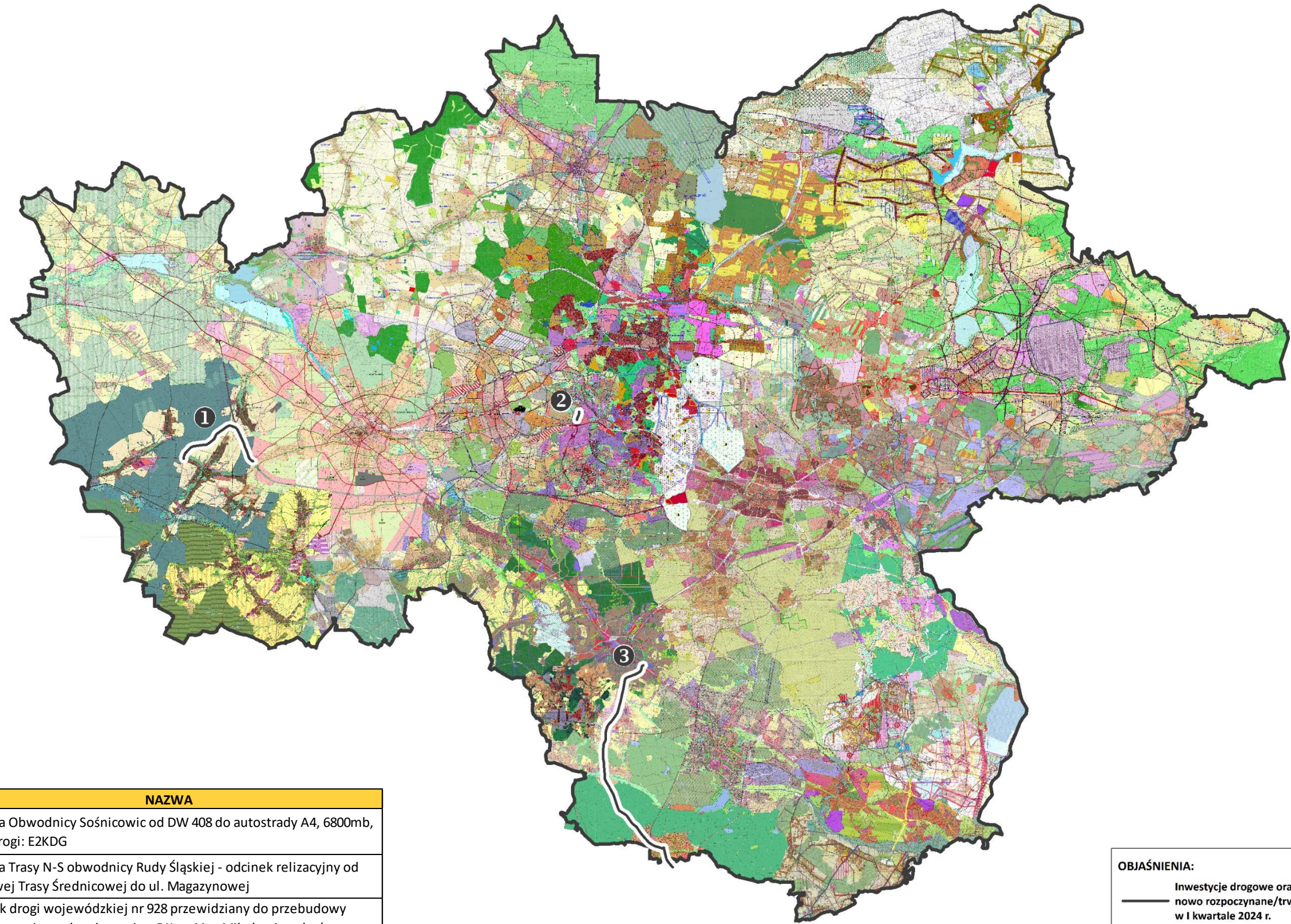
- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające I kwartale 2024 r. (Rys. 4),
- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych (Rys. 5),
- Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM (Rys. 6),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. (Rys. 7),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych (Rys. 8),
- Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUiKZP) wszystkich gmin GZM (Rys. 9).



Rysunek 4. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r.



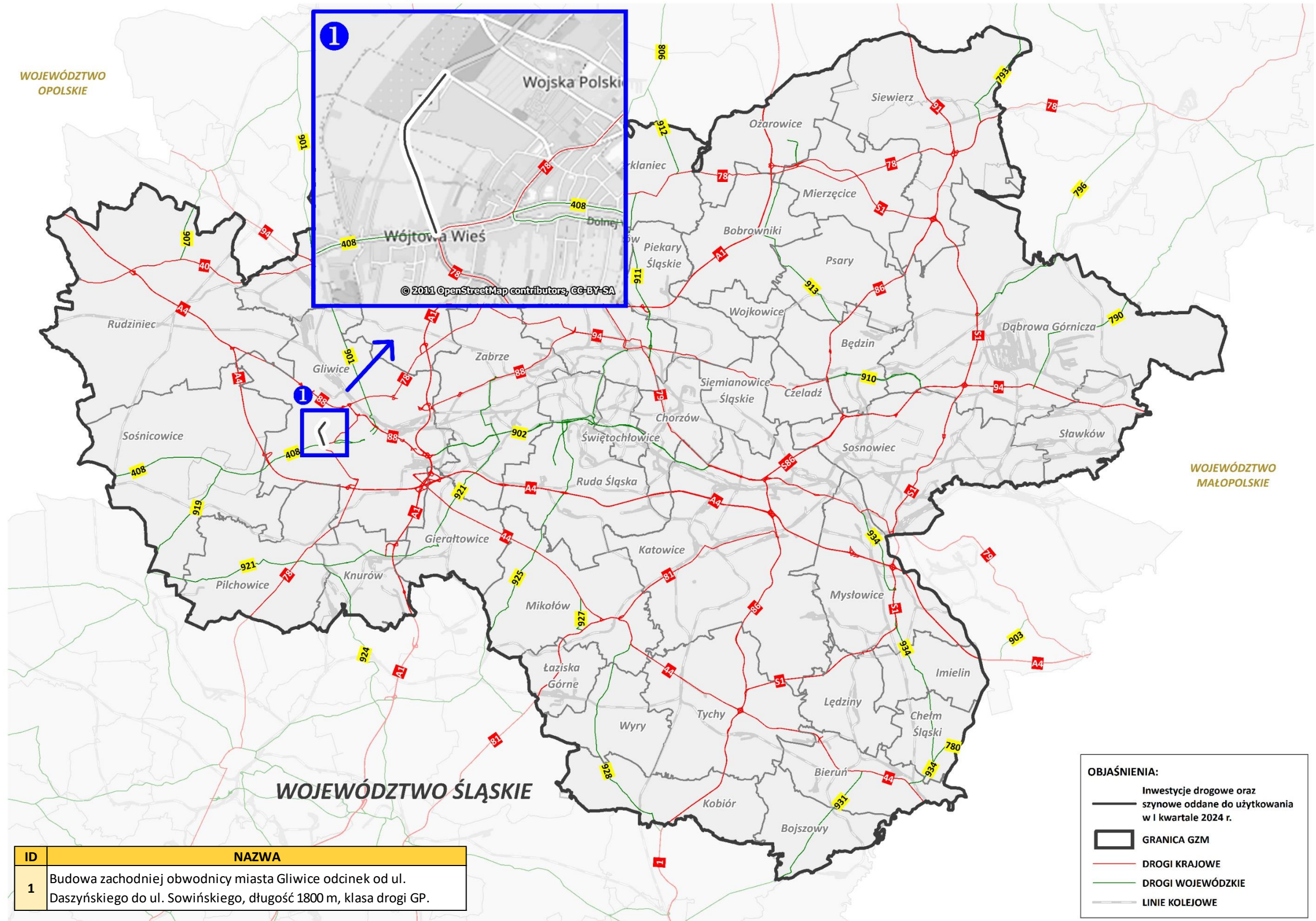
Rysunek 5. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiazań drogowych



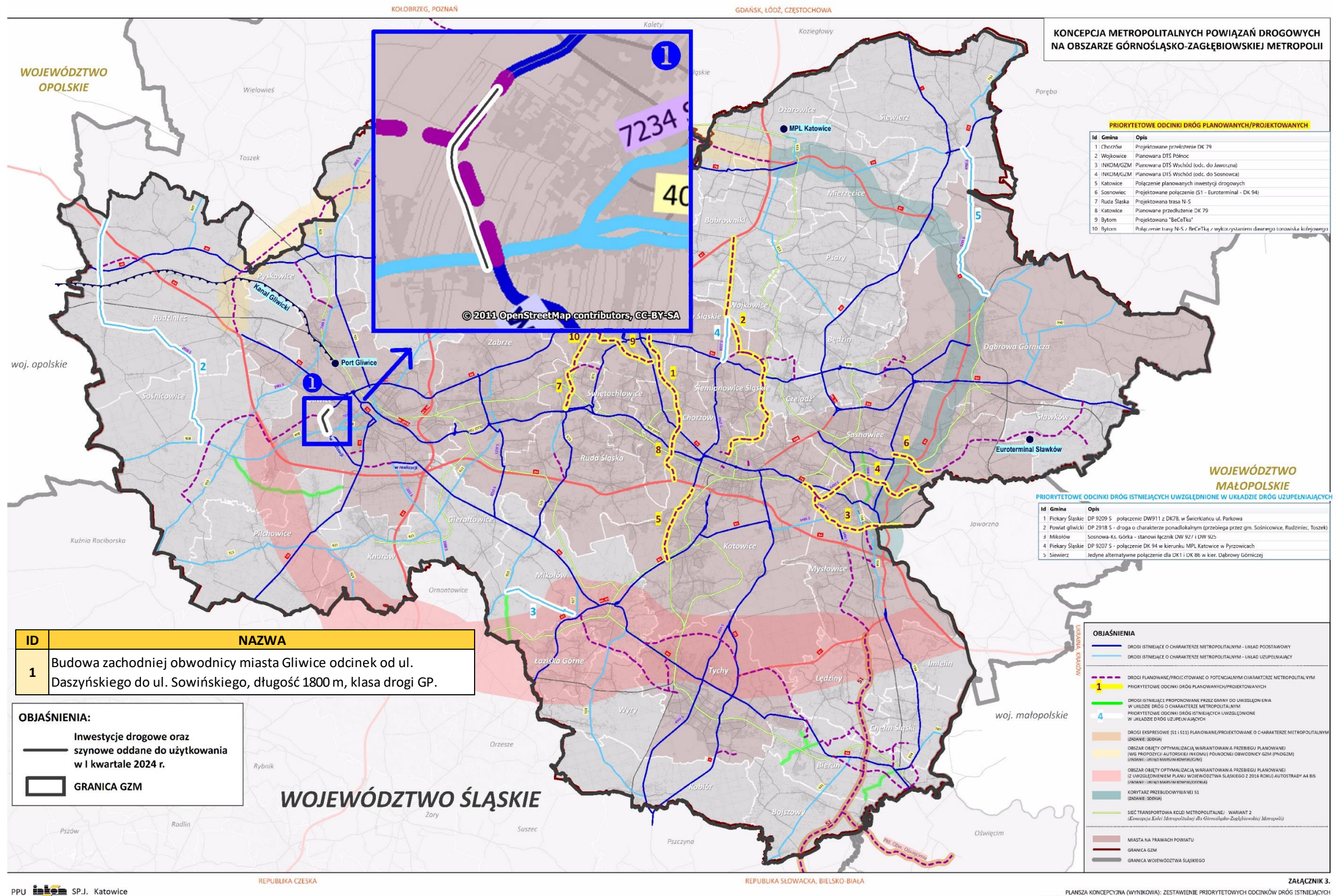
ID	NAZWA
1	Budowa Obwodnicy Sośnicowic od DW 408 do autostrady A4, 6800mb, klasa drogi: E2KDG
2	Budowa Trasy N-S obwodnicy Rudy Śląskiej - odcinek relizacyjny od Drogowej Trasy Średnicowej do ul. Magazynowej
3	Odcinek drogi wojewódzkiej nr 928 przewidziany do przebudowy rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK nr 44 w Mikołowie, a kończy na skrzyżowaniu z DK nr 1 w miejscowości Kobiór

OBJAŚNIENIA:
 — Inwestycje drogowe oraz szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r.
 □ GRANICA GZM

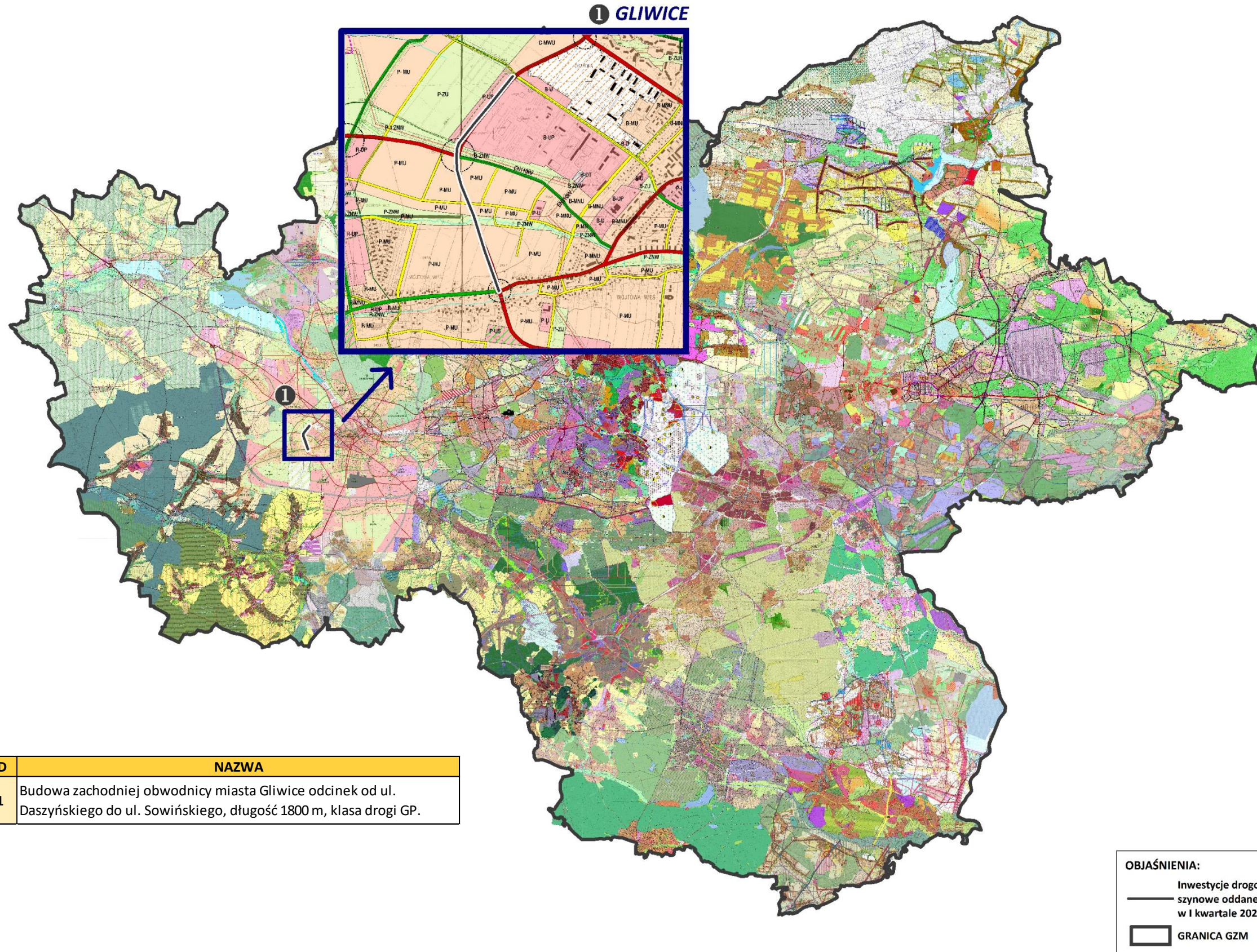
Rysunek 6. Inwestycje drogowe i szynowe nowo rozpoczynane/trwające w I kwartale 2024 r. – na tle kierunków zagospodarowania przestrzennego ze studiów (SUIKZP) wszystkich gmin GZM



Rysunek 7. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r.



Rysunek 8. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 r. na tle koncepcji metropolitalnego układu powiązań drogowych



Rysunek 9. Inwestycje drogowe i szynowe oddane do użytkowania w I kwartale 2024 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 kwartale 2024 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. „Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)” – w zakresie budowy/rozbudowy dróg istniejących o charakterze metropolitalnym – **poza odcinkiem nr 3**, obrazującym **Przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 928**,
- 2) Odcinki **nowo rozpoczynane/w trakcie budowy w I kwartale 2024 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. „Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)” – w zakresie budowy/rozbudowy dróg istniejących o charakterze metropolitalnym – **poza odcinkiem nr 3**, obrazującym **Przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 928**,
- 3) W kolejnych kontaktach z Interesariuszami – nadal należy akcentować oraz konsekwentnie zawężać 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**,
 - b) 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 Górnośląsko-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

UWAGA

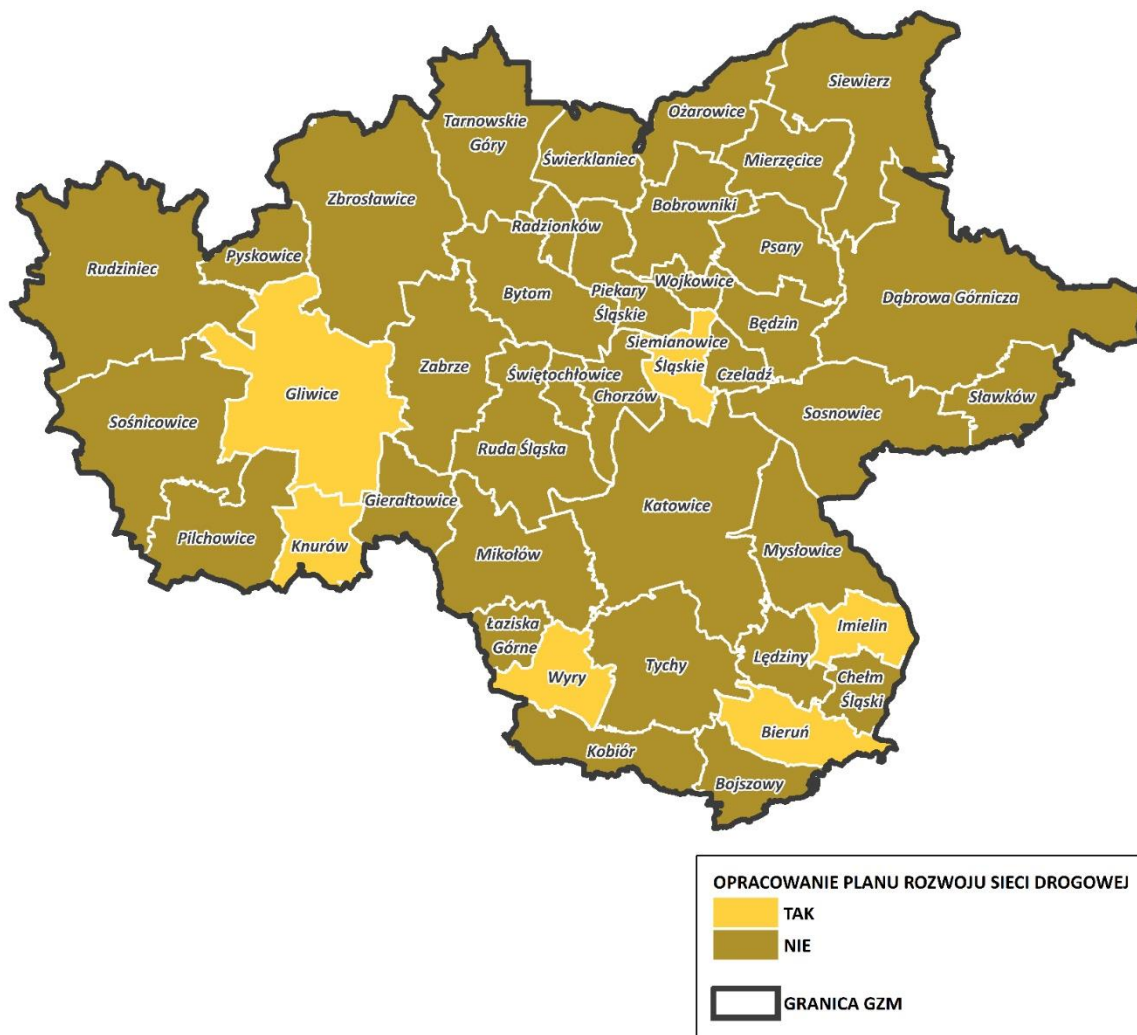
Na obecnym etapie raportowania - w celu ograniczenia zakresu ankietowania do aspektów merytorycznych - autorzy dodatkowo pogłębili kontakty z gminami/zarządcami deklarującymi dotychczas posiadanie Planu Rozwoju Sieci Drogowej (PRSD), celem dokonania ich wstępnej oceny.

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

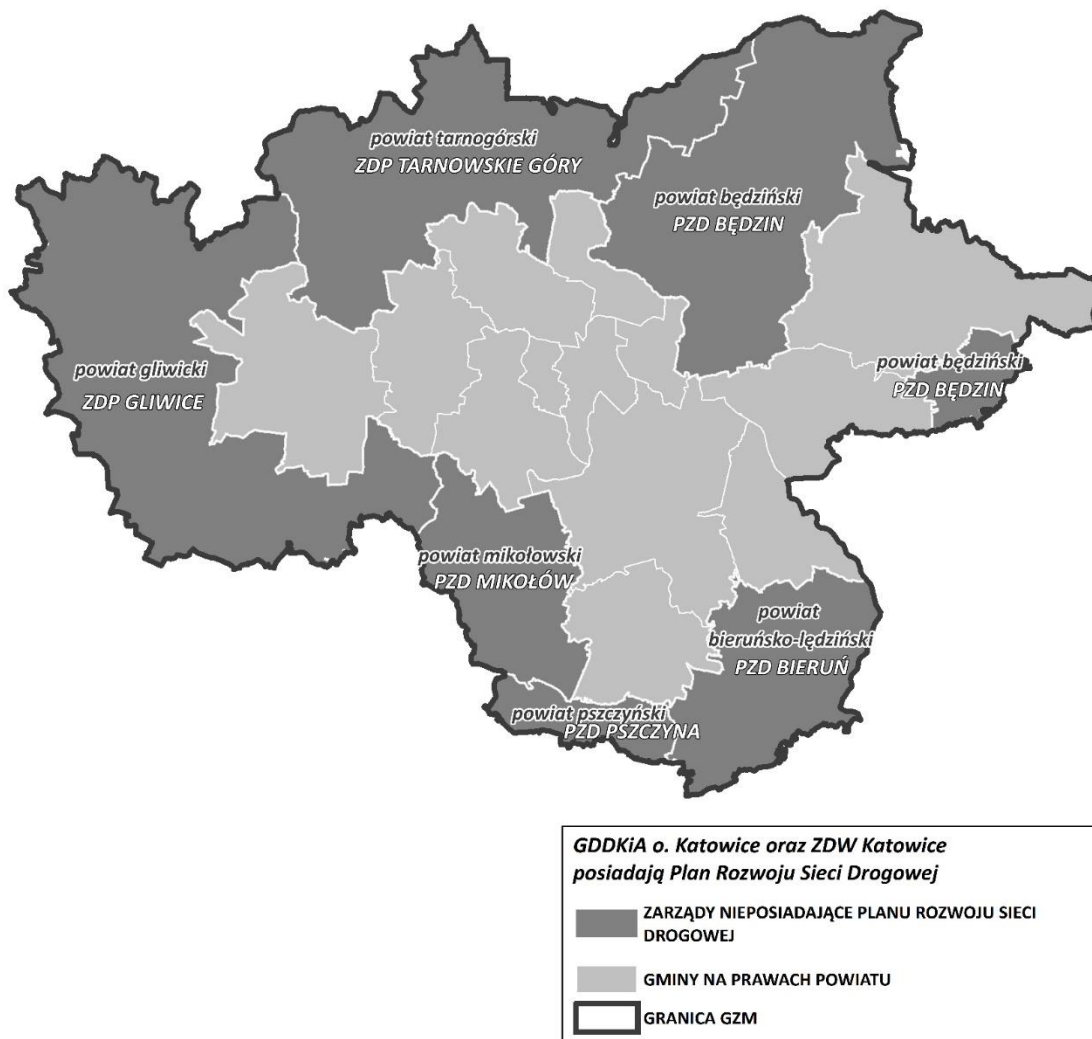
Podstawę prawną stanowiącą o obligatoryjności opracowania Planu rozwoju sieci drogowej, wymaganego w odniesieniu do każdego zarządcy dróg jest w OBWIESZCZENIU MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 9 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych [Dz. U. 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 ilościowe bieżącego ankietowania, dotyczące posiadania planów rozwoju sieci drogowej w gminach oraz u zarządców, przedstawiają rysunki zamieszczone na następnej oraz kolejnej stronie tj. Rys. 10 oraz Rys. 11.



Rysunek 10. Posiadanie Planu Rozwoju Sieci Drogowej – gminy



Rysunek 11. Posiadanie Planu Rozwoju Sieci Drogowej - zarządy

Wyniki bieżącego ankietowania dotyczące aspektu:

- posiadania/dostępności planów rozwoju sieci drogowej (w tym – za pośrednictwem stron internetowych) w gminach/u zarządców,
- wstępnej opinii autorskiej dotyczącej ich zawartości merytorycznej,

przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 1. Dostępność Planu Rozwoju Sieci Drogowej (PRSD) w poszczególnych gminach/zarządcach

LP	GMINA/ZARZĄDCA	Czy jest opracowany PRSD/ Dostępność materiału na stronie internetowej	LINK	UWAGI
1	Będzin	NIE/NIE	https://powiat.bedzin.pl/starostwo/program-rozwoju-powiatu-bedzinskiego	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - gmina w miejsce PRSD wskazała Sprawozdanie z realizacji „Program Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2021 – 2027” za rok 2022, który formalnie nie jest PRSD gminy.
2	Bieruń	TAK/TAK	https://bip.bierun.pl/prawo/zarządzenia-burmistrza/B.0050.085.2017/idn:8578	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - gmina zamieściła PRSD na stronie internetowej – „ Plan Rozwoju Sieci Dróg Gminnych w Gminie Bieruń na lata 2017-2023 ” - przyjęty ZARZĄDZENIEM NR B.0050.85.2017 BURMISTRZA MIASTA BIERUNIA z kwietnia 2017 r.
3	Chorzów	NIE/NIE	BRAK	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - gmina - wskazując uprzednio na „Plan rozwoju dróg wojew. w woj. śląski”, który formalnie nie jest PRSD gminy – gmina nie przekazała aktualnie gminnego PRSD.
4	Gliwice	TAK/NIE	BRAK	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - gmina/zarządca przekazał w postaci pliku *.PDF – „ Plan rozwoju sieci dróg na terenie miasta Gliwice na lata 2023 – 2028 ”.
5	Imielin	TAK/NIE	BRAK	1. Dostępność materiału (poza linkiem/stroną): - udostępniono autorom dedykowany bezpośredni link do PRSD

				<p>2. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina zamieściła PRSD na stronie internetowej – „PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG GMINNYCH W GMINIE IMIELIN NA LATA 2021 – 2023” - przyjęty Zarządzeniem Burmistrza Miasta Imielin nr BM.0050.28.2021 z marca 2021 r.</p>
6	Katowice	NIE/NIE	https://bip.katowice.eu/Lists/Zarzadzenia/Attachments/10983/263-2019b.pdf	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina zamieściła PRSD na stronie internetowej - „Plan rozwoju sieci drogowej miasta Katowice na lata 2019-2022” – przyjęty Zarz. Nr 263/2019 Prezydenta Miasta Katowice z kwietnia 2019 r., którego aktualność minęła</p>
7	Knurów	TAK/NIE	BRAK	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina/zarządca przekazał w postaci pliku *.PDF – „Plan rozwoju sieci dróg na terenie miasta Knurów na lata 2022 – 2026”.</p>
8	Pilchowice	NIE/NIE	https://bip.pilchowice.pl/attachments/891_1_350.pdf	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina – po pierwotnym wskazaniu opracowania – „Strategia Rozwoju Gminy Pilchowice „Pilchowice 2030+”, nie będącym formalnie oraz merytorycznie PRSD – przesłała informację aktualizującą o braku Plan Rozwoju Sieci Drogowej dla gminy.</p>
9	Psary	NIE (W TRAKCIE OPRACOWANIA)/TAK	https://docslib.org/doc/2355787/strategia-rozwoju-gminy-psary-na-lata-2016-2025-program-rewitalizacji-gminy-psary-jest-jednym-z-kluczowych-dokument%C3%B3w-w-obszarze-planowania-strategicznego	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina w miejsce PRSD przekazała „Strategię rozwoju gminy Psary na lata 2016 - 2025”, która formalnie oraz pod względem zawartości merytorycznej nie jest PRSD.</p>
10	Ruda Śląska	NIE/NIE	BRAK	<p>1. Dostępność materiału (poza linkiem/stroną):</p> <p>- INKOM K-ce (jedn. autorska raportu)</p> <p>2. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p>

				- gmina przekazała PRSD w postaci linku do opracowania: „STUDIUM TRANSPORTOWE WRAZ Z PLANEM ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ” z 2017 roku, które formalnie oraz pod względem zawartości merytorycznej nie jest PRSD.
11	Siemianowice Śląskie	TAK/TAK	https://bip.msjiemianowicesl.finn.pl/res/sewisy/pliki/31989663?version=1.0	<p>1. Dostępność materiału (poza linkiem/stroną):</p> <p>- INKOM K-ce (jedn. autorska raportu)</p> <p>2. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina przekazała PRSD w postaci wskazania opracowania: „Planu Rozwoju Sieci Drogowej dla miasta Siemianowice Śląskie” z 2020 roku.</p> <p><i>Uwaga - na stronie internetowej miasta pod przytoczonym linkiem zamieszczono „RAPORT O STANIE MIASTA SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE ZA 2021 ROK”, który formalnie nie jest PRSD gminy.</i></p>
12	Siewierz	NIE (W TRAKCIE OPRACOWANIA)/TAK	https://siewierz.pl/uploaded_files/attachments/1623862570_1623832206strategia-rozwoju-gminy-siewierz-2027-projekt-czer.pdf	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina w miejsce PRSD przekazała „Strategię rozwoju miasta i gminy Siewierz na lata 2021-2027”, która formalnie oraz pod względem zawartości merytorycznej nie jest PRSD; wg. bieżącego info - gmina jest w trakcie opracowywania PRSD</p>
13	Tarnowskie Góry	NIE (W TRAKCIE OPRACOWANIA)/NIE	BRAK	
14	Tychy	NIE/TAK	https://bip.umtychy.pl/index.php?action=PobierzPlik&id=161221	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina w miejsce PRSD przekazała „Strategię rozwoju miasta Tychy 2020”, która formalnie oraz pod względem zawartości merytorycznej nie jest PRSD.</p>
15	Wyry	TAK/TAK	https://wyry.pl/files/8416/6791/1398/Plan_rozwoju_sieci_drogowej	<p>1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne:</p> <p>- gmina zamieściła projekt PRSD na stronie internetowej – „Plan Rozwoju Sieci Drogowej w Gminie Wyry na lata 2022 – 2030” – przyjęty UCHWAŁĄ NR XLVIII/412/2022 RADY GMINY WYRY z grudnia 2022 r.</p>

			dla Gminy Wyrzy na lata 2022-2030.pdf	
16	Zabrze	NIE/NIE	BRAK	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: gmina wykazała posiadanie STRATEGII DOCHODZENIA DO CELOWEGO UKŁADU DROGOWEGO, która formalnie oraz pod względem zawartości merytorycznej nie jest PRSD.
17	GDDKiA O/K-ce	TAK/TAK	https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-perspektywa-do-2033-r	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - zarządca zamieścił PRSD na stronie internetowej – w postaci dokumentów: • Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). • Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030. • Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024. • Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.
18	ZDW K-CE	TAK/TAK	https://rpo.slaskie.pl/dokument/plan-rozbudowy-drog-wojewódzkich-w-województwie-slaskim-4-wrzesnia-2018-r https://www.slaskie.pl/content/strategia-transportu	1. Wstępne/ogólne uwagi formalno-merytoryczne: - zarządca zamieścił PRSD na stronie internetowej – w postaci dokumentów: „Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim.” „Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. 2014 r.” „Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. 2023 r.”

Źródło: opracowanie własne

3.2.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach:

- 1) należy nadal indywidualnie rozpoznawać przyczyny 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 około 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

W trakcie prac nad bieżącym raportem informacje związane z działaniami rozwojowymi dotyczącymi układu drogowego na terenie GZM praktycznie nie uległy zmianie.

Pojawiły się natomiast informacje z terenu południa Polski, dotyczące zaawansowania kontekstowych prac analitycznych oraz planistyczno-projektowych nad rozbudową istniejącego/budową nowego korytarza autostrady A4 na odcinku dolnośląskim (rejon Wrocławia) oraz małopolskim (rejon Krakowa).

3.3.1 Autostrady + drogi ekspresowe

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

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrót 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 rozbudowę 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 dziesięciolecia).

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 przez GZM 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 jego ramach - **uproszczonego studium sieciowego** w oparciu o wyniki pomiarów ruchu drogowego w GZM z 10.10.2023 r. oraz aktualizację modelu ruchu dla metropolii, a także uproszczone analizy środowiskowe.

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

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów 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 Andrzej 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.

SUPLEMENT_1

INFORMACJE Z TERENU POŁUDNIA POLSKI DOTYCZĄCE KONTEKSTOWYCH PRAC ANALITYCZNYCH ORAZ PLANISTYCZNO-PROJEKTOWYCH NAD ROZBUDOWĄ ISTNIEJĄCEGO/BUDOWĄ NOWEGO KORYTARZA AUTOSTRADY A4 NA ODCINKU DOLNOŚLĄSKIM (REJON WROCŁAWIA).

Odcinek autostrady A4 między Wrocławiem i Krzyżową zostanie poszerzony z dwóch pasów ruchu do trzech. Taką decyzję podtrzymuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Podaje jednocześnie, na jakim etapie się znajduje inwestycja oraz zbliżone terminy jej realizacji.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad brała pod uwagę głównie dwa pomysły na modernizację drogi:

- budowę całkowicie nowej nitki autostrady prowadzącej na południe od Wrocławia, omijającej Bielany Wrocławskie, włączającej się do istniejącej autostrady na wysokości Kostomłotów lub Nowej Wsi Kąckiej (przykładowo, jeden z wariantów zakładał drogę przez m.in. Wierzbice, Olbrachtowice i Nową Wieś Kącką pod Kątami Wrocławskimi),
- rozbudowę istniejącego śladu.

Wstępne plany zakładają także likwidację węzłów drogowych: Jadwisin, Lubiatów, Legnickie Pola, Mikołajowice, Wądroże Wielkie, Udanin i Gościśław. Podwrocławski węzeł Pietrzykowice będzie również zlikwidowany i zastąpiony nowym węzłem: Strzeganowice. Pozostałe węzły: Legnica Południe, Legnica Wschód, Budziszów, Kostomłoty i Kąty Wrocławskie, Wrocław Południe, Bielany Wrocławskie i Wrocław Wschód zostaną przebudowane i zwiększona zostanie ich przepustowość. Na wysokości Jadwisina, GDDKiA zbuduje parking na 92 ciężarówki – będzie to jeden z największych parkingów w Polsce. Zaplanowano na nim także lądowisko dla helikopterów.

Źródło: <https://gazetawroclawska.pl/>

AUTOSTRADA A4 BĘDZIE W NOWYM ŚLADZIE I OMINIE WROCŁAW. MINISTERSTWO PODWAŻA DECYZJĘ GDDKIA

Źródło: *Gazeta Wyborcza 13.03.2024, 07:08 - Jacek Kulesza*

[<https://wyborcza.pl/>]]

Autostrada A4 powinna powstać na południe od Wrocławia - przekonują wspólnie prezydenci: Wrocławia - Jacek Sutryk, Wałbrzycha - Roman Szełemej, Jeleniej Góry - Jerzy Łuźniak

Autostrada A4 powinna powstać na południe od Wrocławia - przekonują wspólnie prezydenci: Wrocławia - Jacek Sutryk, Wałbrzycha - Roman Szełemej, Jeleniej Góry - Jerzy Łuźniak

Ministerstwo Infrastruktury sprawdza, czy za rządów PiS GDDKiA prawidłowo podejmowała decyzje ws. modernizacji autostrady A4 w rejonie Wrocławia. - Sens rozbudowy A4 w starym śladzie budzi poważne wątpliwości - mówi "Wyborczej" wiceminister Paweł Gancarz.

Autostrada A4 do 2030 roku ma zostać poszerzona z czterech do sześciu pasów ruchu, zresztą nie tylko na Dolnym Śląsku, ale również na Opolszczyźnie oraz w województwach śląskim i małopolskim. Za inwestycję odpowiada Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

Autostrada A4 pod Wrocławiem. Plany modernizacji budzą wielkie kontrowersje

Największe kontrowersje dotyczą jednak odcinka w rejonie Wrocławia, gdzie ścierały się dwie koncepcje - poszerzenie autostrady w tzw. starym śladzie oraz budowa nowej, sześciopasmowej drogi na południe od miasta. W tym drugim przypadku stary ślad A4 stałby się drogą dojazdową do stolicy Dolnego Śląska oraz do licznych zakładów i magazynów, które tu powstały. Dzięki temu bardzo duży ruch samochodowy w rejonie Wrocławia rozłożyłby się na dwie drogi.

We wtorek 13 czerwca 2023 r. radni powiatu wrocławskiego zdecydowali, że nie zajmą stanowiska w sprawie trasy planowanej modernizacji autostrady A4. Podczas obrad na sali protestowali zwolennicy i przeciwnicy nowej nitki A4 omijającej Wrocław.

Po przegranych przez PiS wyborach z 15 października, ale jeszcze za rządów premiera Mateusza Morawieckiego, centrala GDDKiA podjęła ostateczną decyzję w sprawie modernizacji autostrady A4 na Dolnym Śląsku. Postanowiła, że droga zostanie jedynie poszerzona, co oznacza, że nie powstanie nowa jej nitka na południe od Wrocławia.

Wcześniej GDDKiA długo zwlekała z tą decyzją. Kilkakrotnie były przekładane terminy i ostatecznie nie zdecydowano się na podjęcie decyzji przed wyborami parlamentarnymi, co można było tłumaczyć obawą przed osłabieniem wyniku rządzącego wówczas PiS. Inwestycja budziła bowiem (i nadal wywołuje) wielkie emocje na Dolnym Śląsku, a każdy z wariantów ma zarówno licznych zwolenników, jak i przeciwników, o czym wielokrotnie pisaliśmy na wroclaw.wyborcza.pl.

Ministerstwo Infrastruktury bada, jak wybierano warianty modernizacji autostrady A4 pod Wrocławiem

Na zmianę decyzji pojawiła się nadzieja po wygranych przez demokratyczną opozycję wyborach parlamentarnych z 15 października 2023 r. Nowy rząd Donalda Tuska powstał dopiero w połowie grudnia i na dzień dobry musiał zmagać się z protestami rolników blokujących granicę z Ukrainą, a potem drogi w całym kraju.

- Przyjrzymy się planom poszerzenia autostrady A4 pod Wrocławiem, ponieważ jest to bardzo ważny projekt. Najpierw jednak musimy zająć się pilniejszymi sprawami - mówił na początku 2024

r. "Wyborczej" Paweł Gancarz, nowymi minister infrastruktury. Jest on również szefem PSL na Dolnym Śląsku i kandydatem na radnego do sejmiku.

Temat ten został poruszony także podczas lutowego spotkania wiceministra Gancarza i dolnośląskich samorządowców z wrocławską dyrekcją GDDKiA.

Droga S5 do Bolkowa zacznie się pod Wrocławiem, ale nie połączy z autostradą A4. Jest decyzja GDDKiA.

Tak ma wyglądać nowy odcinek drogi S5. Zacznie się przy trasie S8 w Olbrachtowicach pod Wrocławiem, a zakończy na trasie S3 pod Bolkowem

- Spotkanie dotyczyło bieżących inwestycji na drogach krajowych Dolnego Śląska. Omówione zostały wszystkie inwestycje, które znajdują się na Mapie Stanu Budowy Dróg - komentowała Magdalena Szumiata z wrocławskiego oddziału GDDKiA.

- Na takich spotkaniach nie zapadają decyzje. Miało ono charakter głównie informacyjny - tłumaczył "Wyborczej" wiceminister Gancarz.

Trzecia Droga też chce zbadać sprawę autostrady A4

10 marca, podczas dolnośląskiej konwencji Trzeciej Drogi przed wyborami samorządowymi 2024 r., do tematu autostrady A4 wrócił Jacek Protasiewicz, wicewojewoda dolnośląski oraz kandydat do sejmiku z list Trzeciej Drogi.

- Trzeba na nowo przemyśleć planowany przebieg modernizowanej autostrady A4. Nie można iść na skróty, należy poszukać najlepszego rozwiązania - zaznaczył. - Nie wiem, który przebieg będzie najlepszy, ale jestem przekonany, że do planowania trzeba usiąść porządnie, wraz z mieszkańcami.

Odcinek autostrady A4 z Wrocławia do Kątów Wrocławskich już dzisiaj należy do najbardziej zapchanych samochodami w Polsce. Wystarczy drobna stłuczka, by powstał wielokilometrowy korek. W przypadku poważniejszych wypadków kierowcy objeżdżają zablokowane odcinki przez wioski w gminie Kąty Wrocławskie.

Jej radni i mieszkańcy obawiają się, że podczas modernizacji autostrady będzie jeszcze gorzej, dlatego domagają się budowy nowej trasy na południe od obecnej.

Do tego w niedzielę nawiązał Protasiewicz: - Podczas rozbudowy autostrady A4 życie ludzi zamieni się w koszmar. Urzędnikom pisowskim było to absolutnie obojętne, więc ludzi nie słuchali. Ja słucham i chcę pomóc.

Dodał, że rozmawiał już na ten temat z wiceministrem Gancarzem: - Wiem od niego, że budowa nowego odcinka autostrady A4 nie będzie dużo droższa od modernizacji w starym śladzie.

Na to samo wielokrotnie zwracali uwagę protestujący mieszkańcy miasta i gminy Kąty Wrocławskie. Tłumaczyli, że zwiększając w niewielkim stopniu budżet inwestycji uzyska się wielki efekt, ponieważ dotychczasowy ruch samochodowy rozłoży się na dwie drogi. Natomiast, gdy autostrada A4 zostanie tylko zmodernizowana w starym śladzie, zysk będzie krótkotrwały, ponieważ poszerzona droga w ciągu kilku lat ponownie się zakorkuje.

Planowana przez GDDKiA przebudowa autostrady A4 budzi wielkie emocje, które widać było już podczas konsultacji prowadzonych przez projektantów trasy.

Zwolennicy trasy autostrady A4 omijającej Wrocław od południa tłumaczą też, że ułatwi ona połączenie jej z planowanymi nowymi drogami szybkiego ruchu na Dolnym Śląsku: S8 do Kłodzka oraz S5 do Bolkowa. A to jest bardzo ważne dla Kłodzka, Wałbrzycha, Świdnicy i Jeleniej Góry, a także licznych ośrodków turystycznych w południowej części województwa.

Zaś Jacek Sutryk, prezydent Wrocławia przestrzega, że bez nowej nitki za kilka lat zupełnie zablokuje się wjazd do Wrocławia od strony węzła autostradowego Bielany Wrocławskie.

Natomiast zwolennicy modernizacji autostrady A4 w starym śladzie to w dużej mierze mieszkańcy i samorządowcy z terenów, na których miałyby powstać trasa omijająca Wrocław. Obawiają się oni, że tak wielka inwestycja pogorszy warunki ich życia oraz zniszczy cenne przyrodniczo miejsca, np. w Dolinie Bystrzycy w pobliżu Kątów Wrocławskich. Do zwolenników starego śladu dołączył nawet w lutym 2023 roku poseł Michał Jaros, szef dolnośląskiej PO, który teraz myśli o starcie w wyborach prezydenta Wrocławia.

Dlatego pojawiają się głosy, że nawet gdyby autostrada A4 miała być budowana na południe od Wrocławia, to jej trasę trzeba na nowo wytyczyć, by szkody dla przyrody i mieszkańców były jak najniższe. Oznacza to jednak przesunięcie w czasie modernizacji autostrady w rejonie Wrocławia, zapewne nawet o kilka lat.

Ministerstwo Infrastruktury sprawdza, jak GDDKiA przygotowała projekt modernizacji autostrady A4

Jeszcze w lutym wiceminister Gancarz ostrożnie wypowiadał się na temat decyzji GDDKiA w sprawie modernizacji A4: - Jestem otwarty na weryfikację, czy wszystko było w porządku podczas przygotowań do tej inwestycji. Jednak żeby podważyć tamtą decyzję, musimy mieć solidną podstawę.

Teraz w rozmowie z "Wyborczą" mówi zdecydowanie mocniej: - Postępowanie w sprawie wyboru trasy zmodernizowanej autostrady A4 może zostać wznowione. Sens rozbudowy A4 w starym śladzie budzi bowiem nasze poważne wątpliwości. Trwają analizy na poziomie ministerialnym. Nie wszystko wydaje się takie, jak twierdziła wrocławska dyrekcja GDDKiA.

Wyjaśnia, że są różne możliwości wznowienia postępowania: - Ścieżka formalno-prawna nie jest bowiem zamknięta.

Ministerstwo ma podobne zastrzeżenia, jak dolnośląscy przeciwnicy rozbudowy A4 w starym śladzie. Przede wszystkim, że sama modernizacja będzie rozwiązaniem krótkotrwałym. Natomiast budowa nowej trasy spowoduje, że po zakończeniu inwestycji pod Wrocławiem kierowcy będą mieć do dyspozycji w sumie aż dziesięć pasów ruchu w obie strony (sześć na nowej nitce i cztery na starej), a ruch samochodów zostanie rozdzielony na lokalny i tranzytowy, co daje szansę na trwałą poprawę sytuacji.

Jeśli miałyby powstać nowa trasa autostrady A4, to można wykorzystać którąś z koncepcji przygotowanych na samym początku projektowania modernizacji tej drogi. Zaczynają się one w Starym Śleszowie, obok obecnego zjazdu Wrocław Wschód, ale mogą się kończyć nie tylko w Kątach

Wrocławskich, ale i w Kostomłotach, dzięki czemu trasa autostrady A4 została pod Wrocławiem wyprostowana, czyli stała się krótsza.

Można także opracować zupełnie nowy przebieg. Jednak w tym przypadku przygotowania do budowy mogą się poważnie wydłużyć.

- Jest kilka możliwości rozwiązania tej sytuacji. Decyzję podejmiemy w drugiej połowie marca - zapowiada wiceminister.

Źródło: [https://](https://wyborcza.pl) Autostrada A4. Jest duża szansa, że będzie budowana w nowym śladzie i ominie Wrocław (wyborcza.pl)

SUPLEMENT_2

INFORMACJE Z TERENU POŁUDNIA POLSKI DOTYCZĄCE KONTEKSTOWYCH PRAC ANALITYCZNYCH ORAZ PLANISTYCZNO-PROJEKTOWYCH NAD ROZBUDOWĄ ISTNIEJĄCEGO/BUDOWĄ NOWEGO KORYTARZA AUTOSTRADY A4 NA ODCINKU MAŁOPOLSKIM (REJON KRAKOWA).

Źródło:

[/https://gazetakrakowska.pl/trzeci-pas-na-autostradzie-a4-w-krakowie-ma-powstac-po-2030-roku-mieszkanicy-boja-sie-wyburzen-domagaja-sie-ekranow/ar/c1-18157819](https://gazetakrakowska.pl/trzeci-pas-na-autostradzie-a4-w-krakowie-ma-powstac-po-2030-roku-mieszkanicy-boja-sie-wyburzen-domagaja-sie-ekranow/ar/c1-18157819)

Rozbudowa autostrady A4 jest planowana na odcinku 17,3 km od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie. Wraz z tymi planami są także dodatkowe dotyczące rozbudowy drogi S52c od węzła Balice I do węzła Modlniczka. Projektant tej inwestycji oraz zarządca drogi krakowski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zaprosili mieszkańców na spotkania konsultacyjne. Zaplanowali cztery takie spotkania we wszystkich gminach, przez które przebiega planowany do rozbudowy odcinek autostrady. To: Kraków, Liszki, Zabierzów oraz gminy Wielka Wieś, na terenie które rozbudowywany będzie odcinek trasy S 52. Pierwsze spotkanie miało miejsce 12 grudnia wieczorem w Krakowie w obiektach Klubu Sportowego Wróblowianka w X dzielnicy Swoszowice.

Zakres prac na rozbudowywanej A4.

Projektant wskazywał, że w ramach inwestycji planowane jest:

- poszerzenie 17,3 km autostrady A4 oraz 3 km drogi ekspresowej S52 o trzeci pas ruchu;
- rozbudowa węzłów drogowych Balice i Kraków-Skawina na autostradzie A4 ;
- budowa nowego węzła drogowego w pobliżu lotniska w zamian za dotychczasowy węzeł Kraków Balice;

- nowy przebieg autostrady A4 w rejonie węzła Kraków Bielany, stopnia wodnego Kościusko i węzła Kraków Tynec.

Rozbudowa autostrady zacznie się w Balicach tuż za bramkami w gminie Zabierzów, a zakończy się przy ul. Kąpielowej na węźle Kraków Południe. Rozbudowa ma na celu poprawę przepustowości autostrady - po zachodniej stronie Krakowa, ale także rozwiązania dotyczące dobrego skomunikowania A4 z siecią dróg publicznych w jej rejonie.

DK-C – S1 dla województwa śląskiego

Źródło: **GDDKIA O/K-ce** (skrótów 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 dziesięciolecie).

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. Wytucznych 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. (2023 r.) i wówczas zostanie podjęta decyzja, jaki przekrój jest optymalny dla drogi S1 na odcinku Dąbrowa Górnicza – Lędziny.

Odcinek S1 Mysłówice – 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** (skrót autorów raportu)*

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

W kwietniu 2018 roku GDDKIA O/K-ce ogłosili 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 biegną 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)

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

Rozstrzygnęliśmy przetarg na przebudowę skrzyżowania DK94 z ul. Okradzionowską w Sławkowie

DK-H – Przygotowanie dot. zad.: obwodnica Nakła Śląskiego i Świerklańca [DK78]

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

[Mapa Stanu Budowy Dróg - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](http://www.gov.pl)

Początek obwodnicy zaplanowano po zachodniej stronie Zalewu Chechło-Nakło, na przecięciu planowanej drogi ekspresowej S11 z drogą wojewódzką nr 908. W tym miejscu zaplanowano węzeł drogowy, a wszystkie warianty przebiegu obwodnicy od północy omijają zalew, Nakło i Świerklaniec.

Koniec obwodnicy przewidziano jako czwarty wlot na istniejącym węźle Pyrzowice, stanowiącym skrzyżowanie autostrady A1 z drogą ekspresową S1.

Podstawowe cele budowy obwodnicy to wyprowadzenie z obszarów miejskich ruchu tranzytowego, dzięki czemu nastąpi poprawa przepustowości i warunków ruchu na sieci dróg w Nakle Śląskim i Świerklańcu.

Stworzenie bezpiecznego odcinka drogi krajowej 78 zapewni wysoki komfort dalekobieźnego ruchu drogowego. Uzyskamy również poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków życia mieszkańców. Nowa infrastruktura drogowa zwiększy również atrakcyjność gospodarczą otaczających ją terenów.

UWAGA

Dla GZM 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: Portal Będzin Nasze Miasto (skrót 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

Źródło: ZDW Katowice (skrót 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 ((skrót 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: Katowice.tvp.pl (skrót autorów raportu)

[<https://katowice.tvp.pl/73459013/trasa-n-s-rusza-na-polnoc-rozpozela-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 (skrót 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 „Piaś”, jak również terenów przemysłowych, na których znajduje się firma FIAT AUTO POLAND.

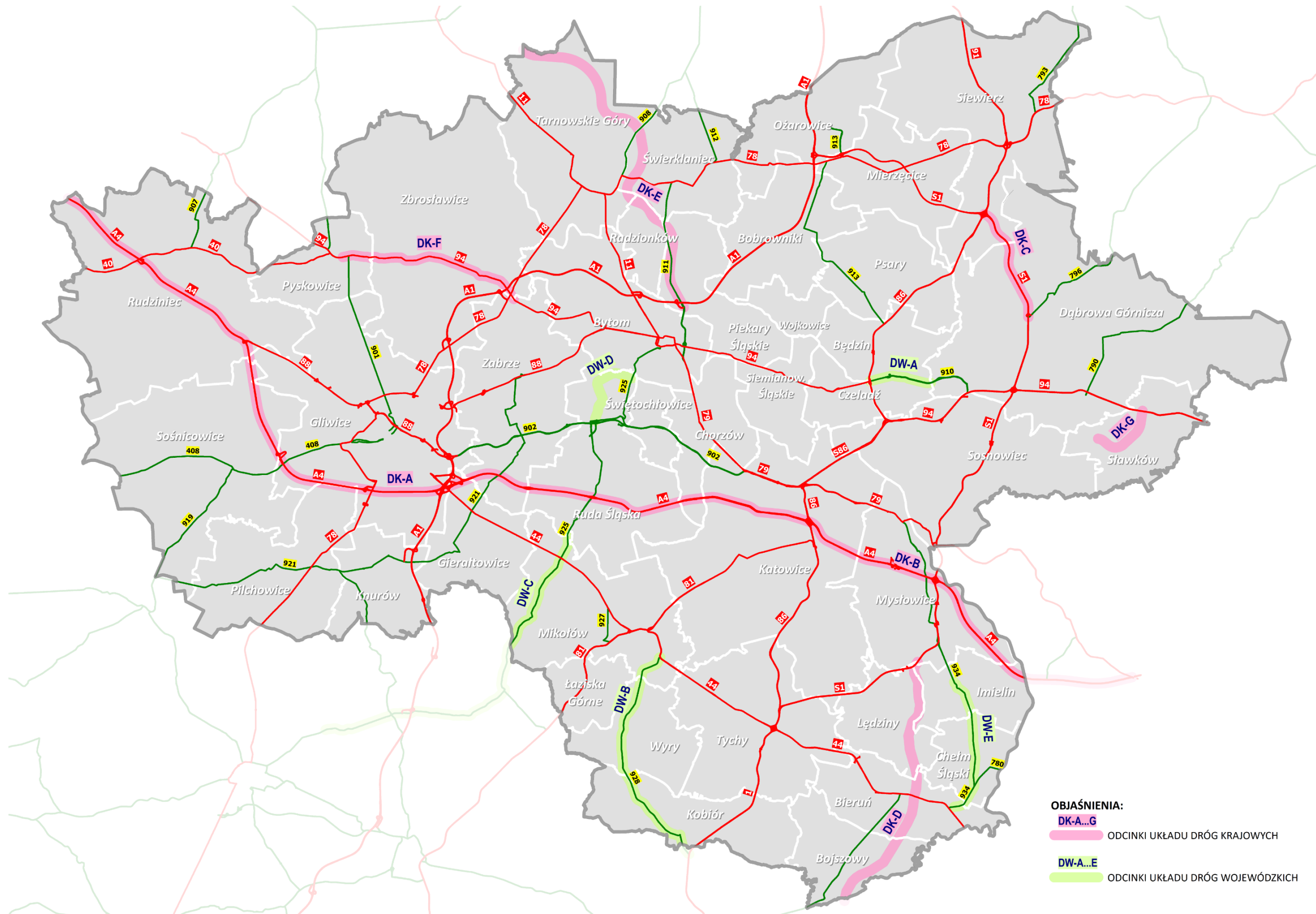
Zakres inwestycji obejmuje przebudowę konstrukcji nawierzchni, ujednolicenie szerokości jezdni, przebudowę skrzyżowań, budowę zatok autobusowych, budowę/przebudowę chodników i ciągów pieszko-rowerowych, przebudowę zjazdów.

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

3.3.4 Układ szynowy/tramwajowy

Tramwaje Śląskie zamierzają realizować kolejny, duży projekt unijny. Na liście (oprócz kolejnych remontów i modernizacji) znajdują się dwie nowe trasy: w Sosnowcu i Katowicach oraz zakup taboru.

Tramwaje Śląskie rozpięły zapytanie ofertowe na wykonanie dokumentacji aplikacyjnej i studialnej dla kolejnego projektu unijnego. Spółka zamierza ubiegać się o środki w ramach programu FEnIKS 2021-27. Wykonawca będzie musiał przygotować model ruchu, prognozy ruchu, analizy kosztów i korzyści, studium wykonalności, wniosek o dofinansowanie. Dla części zadań spółka posiada już dokumentację projektową. Już wcześniej spółka rozpięła oddzielne postępowanie na przygotowanie programów funkcjonalno-użytkowych dla kolejnej części zadań.

W sumie lista podstawowa zawiera 15 projektów, z czego 12 dotyczy przebudowy infrastruktury, dwa – budowy nowych tras, a jedno – zakupu taboru. – Zadania związane z przebudową torowisk to kontynuacja zamierzeń inwestycyjnych spółki realizowanych od 2012 r. Z uwagi na ograniczone możliwości finansowe do projektu wytypowano zadania, które pozwolą na dokończenie prac modernizacyjnych na głównych ciągach komunikacyjnych oraz zadania, których realizacja będzie możliwa w perspektywie 2021-2027.

Nowe trasy i tabor

Lista obejmuje też dwa projekty związane z budową nowych tras. To już dawno zapowiadana budowa trasy na południe **Katowic** – [łączącej pętlę na Brynowie z Kostuchną](#).

Druga inwestycja miałaby znaleźć się w **Sosnowcu** – chodzi o budowę torowiska wzdłuż 11 listopada od Rydza-Śmigłego do Andersa – czyli kontynuację nowo wybudowanej trasy na Zagórze. To 1,4 km nowego torowiska oraz ok. 350 m przebudowanego torowiska na odcinku Makuszyńskiego – Andersa, będącego częścią trasy linii 27 do Kazimierza Górniczego.

Lista rezerwowa

Tramwaje Śląskie przygotowały też bogatą listę zadań dodatkowych (rezerwowych), zawierającej aż 19 pozycji. Większość to modernizacje, ale są też rozbudowy torowisk.

W **Będzinie** przewidziano przebudowę infrastruktury tramwajowej w ciągu DW910 od "Nerki" do granicy z Czeladzią oraz od "Nerki" do zajezdni (Rejon nr 1). Kontynuacją jest projekt modernizacji infrastruktury tramwajowej w **Czeladzi** wzdłuż DK 94 od granicy z Będzinem do końca rozjazdu za wiaduktem kolejowym.

W **Sosnowcu** założono modernizację torów i sieci wzdłuż Narutowicza od ronda Ludwik do wiaduktu nad 3 Maja.

W **Bytomiu** znalazło się sporo zadań rezerwowych. To przede wszystkim budowa nowej linii tramwajowej do Miechowic, przebudowa torów i sieci na wcześniejszym odcinku – od Urzędu Miasta do pętli Wrocławska, przebudowa infrastruktury w ciągu Powstańców Warszawskich od Sądowej do Moniuszki wraz z [dobudową torowiska](#) w kierunku pl. Wolskiego do skrzyżowania z Jagiellońską, przebudowa torowiska i sieci w Zabrzeńskiej i Konstytucji od Wytrwałych do Osiedla pod Brzozami oraz w Zabrzeńskiej od Modrzewskiego do Małgorzatki.

W **Gliwicach** założono przebudowę głowicy rozjazdowej na terenie zajezdni (Rejon nr 4).

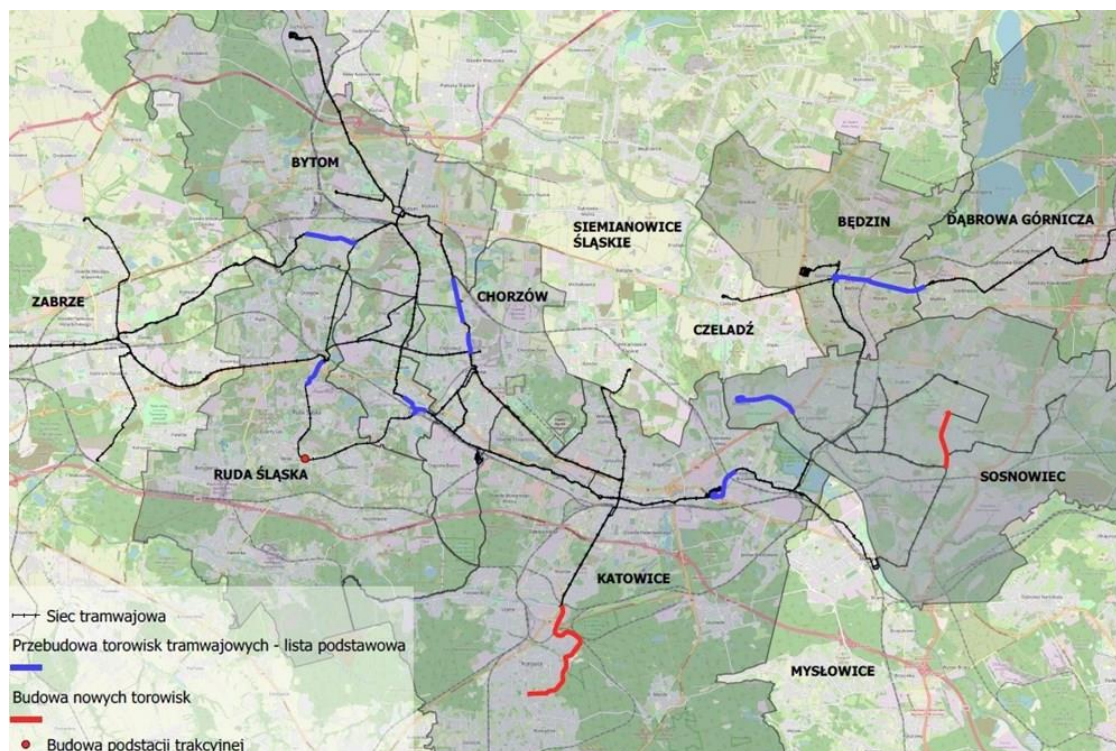
W **Katowicach** – przebudowę torowiska i sieci wzdłuż Korfantego na odcinku od pętli Słoneczna do pl. Alfreda, przebudowę infrastruktury wzdłuż Telewizyjnej od pl. Alfreda do granicy z Siemianowicami Śląskimi, modernizację torowiska od pętli Zachodniej do pętli Wschodniej (wraz z pętlą Zachodnią).

W **Rudzie Śląskiej** – przebudowę torów i sieci wzdłuż Katowickiej od ronda Powstańców Śląskich do granicy ze Świętochłowicami.

W **Siemianowicach Śląskich** założono [budowę nowej linii tramwajowej](#) do Katowickiej, przez Starą Katowicką, do pętli przy skrzyżowaniu Kapicy i alei Młodych.

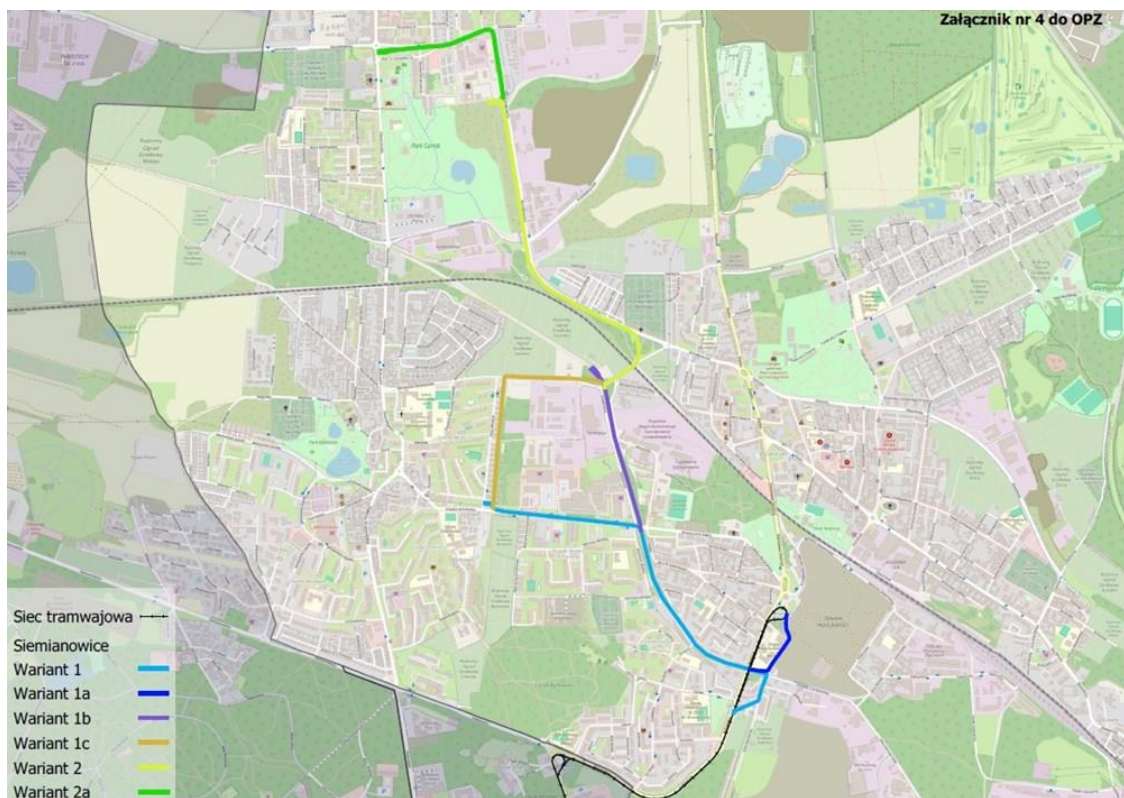
W **Świętochłowicach** zaplanowano trzy zadania: przebudowę torowiska i sieci od granicy z miastem Ruda Śląska do przystanku Mijanka, przebudowę infrastruktury w Bytomskiej od Bankowej do Krasickiego, przebudowę torów i sieci wzdłuż Katowickiej od Żołnierskiej do Szkolnej.

W **Zabrzu** – jedno zadanie związane z przebudową sieci trakcyjnej w Makoszowskiej od 3 Maja do osiedla Janek.



Źródło: [TransportPubliczny.pl](https://www.transport-publiczny.pl)

[<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/tramwaje-slaskie-szykuja-nowy-projekt-unijny-nowe-trasy-i-tramwaje-schematy-81683.html>]



Źródło: **Transport Publiczny.pl**

[<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/tramwaje-slaskie-szykuja-nowy-projekt-unijny-nowe-trasy-i-tramwaje-schematy-81683.html>]

3.4. PRZEGLĄD INFORMACJI Z MATERIAŁÓW WEWNĘTRZNYCH GZM

Wg bieżącej informacji uzyskanej w Departamencie Projektów i Inwestycji GZM w zakresie realizacji poniższych zadań metropolitalnych nie nastąpiły istotne zmiany.

W ww. Departamencie - 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 nadal nie przedstawiło dokumentacji projektowej, natomiast na stronie internetowej UM K-ce pojawiła się informacja o umorzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego przedsięwzięcia, a jest to o tyle istotne, że kształt tej dokumentacji będzie przesądzał o dalszych rozwiązaniach/przekroju trasy.

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 z 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.**

Wbrew oczekiwaniom zespołu projektowego GZM, że ta decyzja zostanie wydana jeszcze w IV kwartale 2023 r. - zgodnie z bieżącymi informacjami GDOŚ – wnioskodawca decyzji (Miasto Jaworzno) takowej nadal nie otrzymał.

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.

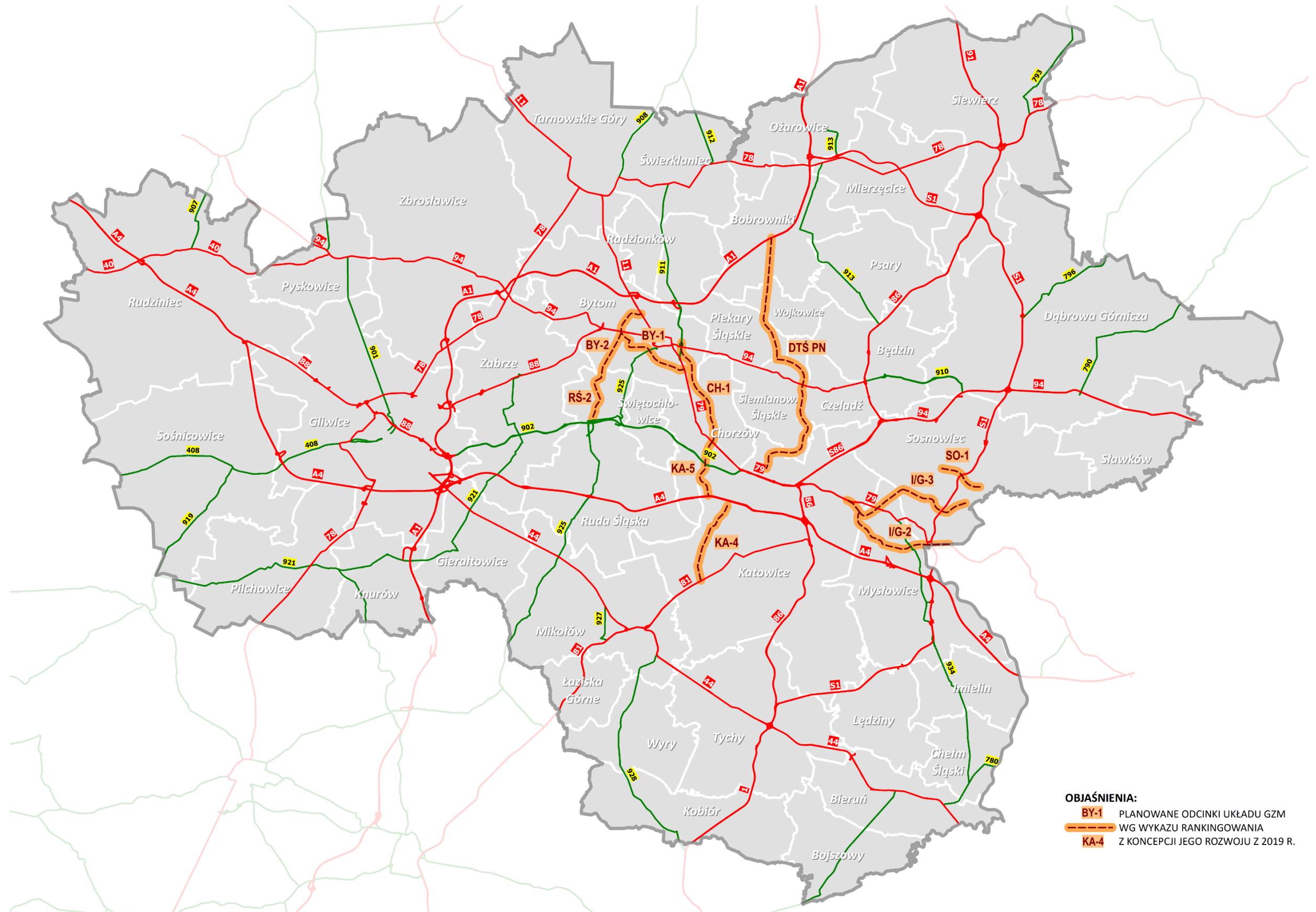
Niestety, dla ww. **południowego odcinka DTŚ** - pozyskana w lutym 2022 r. ostateczna decyzja środowiskowa r., - została **zaskarżona i uchylona przez Wojewódzki Sąd Administracyjny. Sprawa przez cały 2023 r. oczekuje na rozwiązanie w Naczelnym Sądzie Administracyjnym, co uniemożliwia planowane zamówienie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

Ponadto brak jest zapowiedzi finansowania obu inwestycji (północnej oraz południowej) zadania DTŚ Wschód.

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

W trakcie prac nad bieżącym raportem informacje związane z dokumentami istotnymi dla transportu drogowego w GZM praktycznie nie uległy zmianie.

*W celu ułatwienia czytelnikom odbioru relacji sytuacyjno-przestrzennych dotyczących zamierzeń inwestycyjnych województwa śląskiego zamieszczonych w **Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Śląskiego (RPT)**, będącym obecnie podstawowym dokumentem dot. transportu w województwie - przytoczone za **Planem mapy** zostały **wzbogacone przez autorów raportu o przebieg granicy GZM**.*

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 zdefiniowanym 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 rozrózniono 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.

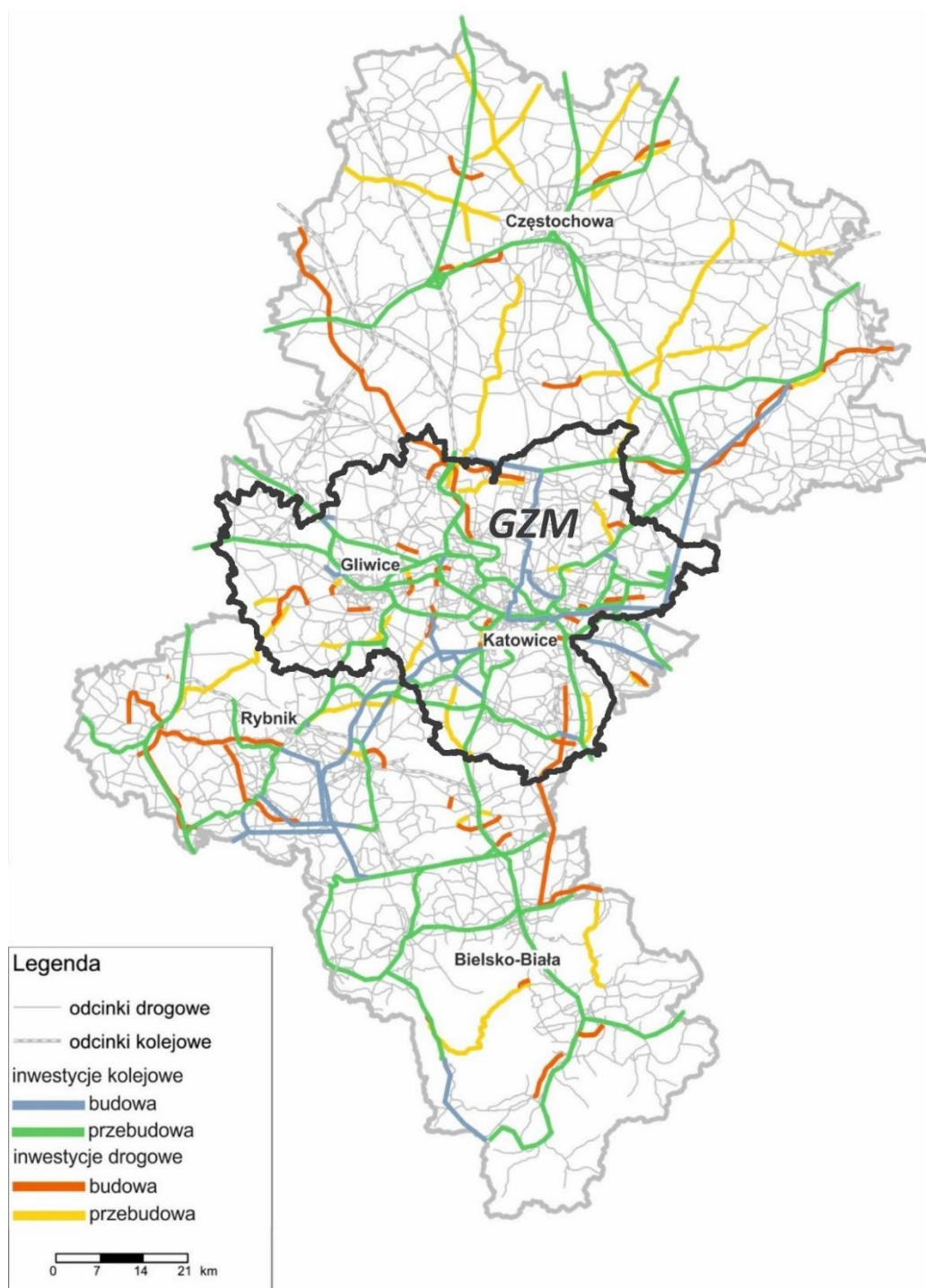
Zoptymalizowano sieć połączeń autobusowych. Ograniczono połączenia autobusowe w korytarzach nowych połączeń kolejowych, zmniejszając zjawisko „kanibalizacji”. Wprowadzono nowe lokalne połączenia autobusowe prowadzące do przystanków kolejowych w gminach, w których udział transportu zbiorowego był niski,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

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).

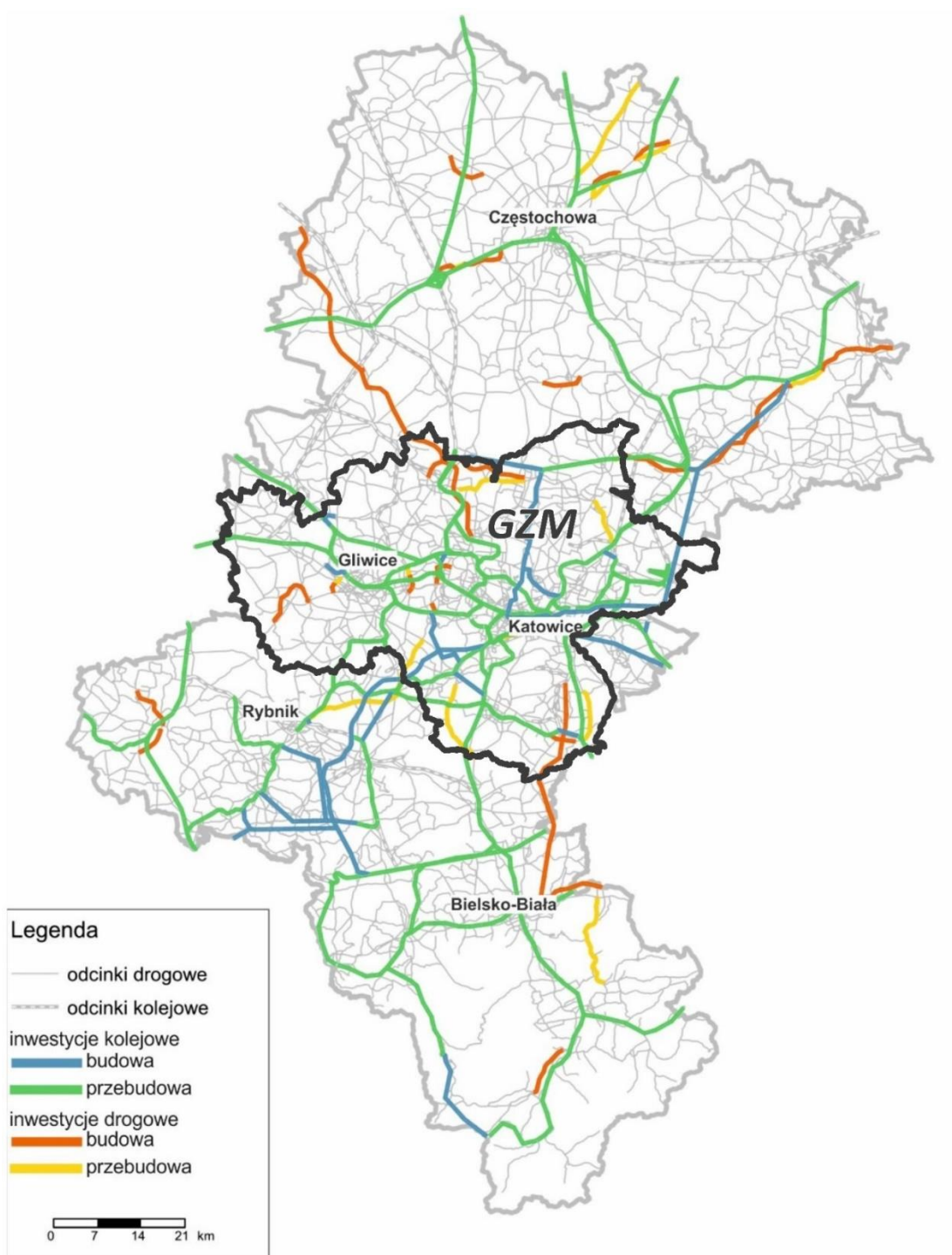
Rysunek 20. Inwestycje liniowe uwzględnione w Wariacie Wynikowym - 2030 r.



Źródło: RPT Województwa Śląskiego

W Wariacie 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 wariacie tym zawarto jedynie inwestycje, których realizacja już się rozpoczęła lub mają przyznane dofinansowanie. Inwestycje liniowe uwzględnione w **Wariacie 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 Wancierzów	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. Koniecpol 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 Ustroń/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

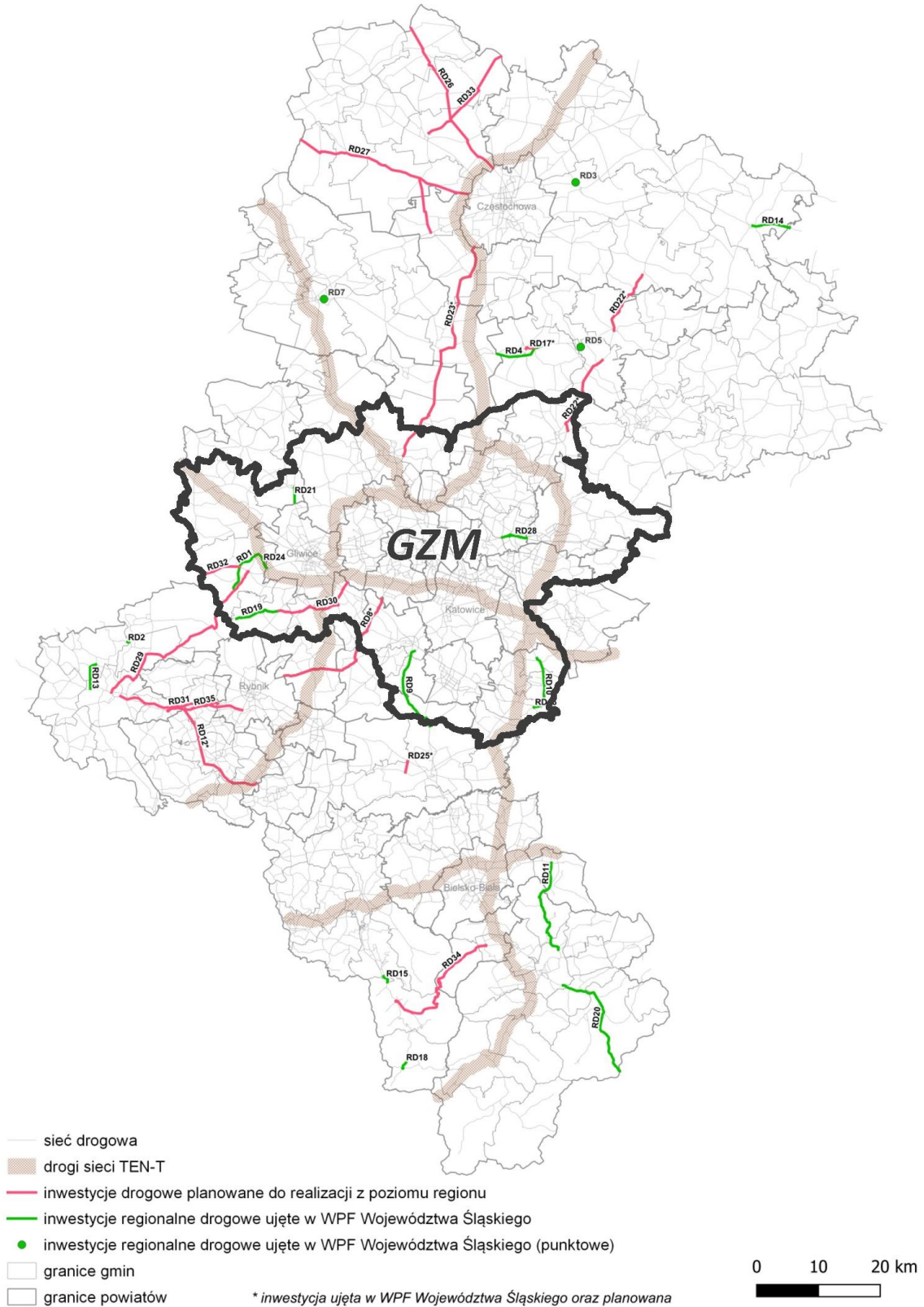
L.p.	Nazwa	Status
Wojewódzkie inwestycje kolejowe/ działania do 2030		
RK1	Rozbudowa i doposażenie zaplecza technicznego Spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. w Katowicach	priorytetowa
RK3	Uruchomienie połączeń kolejowych lub zwiększenie liczby kursów na nowych i przebudowywanych liniach kolejowych	priorytetowa
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.



* inwestycja ujęta w WPF Województwa Śląskiego oraz rekomendowana

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 r. 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

W trakcie prac nad bieżącym raportem informacje obrazujące całościowe/systemowe obciążenie układu drogowego na terenie GZM (dane z modelu ruchu) nie uległy zmianie.

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 2023 r. (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.

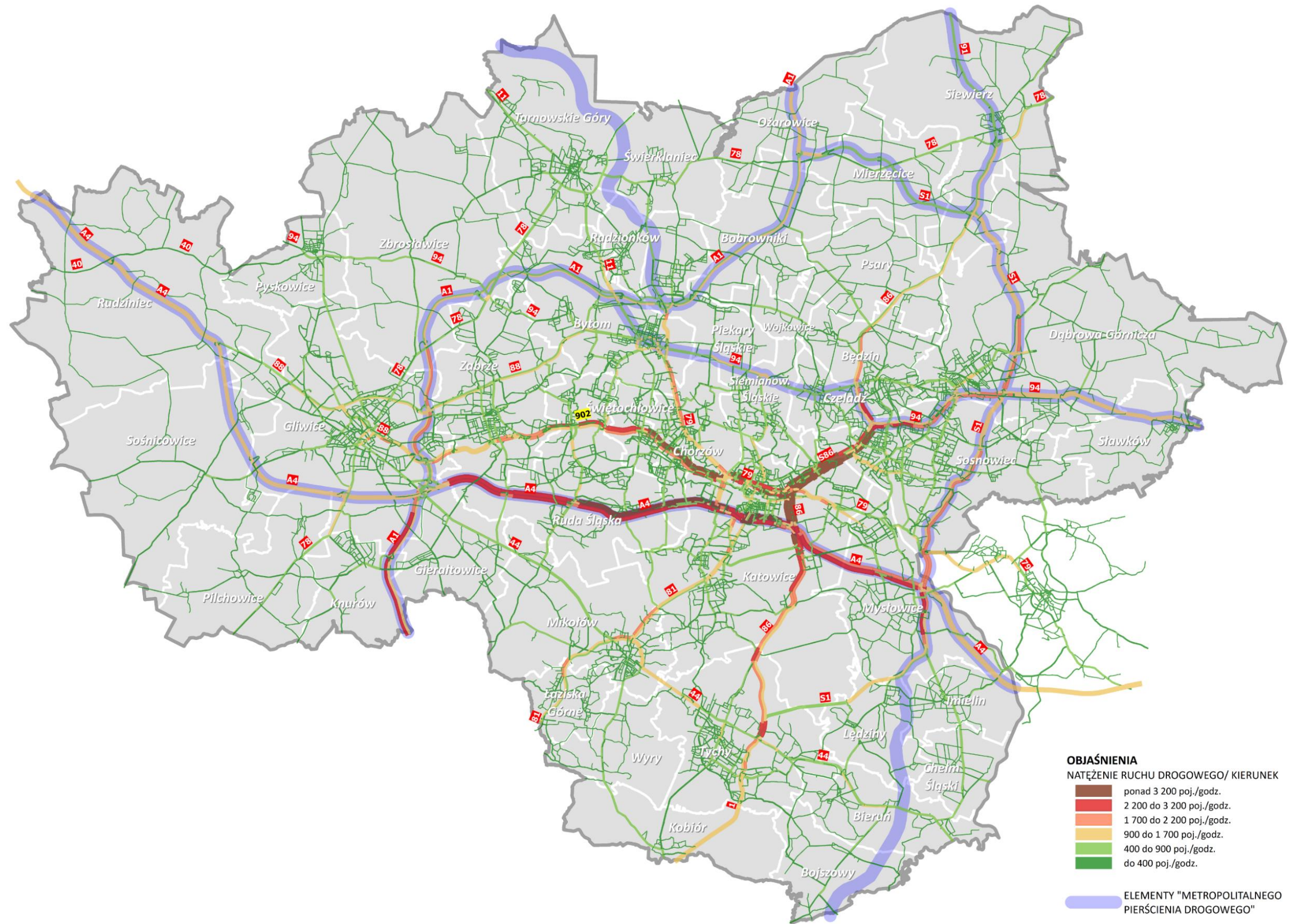
Dlatego kluczowym staje się identyfikacja miejsc, które cechują się niekorzystnymi/pogarszającymi się warunkami ruchu drogowego oraz analiza przyczyn tego zjawiska i poszukiwania sposobów jego rozwiązania.

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. 14),
- zagrożenia wyczerpaniem przepustowości układu drogowego w GZM (Rys. 15).

Są to dane przybliżone - opracowane na podstawie wstępnie zaktualizowanego w I poł. 2023 r. modelu ruchu dla GZM.

Właściwy materiał do porównań zostanie wypracowany po wykonaniu aktualizacji modelu ruchu GZM planowanej w II kw. 2024 r. (wykorzystującej m. in. wyniki ww. pomiarów ruchu z 10 października 2023 r.).

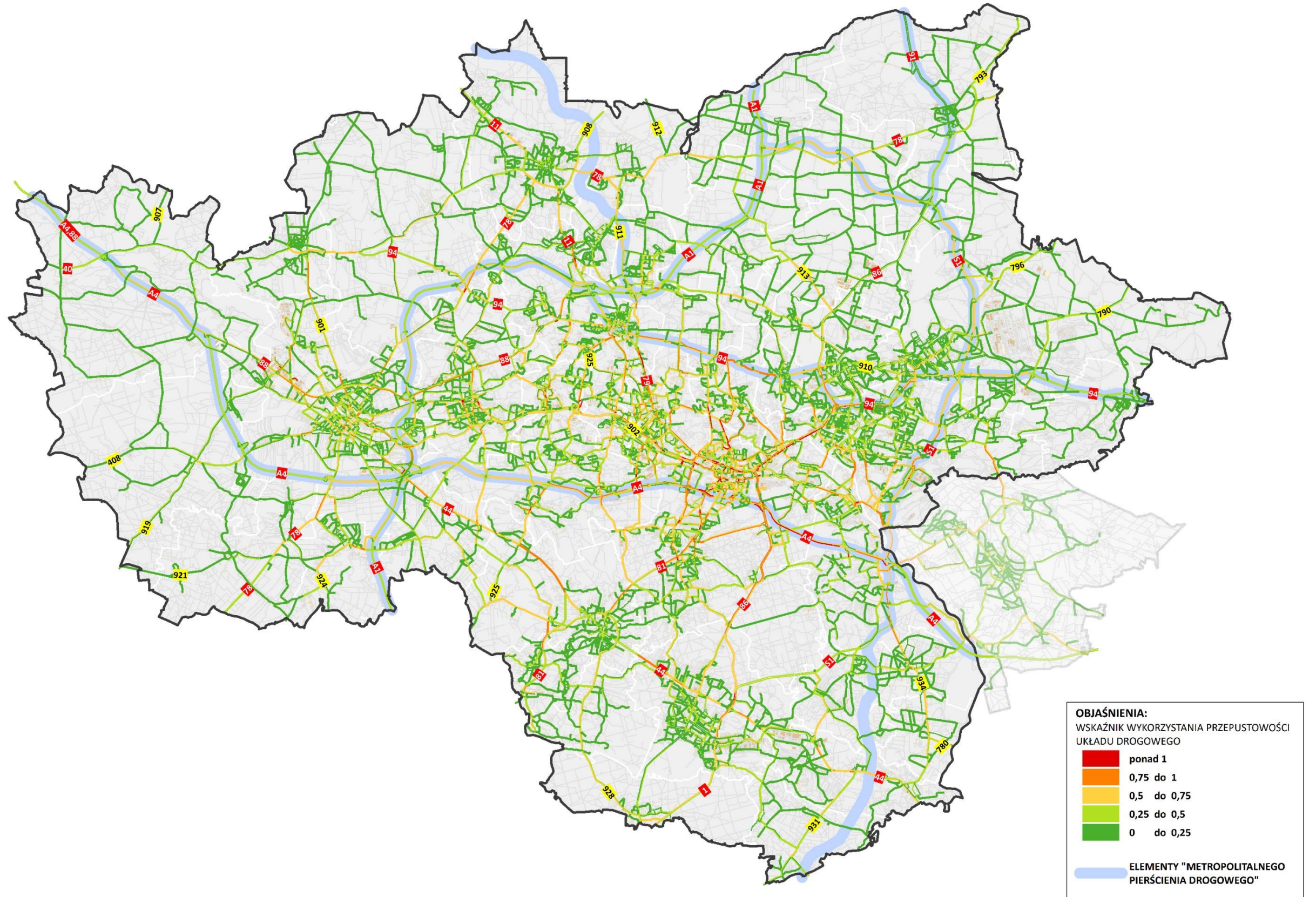


Rysunek 14. Obciążenia ruchem układu drogowego w GZM

Na ww. rysunku 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. Korfanteo 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 2023 r. – modelu ruchu.

W dalszym okresie czasu (2-3 lata) należy dokonać ponownej aktualizacji modelu w oparciu o wyniki planowanych Kompleksowych Badań Ruchu Drogowego na terenie metropolii (perspektywa 2025 roku), które poza pomiarami ruchu drogowego obejmować będą również pomiary potoków pasażerskich oraz ankietyzację podróżujących oraz mieszkańców pod kątem rozpoznania ich zachowań komunikacyjnych.

4.2. POMIARY RUCHU DROGOWEGO W GZM

Tytułowe pomiary ruchu zostały przeprowadzone na terenie GZM 10 października 2023 r. zgodnie z metodyką zaprezentowaną w opracowaniu „**Wykonanie kordonowego dobowego pomiaru ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich na obszarze GZM wraz z opracowaniem wyników**” (Zamawiający: GZM, Jednostka Autorska: EWIMAP SC W-wa, grudzień 2023 r.).

Zasadniczo objęły one dwa najistotniejsze aspekty rozpoznania ruchu w Metropolii:

- pomiar (badanie) przepływów ruchu, oparty o punkty tworzące „kordon” GZM
- pomiar natężenia ruchu w wybranych punktach wewnętrznych układu.

Pomiar kordonowy został przeprowadzony w 29 przekrojach drogowych na - tworzących kordon obszaru opracowania - drogach krajowych i wojewódzkich. Natomiast pomiar w wybranych punktach przekrojowych układu – w 41 istotnych przekrojach drogowych wewnątrz obszaru opracowania.

Tytułem informacji dot. aktualizacji danych, o ruchu w GZM – zaprezentowano rysunki obrazujące:

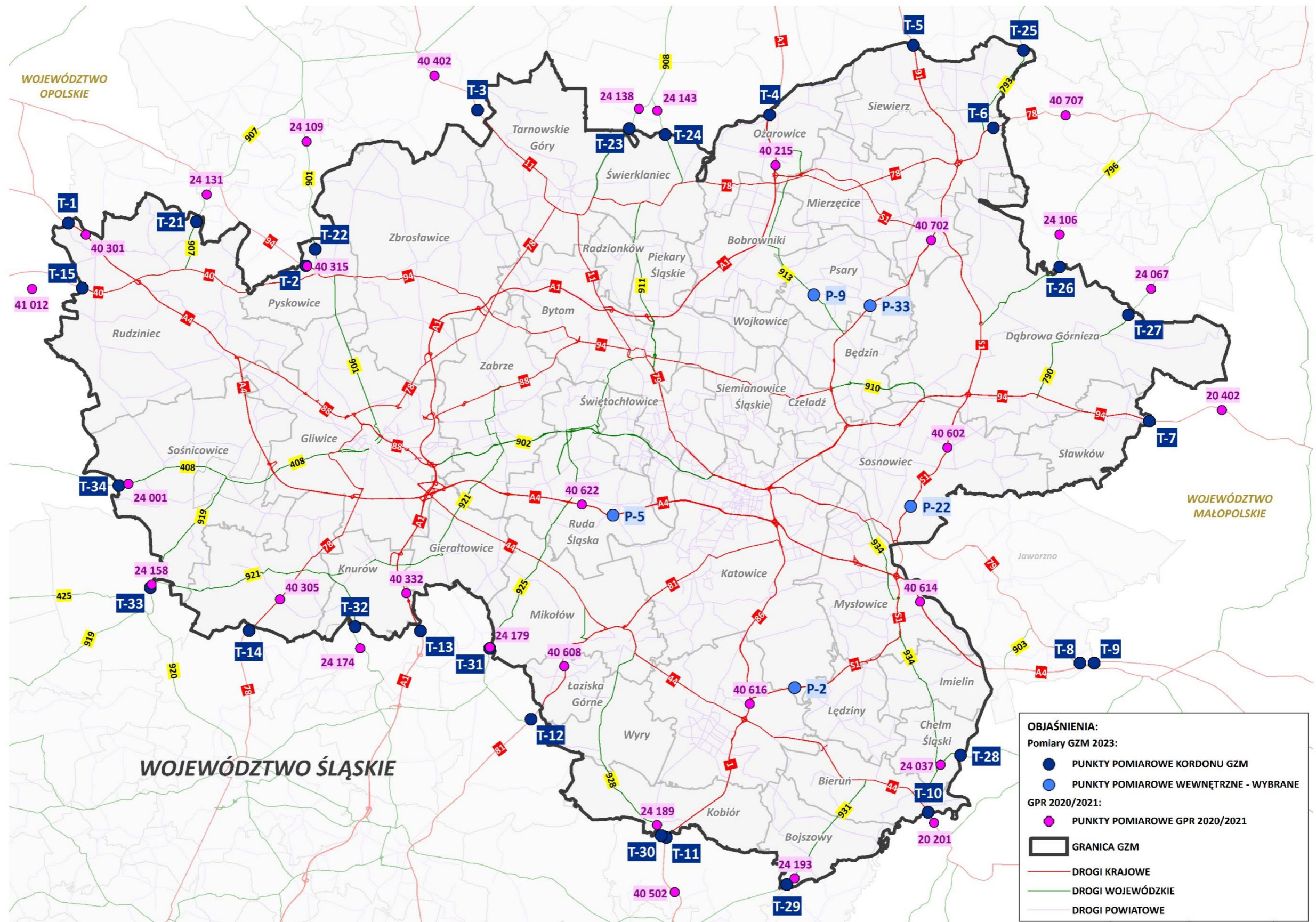
- **lokalizację punktów pomiarowych** obejmujących oba ww. aspekty jego realizacji oraz tożsamych/pobliskich punktów z Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2020/2021 (GPR2020/2021) - (Rys. 16),
- **zestawienie potoku tranzytowego z ruchem sumarycznym w punktach kordonu (Rys. 17),**
- **udział potoku tranzytowego w ruchu sumarycznym w punktach kordonu (Rys. 18),**
- **akumulacja obszaru (Rys. 19),**
- **sumaryczny napływ pojazdów do obszaru GZM (Rys. 20),**
- **więźba tranzytu dla największych przepływów (Rys. 21),**

a także

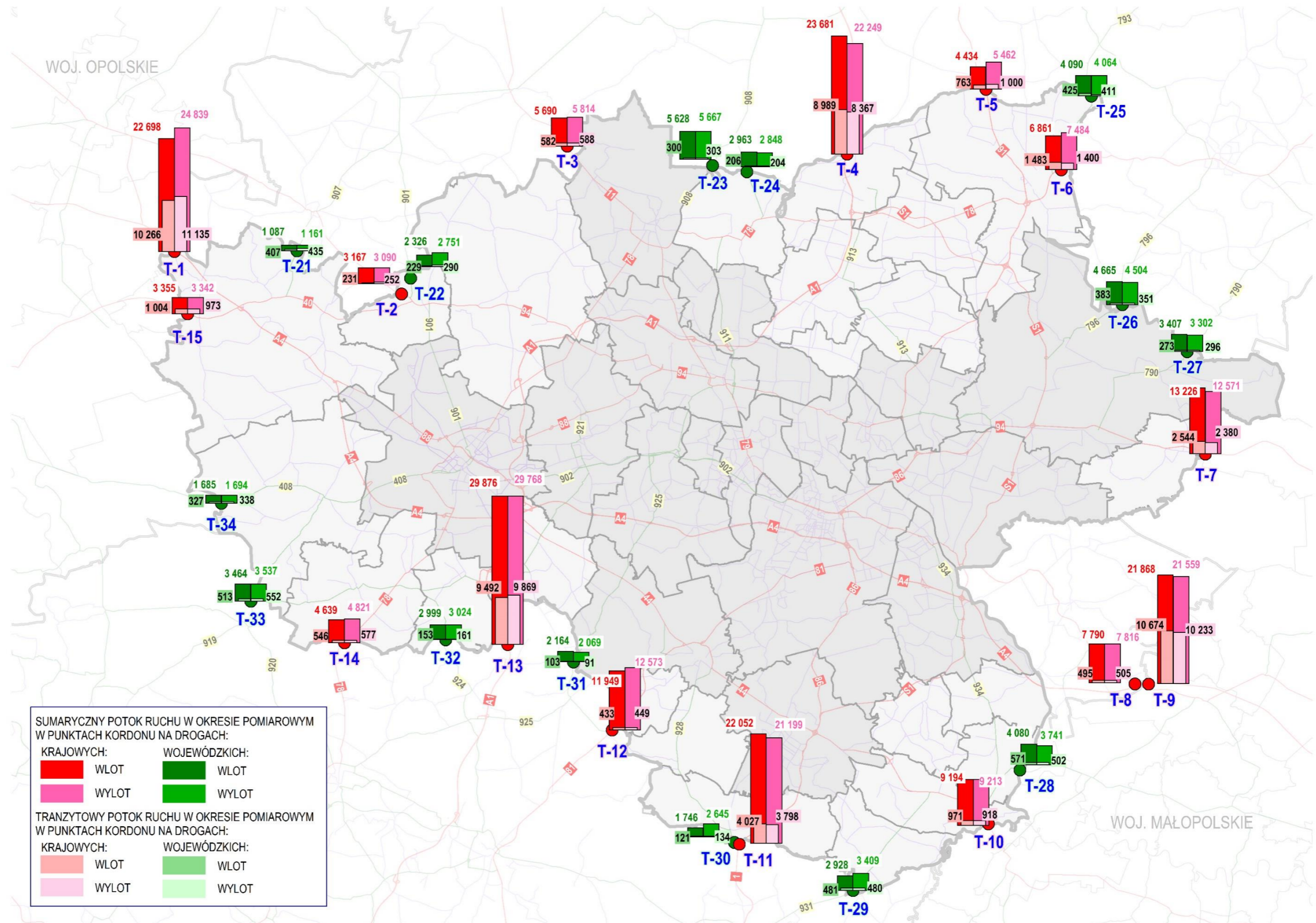
- **zestawienie wyników pomiarów GZM z października 2023 r. z wynikami GPR2020/2021,** obejmujących wielkości natężenia ruchu drogowego w ujęciu potoków dobowych (w przypadku GZM – wyniki uzyskane wprost z pomiarów, natomiast w przypadku GPR – tzw. SDRR, czyli natężenie średniego dobowego ruchu w roku realizacji cyklu pomiarowego, obliczonego na podstawie zastosowania algorytmu opracowanego przez GDDKiA DSS W-wa) - (Rys. 22),
- **wskaźnik zmian 2023/2020-2021 (Rys. 23).**

Głównym celem pomiaru - poza rozpoznaniem ruchu tranzytowego przepływającego przez obszar Metropolii - było uzyskanie danych ruchowych, które pozwolą na kalibrację zaktualizowanego wstępnie (w czerwcu 2023 r.) **multimodalnego modelu ruchu**, opracowanego pierwotnie w ramach prac nad Studium Transportowym Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego z 2018 r..

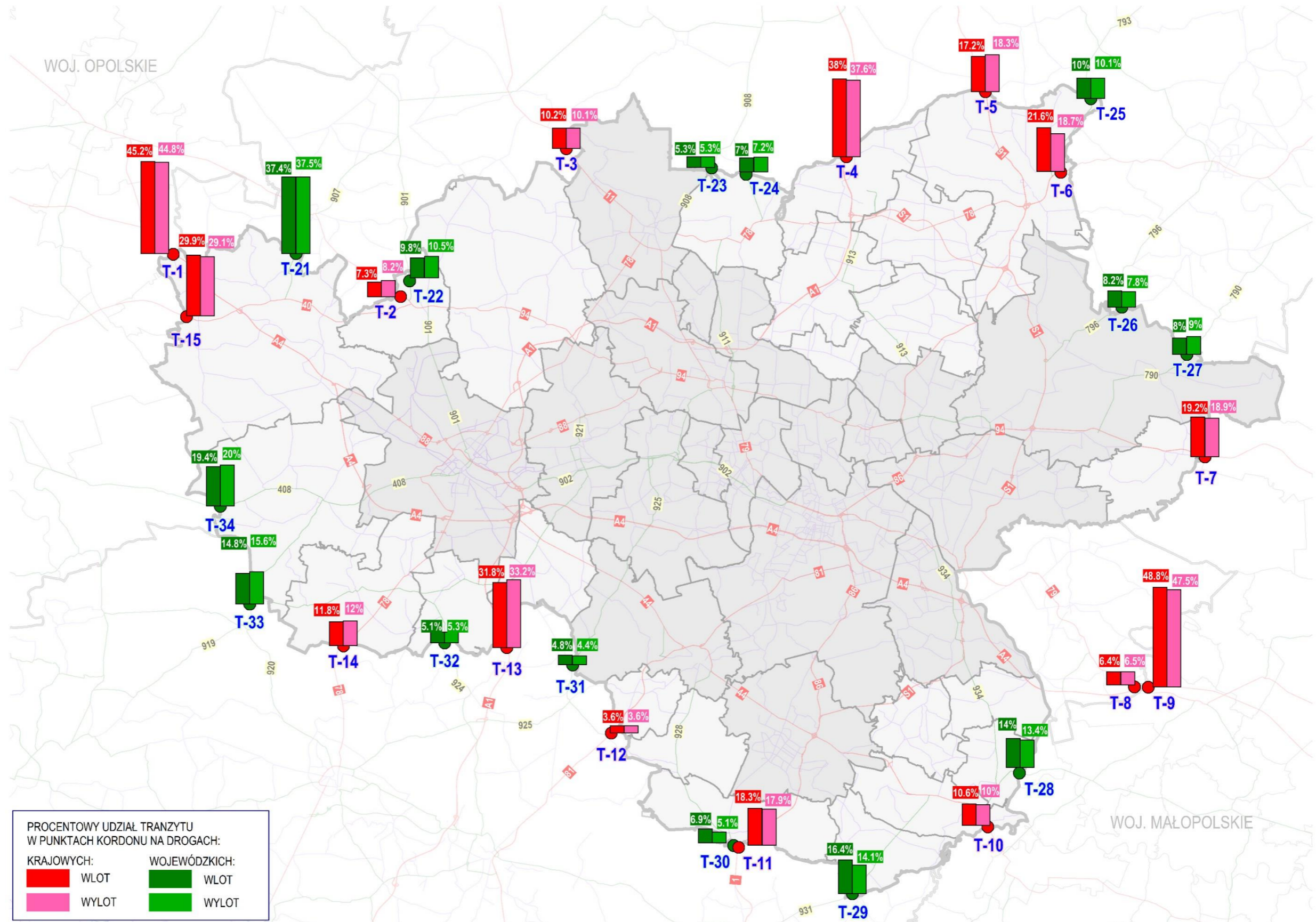
Model powinien być tak przygotowany, aby stanowił zaktualizowane narzędzie analityczne o odpowiednio wysokim poziomie szczegółowości, poprawności i czytelności działania. **Model będzie wykorzystywany do opracowywania prognoz ruchu na potrzeby metropolitalnych planów równoważenia mobilności, aktualizacji koncepcji rozwoju układu drogowego GZM i innych prac studialnych realizowanych na terenie GZM i w poszczególnych gminach.**



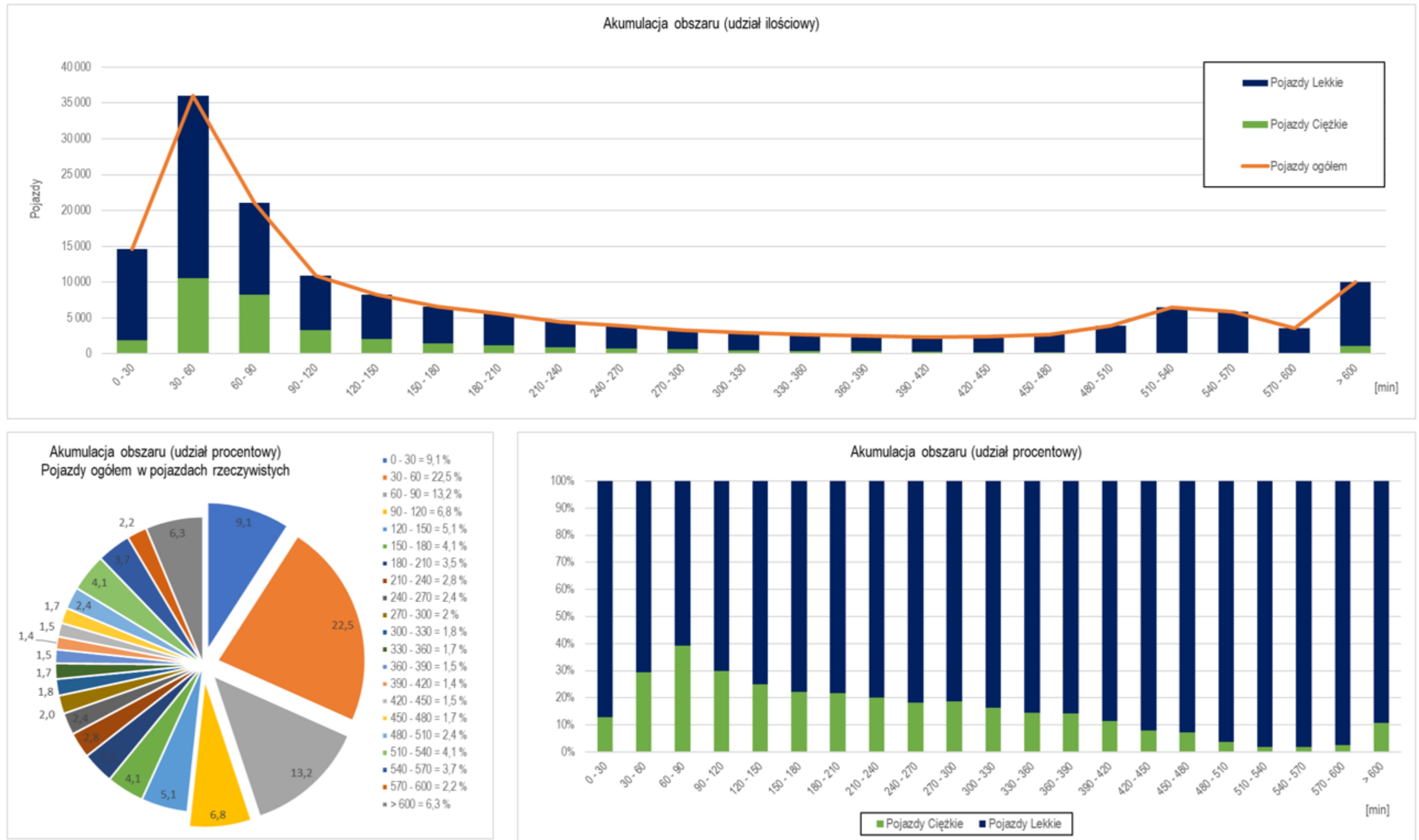
Rysunek 16. Lokalizacja punktów z pomiarów GZM oraz tożsamych/pobliskich punktów z Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2020/2021 (GPR2020/2021)



Rysunek 17. Zestawienie potoku tranzytowego z ruchem sumarycznym w punktach kordonu - pojazdy rzeczywiste (źródło: EWIMAP)

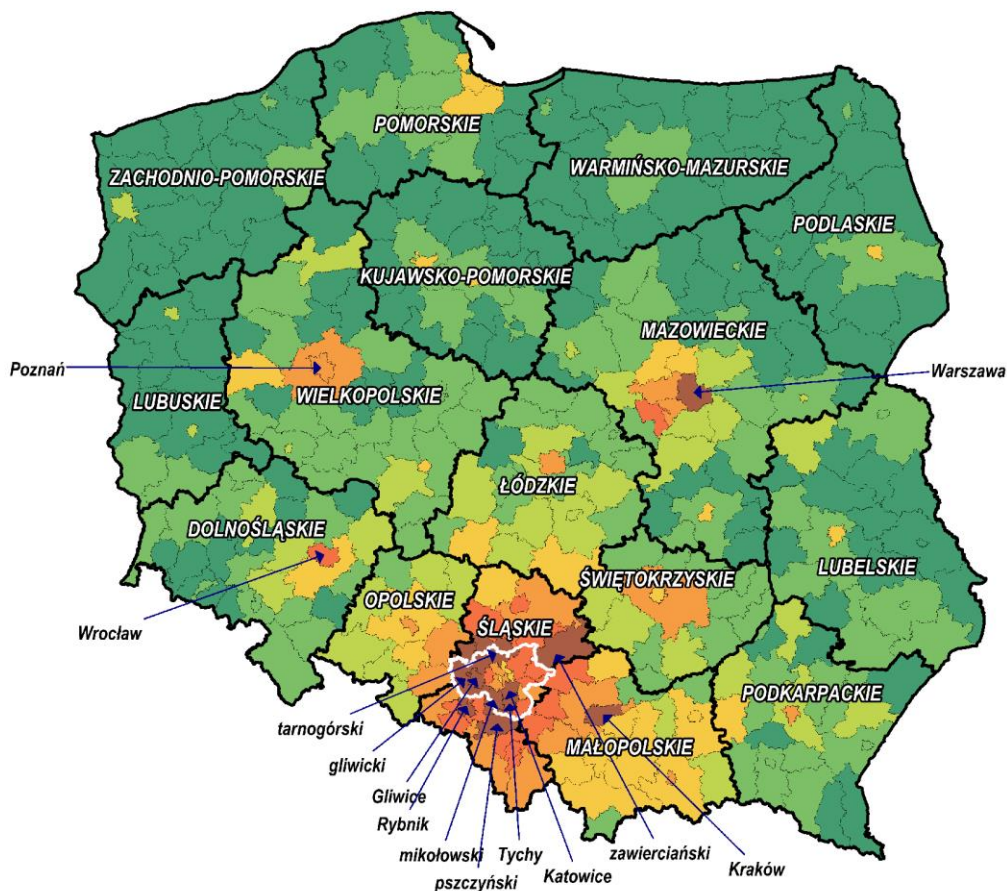


Rysunek 18. Udział potoku tranzytowego w ruchu sumarycznym w punktach kordonu (źródło: EWIMAP)



Rysunek 19. Akumulacja obszaru (źródło: EWIMAP)

PUNKTY POMIAROWE SUMARYCZNIE

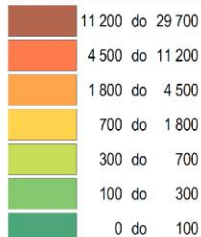


10 POWIATÓW O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE POJAZDÓW
ZAREJESTROWANYCH W TRAKCIE POMIARU

NAZWA_POWIATU	WOJEWÓDZTWO	REJESTRACJA	SUMA_POJ
Katowice	ŚLĄSKIE	SK	29 624
Warszawa	MAZOWIECKIE	WW	26 697
tarnogórski	ŚLĄSKIE	STA	15 699
Tychy	ŚLĄSKIE	ST	14 406
mikołowski	ŚLĄSKIE	SMI	13 782
gliwicki	ŚLĄSKIE	SGL	13 520
pszczyński	ŚLĄSKIE	SPS	12 847
zawierciański	ŚLĄSKIE	SZA	11 763
Kraków	MAŁOPOLSKIE	KR	11 276
Gliwice	ŚLĄSKIE	SG	11 228

LICZBA POJAZDÓW Z REJESTRACJĄ INNĄ NIŻ ZWYCZAJNA
(t.j. zagraniczne, indywidualne, zabytkowe itp.) 31 180

ILOŚĆ SAMOCHODÓW W OKRESIE POMIAROWYM (24 GODZ.)
Z POWIATÓW I MIAST NA PRAWACH POWIATÓW [szt.]



POWIATY, Z KTÓRYCH NIE ZAREJESTROWANO
POJAZDÓW W TRAKCIE POMIARU

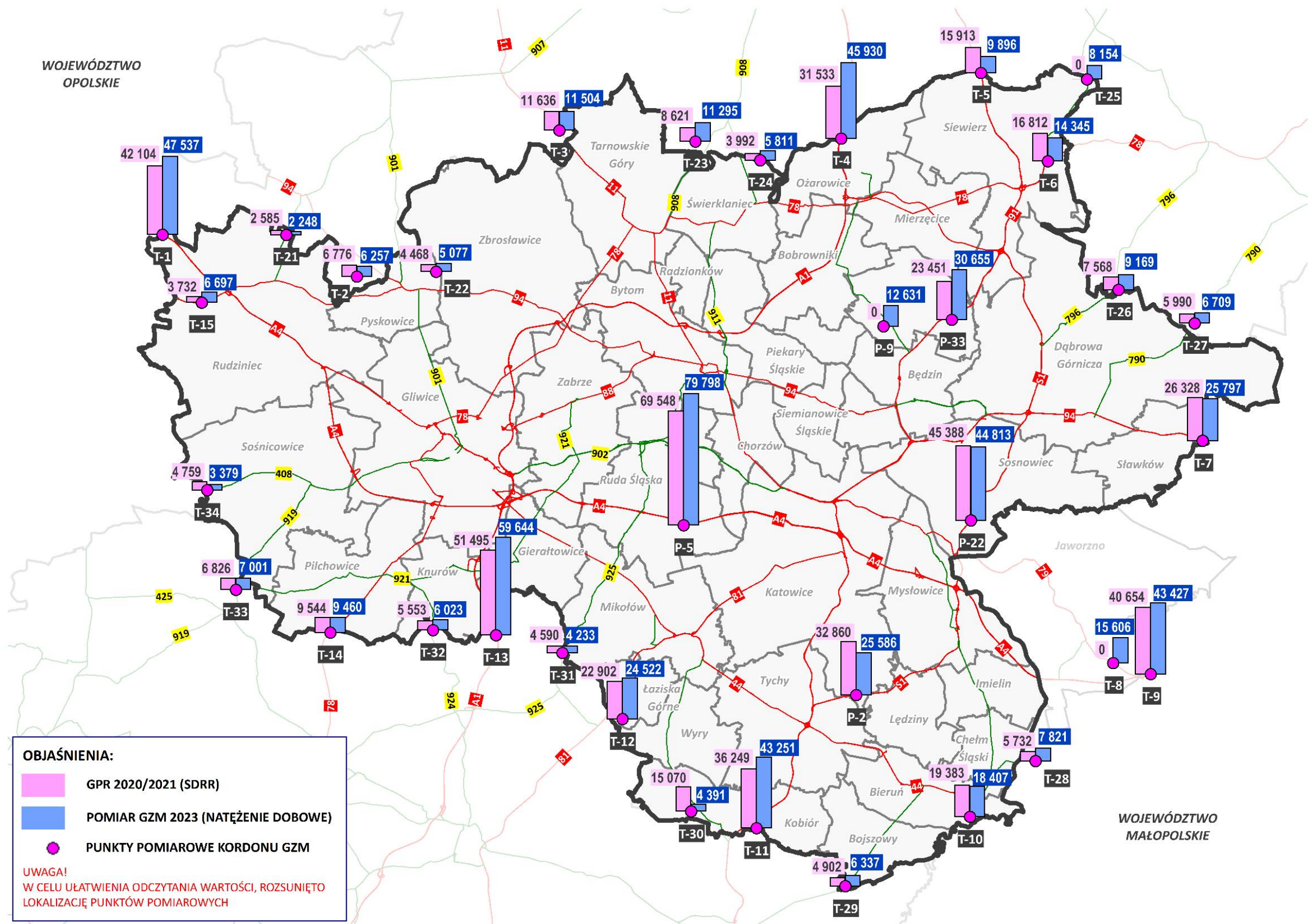
UWAGA! Przedziały wg podziału naturalnego

Rysunek 20. Sumaryczny napływ pojazdów do obszaru GZM (źródło: EWIMAP)

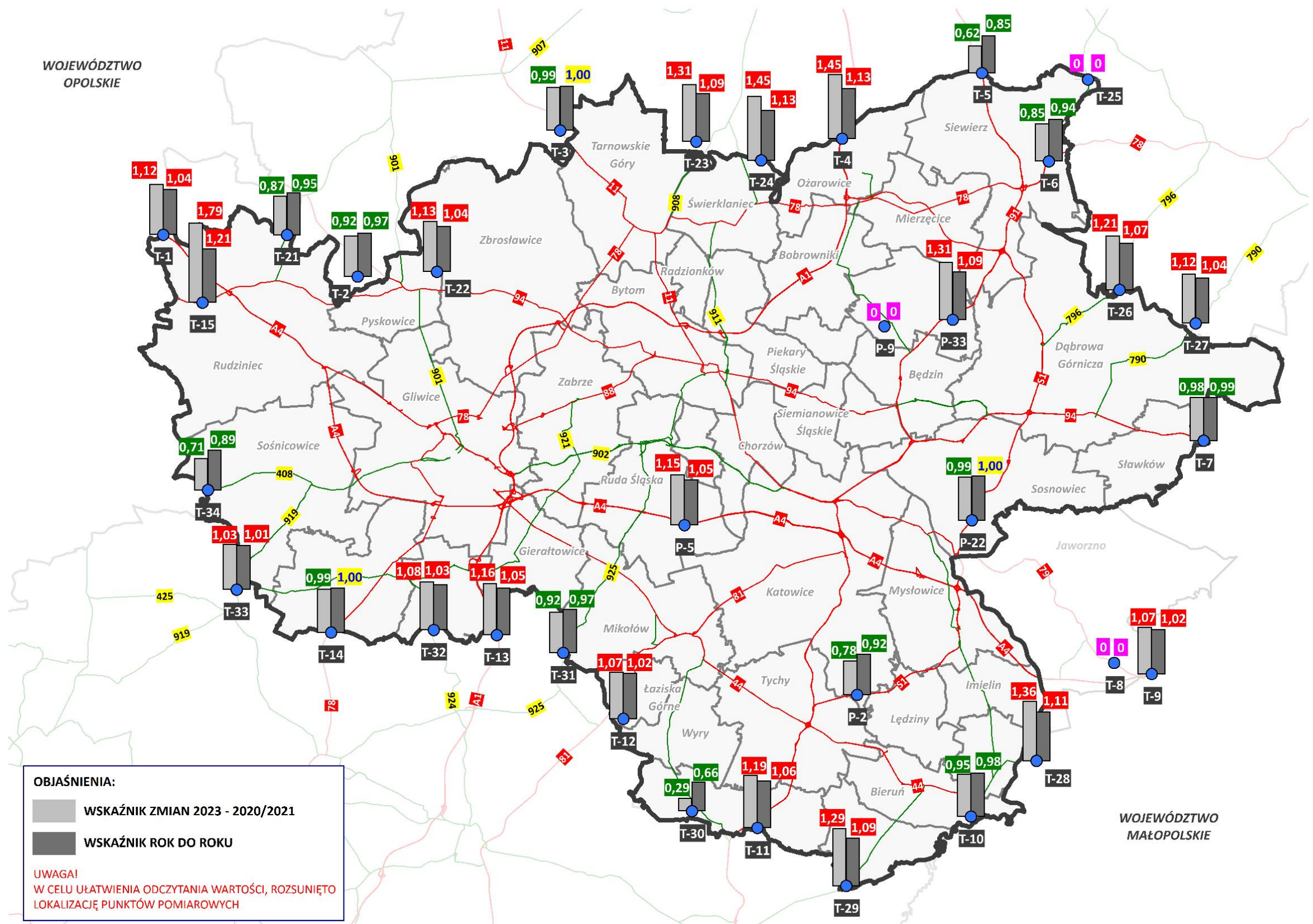
Tabelaryczne zestawienie wyników pomiarów GZM z wynikami GPR2020/2021

Opis odcinka	Nr punktu	SO	SD	A	SC	SCP	M	CR	SUMA	SUMA	SO	SD	A	SC	SCP	M	CR	SDRR	Numer punktu GPR2020/2021	Opis odcinka	
Pomiar GZM - 2023										Pomiar GPR2020/2021											
granica GZM (gm. Rudziniec) [A4/DK88]	T-1	24 788	5 706	237	1 142	15 664	nd	nd	47 537	42 058	25 539	5 225	117	872	10 305	46	-	42 104	40301	W. STRZELCE OP. /DK88/ - W. ŁANY /UL. PYSKOWICKA (DK40)/	
granica GZM (gm. Pyskowice) [DK94]	T-2	5 226	515	63	190	263	nd	nd	6 257	6 706	5 589	592	54	153	318	57	13	6 776	40315	TOSZEK /UL. WIELOWIEJSKA (DW907)/ - PYSKOWICE /UL. MICKIEWICZA (DK40)/	
granica GZM (gm. Tarnowskie Góry) [DK11]	T-3	8 549	1 059	68	302	1 526	nd	nd	11 504	11 563	8 899	1 070	55	289	1 250	62	11	11 636	40402	TWORÓG /UL. RENARDA (DW907)/ - TARNOWSKIE GÓRY STRZYBNICA	
granica GZM (gm. Ożarówce) [A1]	T-4	25 903	5 377	124	1 073	13 453	nd	nd	45 930	31 481	19 498	3 457	29	785	7 712	52	-	31 533	40215	W. WOŹNIKI /DW789/ - W. PYRZOWICE /S1/	
granica GZM (gm. Siewierz) [DK91]	T-5	6 609	1 210	18	335	1 724	nd	nd	9 896	15 863	10 586	1 766	32	498	2 981	45	5	15 913	40205	KOZIEGŁOWY /UL. WOŹNICKA (DW789)/ - SIEWIERZ /GR. MIASTA/	
granica GZM (gm. Siewierz) [DK78]	T-6	9 868	1 280	45	545	2 607	nd	nd	14 345	16 750	13 055	1 326	60	331	1 978	54	8	16 812	40707	SIEWIERZ /DW793/ - ZAWIERCIE /UL. ZAGŁĘBIOWSKA/	
granica GZM (gm. Sławków) [DK94]	T-7	17 859	3 016	52	711	4 159	nd	nd	25 797	24 854	18 831	2 909	75	703	2 336	73	6	24 933	20402	SŁAWKÓW - BOLESŁAW	
granica gm. Jaworzno [DK79]	T-8	11 552	1 524	74	525	1 931	nd	nd	15 606	Uwaga: Miasto na prawach powiatu - brak pomiaru GPR											
granica gm. Jaworzno [A4]	T-9	28 532	5 182	387	974	8 352	nd	nd	43 427	40 608	29 186	4 929	241	788	5 464	46	-	40 654	40614	W. MYSŁOWICE BRZĘCZKOWICE /S1/ - W. JAWORZNO WSCH. /UL. KRAKOWSKA (DK79)/	
granica GZM (gm. Bieruń) [DK44]	T-10	14 741	1 280	178	546	1 662	nd	nd	18 407	19 271	15 399	1 788	162	437	1 485	105	7	19 383	20201	BIERUŃ NOWY /UL. WAWELSKA (DW934)/ - OŚWIĘCIM /UL. POWSTAŃCÓW ŚL./	
granica GZM (gm. Kobiór) [DK1]	T-11	30 983	5 282	149	1 088	5 749	nd	nd	43 251	41 774	32 050	4 926	56	936	3 806	121	6	41 901	40502	KOBIÓR /DW928/ - PSZCZYNA /DW935/	
granica GZM (gm. Łaziska Górne) [DK81]	T-12	20 570	2 136	82	484	1 250	nd	nd	24 522	22 813	19 988	1 797	17	352	659	89	-	22 902	40608	ŁAZISKA GÓRNE /UL. GÓRNICZA/ - ORZESZE /UL. MIKOŁOWSKA (DW926)/	
granica GZM (gm. Knurów) [A1]	T-13	39 129	6 543	109	1 315	12 548	nd	nd	59 644	51 408	35 880	6 028	48	1 023	8 429	87	-	51 495	40332	W. KNURÓW /UL. DWORCOWA (DW921)/ - W. DĘBIENSKO /UL. JESIONKA/	
granica GZM (gm. Pilchowice) [DK78]	T-14	8 006	717	37	187	513	nd	nd	9 460	9 482	8 158	779	57	158	330	57	5	9 544	40305	RYBNIK /GR. MIASTA/ - KUŹNIA NIEBOROWSKA /UL. KNUROWSKA (DW921)/	
granica GZM (gm. Rudziniec) [DK40]	T-15	4 690	697	51	203	1 056	nd	nd	6 697	3 676	2 705	353	13	133	472	39	17	3 732	41012	KĘDZIERZYN-KOŹLE /UL. SŁAWIĘCICKA (DW426)/ - W. ŁANY /A4/	
granica GZM (gm. Rudziniec) [DW907]	T-21	1 832	211	2	46	157	nd	nd	2 248	2 527	2 132	191	4	67	133	48	10	2 585	24131	TOSZEK /DK94/ - NIEWIESZE /DK40/	
granica GZM (gm. Pyskowice) [DW901]	T-22	4 057	399	58	180	383	nd	nd	5 077	4 416	3 440	524	17	119	316	38	14	4 468	24109	WIELOWIEŚ /DW907/ - PYSKOWICE /DK94/	
granica GZM (gm. Tarnowskie Góry / Świerklaniec) [DW908]	T-23	9 721	845	165	175	389	nd	nd	11 295	8 517	7 281	623	92	169	352	98	6	8 621	24138	MIASTECZKO ŚL. /UL. ŚLĄSKA (DW912)/ - TARNOWSKIE GÓRY /DK78/	
granica GZM (gm. Świerklaniec) [DW912]	T-24	4 699	600	30	134	348	nd	nd	5 811	3 923	3 270	306	63	96	188	65	4	3 992	24143	MIASTECZKO ŚL. /DW908/ - ŚWIERKLANIEC /DK78/	
granica GZM (gm. Siewierz) [DW789]	T-25	6 513	860	48	223	510	nd	nd	8 154	Uwaga: Odcinek wykluczony z szacowania ruchu.										24094	MYSZKÓW /UL. PIŃCZYCKA/ - SIEWIERZ /DK78/
granica GZM (gm. Dąbrowa Górnicza) [DW796]	T-26	6 985	729	59	216	1 180	nd	nd	9 169	7 504	6 002	592	38	159	713	62	2	7 568	24106	CIĄGOWICE - DĄBROWA GÓRNICZA /UL. DWORCOWA/	
granica GZM (gm. Dąbrowa Górnicza) [DW790]	T-27	5 728	550	18	79	334	nd	nd	6 709	5 893	5 240	380	23	96	154	91	6	5 990	24067	DĄBROWA GÓRNICZA - NIEGOWONICE /UL. KOLEJOWA/	
granica GZM (gm. Chełm Śląski) [DW780]	T-28	6 034	889	20	179	699	nd	nd	7 821	5 621	4 335	481	92	203	510	102	9	5 732	24037	CHEŁMEK /GR. WOJ./ - CHEŁM ŚL. /DW934/	
granica GZM (gm. Bojszowy) [DW931]	T-29	5 111	702	16	194	314	nd	nd	6 337	4 799	3 947	510	39	119	184	94	9	4 902	24193	BOJSZOWY - PSZCZYNA /DK1/	
granica GZM (gm. Kobiór) [DW928]	T-30	3 707	485	44	87	68	nd	nd	4 391	14 862	12 853	1 504	23	209	273	200	8	15 070	24189	GOSTYŃ /UL. PRZELOTOWA/ - KOBIÓR /DK1/	
granica GZM (gm. Mikołów) [DW925]	T-31	3 697	371	22	85	58	nd	nd	4 233	4 489	3 830	391	21	130	117	84	17	4 590	24179	BUJAKÓW /DW927/ - ORNONTOWICE /UL. GRZEGORCZYKA/	
granica GZM (gm. Knurów) [DW924]	T-32	5 466	297	60	130	70	nd	nd	6 023	5 387	4 948	233	48	107	51	161	5	5 553	24174	KRYWAŁD - CZERWIONKA /UL. PRZEMYSŁOWA/	
granica GZM (gm. Sośnicowice) [DW919]	T-33	5 390	837	17	190	567	nd	nd	7 001	6 688	5 338	681	15	172	482	135	3	6 826	24158	RUDY /DW920/ - PRZERYCIE /DW921/	
granica GZM (gm. Sośnicowice) [DW408]	T-34	2 102	304	24	93	856	nd	nd	3 379	4 662	3 267	432	26	143	794	93	4	4 759	24001	GOSZYCE /GR. WOJ./ - SIERAKOWICE	
Katowice - Wschodnia Obwodnica GOP [S1]	P-2	18 102	2 183	127	767	4 402	5	-	25 586	32 860	24 395	3 451	40	828	4 081	-	65	32 860	40616	W. MYSŁOWICE KOSZTOWY /UL. GAGARINA/ - TYCHY /UL. BESKIDZKA (DK86)/	
Ruda Śląska - Al. Piastów Śląskich [A4]	P-5	56 230	9 285	359	1 738	12 136	50	-	79 798	69 548	52 163	7 645	119	1 268	8 256	-	97	69 548	40622	W. RUDA ŚL. /UL. 1 MAJA (DW925)/ - W. CHORZÓW /UL. BATOREGO/	
Psary - ul. Zwycięstwa [DW913]	P-9	11 151	895	113	228	219	17	2	12 631	Uwaga: Odcinek wykluczony z szacowania ruchu.										24147	STRZYŻOWICE /UL. 1 MAJA/ - GRODKÓW /DK86/
Sosnowiec - Wschodnia Obwodnica GOP [S1]	P-22	26 774	5 526	155	1 976	10 376	6	-	44 813	45 388	29 385	5 433	180	1 749	8 553	-	88	45 388	40602	W. SOSNOWIEC PORĄBKA /UL. LENARTOWICZA/ - W. SOSNOWIEC JEZÓR /UL. ORLĄT LWOWSKICH (DK79)	
Psary - [DK86]	P-33	23 608	2 833	175	715	3 301	19	4	30 655	23 451	18 735	1 972	581	1 997	93	3	70	23 451	40702	W. PODWARPIE /S1, DK1/ - GRODKÓW /UL. ODKRYWKOWA (DW913)/	

UWAGA: Rozbieżności dla punktu T-30 (24189 GPR) wynikają z prac drogowych prowadzonych w ciągu DW928.



Rysunek 22. Zestawienie wyników pomiarów GZM z wynikami GPR2020/2021



Rysunek 23. Wskaźnik zmian 2023/2020-2021

Autorzy bieżącego raportu - po zapoznaniu się z wynikami pomiarów oraz rezultatów własnych zestawień - przedstawiają poniższe wnioski.

- A. Zestawienia ilościowe pomiaru kordonowego wskazują, że w ciągu doby do obszaru GZM drogami krajowymi oraz wojewódzkimi wjechało oraz wyjechało ponad 230 tys. pojazdów (udział wjazd/wyjazd plasuje się na podobnym poziomie $\approx 50\%$), co przekłada się na wymianę na poziomie blisko 470 tys. pojazdów na dobę (poniższa tabela).

Kategoria pojazdu	SO	SD	A	SC	SCP	SUMA
Wjazd A	163 091	24 627	1 116	5 789	39 089	233 712
<i>Udział %</i>	<i>69,8%</i>	<i>10,5%</i>	<i>0,5%</i>	<i>2,5%</i>	<i>16,7%</i>	
Wyjazd B	164 956	24 976	1 141	5 842	39 301	236 216
<i>Udział %</i>	<i>69,8%</i>	<i>10,6%</i>	<i>0,5%</i>	<i>2,5%</i>	<i>16,6%</i>	
Przekrój	328 047	49 603	2 257	11 631	78 390	469 928
<i>Udział %</i>	<i>69,8%</i>	<i>10,6%</i>	<i>0,5%</i>	<i>2,5%</i>	<i>16,7%</i>	

- B. Akumulacja obszaru cechuje się typowymi do kordonów miejskich/aglomeracyjnych wartościami czasu przebywania w obszarze, gdzie po dużym udziale przejazdów tranzytowych (okres realizacji - od 0 do 120 min.) następuje wypłaszczenie krzywej wraz z zerowaniem udziału pojazdów ciężkich oraz umiarkowany wzrost udziału pojazdów lekkich po 8 godzinach przebywania w obszarze - obrazujący głównie powroty z pracy. Jednocześnie ponad połowa podróży, dla których wyznaczono przepływ odbywa się w przeciągu dwóch godzin.
- C. Analizując rysunki obrazujące napływy pojazdów do obszaru zauważyć można, że napływ pojazdów krajowych oraz zagranicznych do obszaru GZM odbywa się głównie drogami wyższego rzędu (autostrady oraz drogi ekspresowe). Pozostałe drogi krajowe prowadzą podróże ponadregionalne oraz regionalne, a drogi wojewódzkie - w większości umożliwiają realizację ruchu regionalnego.
- D. Analizując zestawienie udziału ruchu tranzytowego w dobie - na uwagę zasługuje fakt, iż:
- Zgodnie z przewidywaniami - największym udziałem ruchu tranzytowego cechują się przekroje zlokalizowane w ciągu autostrady A4 (T-1 oraz T-9).
 - Średni udział ruchu tranzytowego dla obszaru wynosi niespełna 17%, przy czym w przypadku pojazdów ciężkich średni udział tranzyt jest dwukrotnie większy (32%), niż dla pojazdów lekkich (14%).
 - Średni udział ruchu tranzytowego na drogach krajowych jest niespełna dwukrotnie wyższy (21%) niż średni udział ruchu tranzytowego na drogach wojewódzkich (12%). Jest to spowodowany w głównej mierze tym, iż w skład dróg krajowych wchodzi jedno z najważniejszych drogowych ciągów komunikacyjnych środkowo-wschodniej Europy (autostrada A1, A4), na których średni udział ruchu tranzytowego wynosi 41% (54% PC oraz 36% PL).

- E. Analiza danych z macierzy ruchu tranzytowego wskazuje, że głównymi korytarzami przepływu ruchu tranzytowego przez obszar GZM są autostrady A4 oraz A1, odpowiadające za ponad połowę (53%) ruchu tranzytowego w dobie, przy czym korytarz A4 to 18%, a A1 to 12% całkowitego ruchu tranzytowego.
- F. Przedstawione powyżej zestawienie natężenia ruchu uzyskane podczas pomiarów GZM oraz wyniki generalnego pomiaru ruchu (GPR) wskazują – mając na uwadze utrudnienia występujące podczas prowadzenia pomiaru i zmiany jakie zaszły na sieci dróg w okresie ostatnich 3 lat - na zbieżność otrzymanych wyników pomiaru bieżącego z pomiarami wykonywanymi w ramach ostatniego GPR2020/2021.
- G. Zestawienia ilościowe pomiaru kordonowego oraz wewnętrznego wskazują, że udział pojazdów ciężkich na kordonie GZM (~20%) jest dwukrotnie wyższy niż w przypadku danych o natężeniu ruchu z pomiarów wewnątrz GZM (~9%). Spowodowane jest to faktem, iż w skład pomiaru kordonowego wchodziły głównie drogi o znaczeniu ponad regionalnym. Na uwagę zasługuje również fakt, iż zarówno w pomiarze kordonowym jak i wewnętrznym w większości punktów pomiarowych występuje – w ujęciu dobowym – symetria w wielkości ruchu w przekroju (tj. wielkości potoków w każdym kierunku w danym przekroju są zbliżone).

4.3. ODCINKI UKŁADU DROGOWEGO OBCIĄŻONE POTOKIEM PONAD 3 MLN [P/ROK]

W trakcie prac nad bieżącym raportem informacje obrazujące całkowite/systemowe obciążenie układu drogowego na terenie GZM potokiem ponad 3 mln pojazdów/rok [P/rok] nie uległy zmianie.

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 oraz konieczność 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.;
- oraz

- 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:

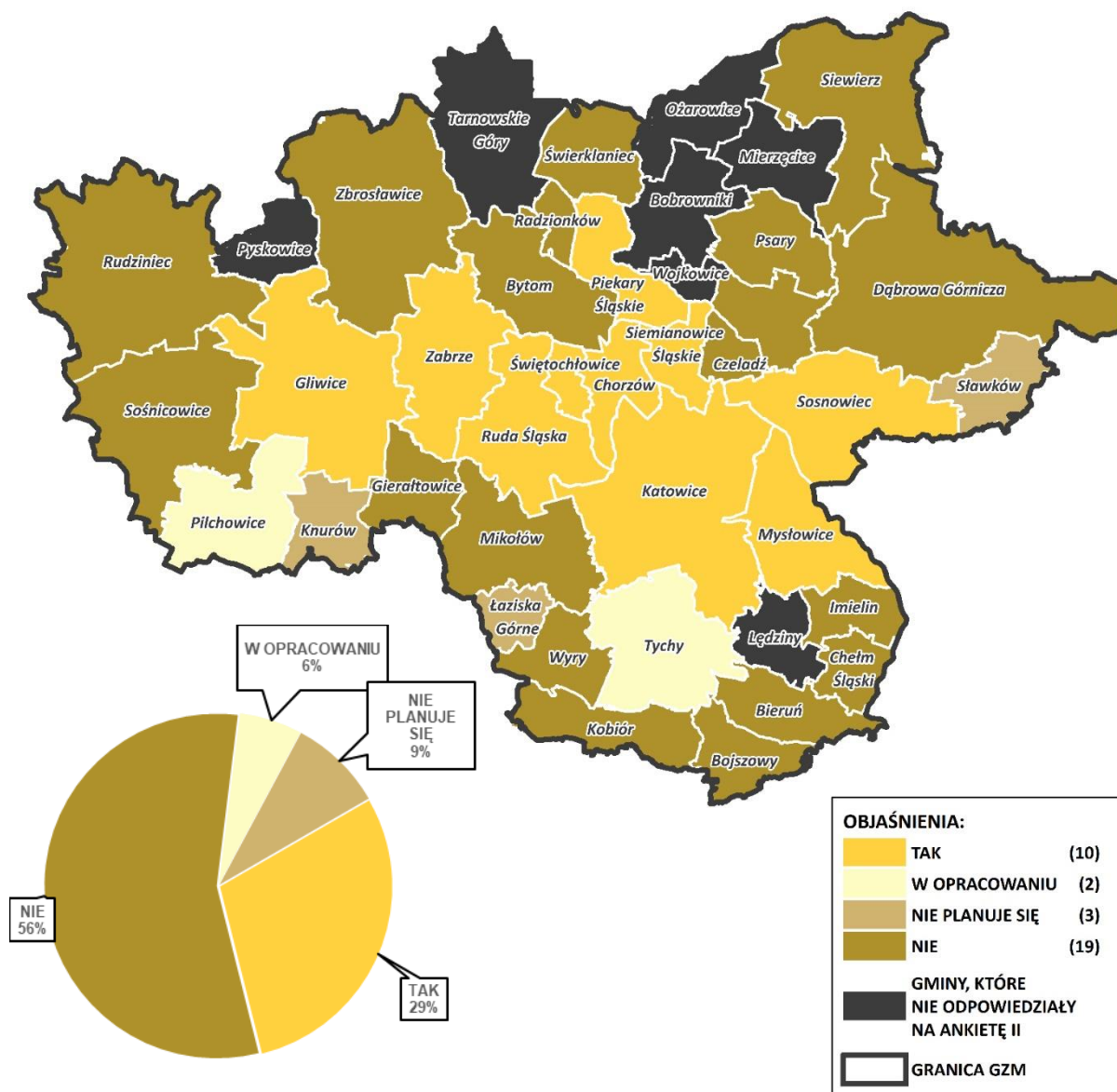
- nieterminowe przekazanie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, przez zarządców dróg, linii kolejowych lub lotnisk, informacji o braku, w zakresie właściwości miejscowej zarządcy, głównych dróg, linii kolejowych lub lotnisk – 1 000 zł za każdy dzień opóźnienia,
- nieterminowe przekazanie Głównemu 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.

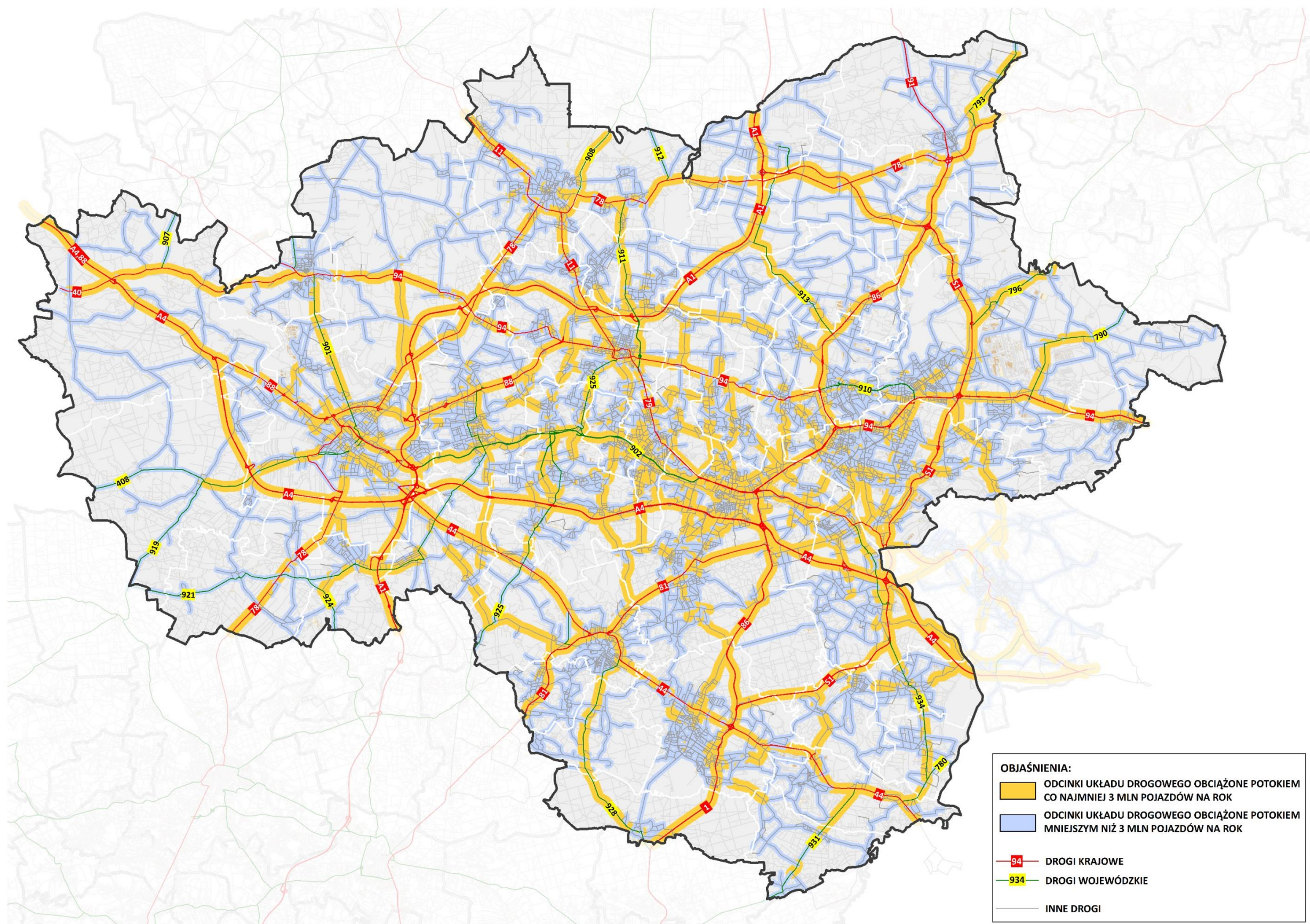
Należy zaznaczyć, że **naruszenie terminu ustawowego nie jest stwierdzone w wyniku przeprowadzenia kontroli działalności organu lub podmiotu zobowiązanego do wykonania ww. obowiązków, lecz na podstawie wykazów i powiadomień przedkładanym inspektorom wojewódzkim przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska.**

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 pism z dnia 11.03.2024 r.



Rysunek 24. Gminy, które posiadają /są w trakcie opracowania wykazu dot. odcinków układu drogowego obciążonych potokiem o wielkości powyżej 3 mln pojazdów/rok



Rysunek 25. Odcinki układu drogowego obciążone potokiem 3 mln poj./dobę na podstawie danych z (aktualizowanego obecnie) Multimodalnego Modelu Ruchu

4.3.1 Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych Raportach należy:

- 1) w przypadku opracowywania przez GZM kolejnych aktualizacji modelu ruchu - przekazywać gminom/zarządcom, których nie obowiązuje opracowywanie strategicznych mapy hałasu - dane (optymalnie w postaci geoinformacyjnej) na temat lokalizacji odcinków potencjalnie obciążonych potokiem ponad 3 mln pojazdów/rok [P/rok] do dalszej podobszarowej weryfikacji, przy okazji np. prowadzenia pomiarów ruchu - obowiązkowych (ruch na przejazdach kolejowych) lub okazjonalnych (pomiarów związane z analizami ruchu dla potrzeb projektowania rozbudowy/przebudowy podległego układu drogowego).
- 2) wypracować optymalny sposób wymiany w ramach GZM dobrych praktyk w zakresie pozyskiwania danych do raportowania przez gminy/zarządców dróg w zakresie oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

4.4. GENERALNY POMIAR RUCHU W 2025 ROKU (GPR2025)

Wg informacji pozyskanych przez autorów w ramach bieżącej fazy raportowania, zaawansowanie procedowania przez poszczególne podmioty/zarządców odpowiedzialnych za przygotowanie oraz przeprowadzenie GPR2025, kształtuje się następująco:

- 1) GDDKIA Departament Strategii i Studiów (DSS) W-wa

W marcu bieżącego roku ogłoszony został przetarg na obsługę GPR polegającą na zebraniu, przetworzeniu, weryfikacji i opracowaniu wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2025.

Link do przetargu: <https://gddkia.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/430598/zebranie-przetworzenie-weryfikacja-i-opracowanie-wynikow-generalnego-pomiaru-ruchu-2025>

- 2) GDDKIA O/K-ce

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach informuje, że po informacji w zakresie Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) 2025 należy zwracać się do Departamentu Strategii i Studiów – adres mailowy: sekretariatDS@qddkia.gov.pl.

- 3) ZDW K-ce

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach informuje, iż w sytuacji wynikającego bezpośrednio z zapisów ustawy o drogach publicznych obowiązku dokonywania okresowych pomiarów ruchu uczestnictwo w cyklicznie organizowanych Generalnych Pomiarach Ruchu traktowane jest jako forma podstawowa realizacji tego obowiązku.

Stąd po przeprowadzeniu i przekazaniu do dalszego wykorzystania wyników GPR 2020-2021, udział w kolejnej edycji, planowanej na rok 2025 będzie stanowił przedmiot wniosku o zabezpieczenie środków na ten cel.

Według posiadanych przez tutejszy Zarząd Informacji, w chwili obecnej trwa opracowanie pakietu Instrukcji na potrzeby GPR 2025, odpowiednio dla różnych kategorii dróg. Tutejszy Zarząd jest członkiem grupy roboczej, zorganizowanej przez GDDKiA na potrzeby tych prac.

Dalsze informacje, w szczególności związane z opublikowaniem tworzonych wytycznych, będą dostępne w trakcie roku 2024 i będą stanowić podstawę do dalszych czynności w sprawie.

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

5.1. INTELIGENTNE SYSTEMY TRANSPORTOWE (ITS)

W trakcie prac nad bieżącym raportem informacje obrazujące rozwój dotychczasowych INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH (ITS) nie uległ istotnym zmianom.

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.

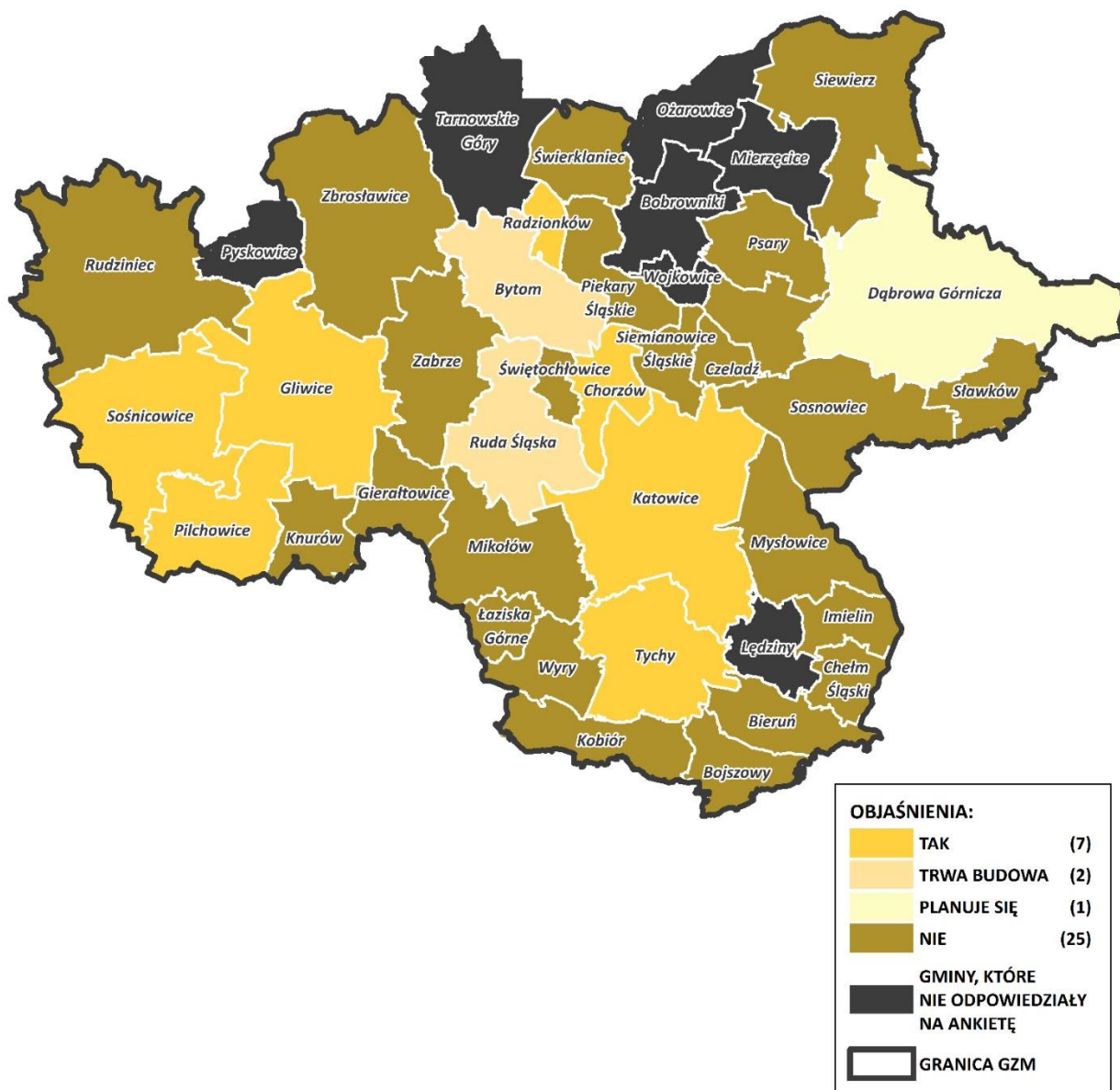
Formalna definicja ITS określa Ustawa o drogach publicznych jako: systemy wykorzystujące technologie informacyjne i komunikacyjne w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i jego użytkowników, a także w obszarach zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością oraz do interfejsów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

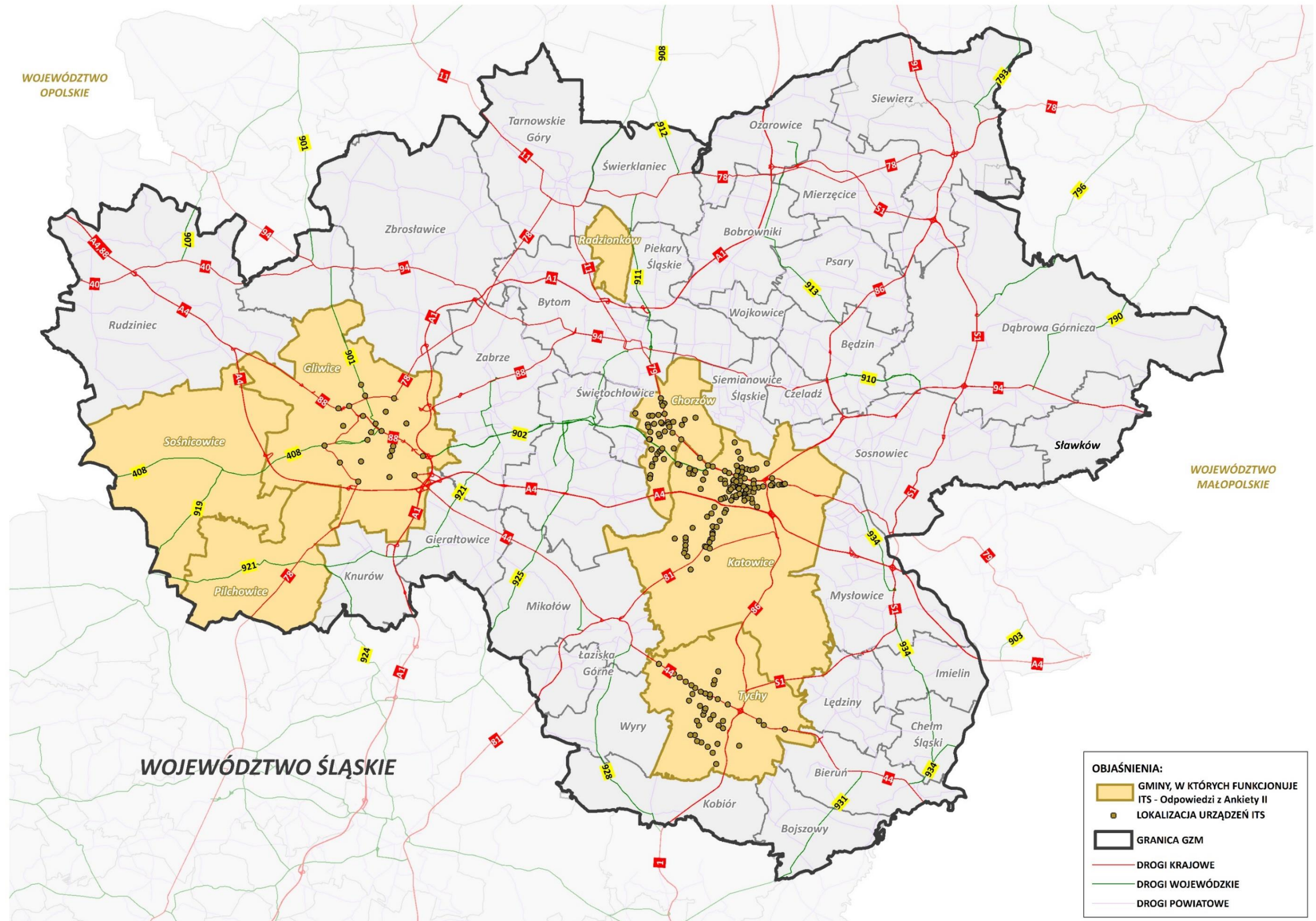
Z tego też względu dokumenty strategiczne określające kierunki i zasady rozwoju sieci transportowych, zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym, wskazują rozwiązania ITS jako ważny komponent nowoczesnego transportu.

Źródło: GDDKiA Warszawa

Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM (Rys.25) oraz gminy GZM dysponujące systemem ITS i lokalizacja powiązanych urządzeń systemu (Rys.26) zamieszczono na kolejnych stronach, a dane kontaktowe instytucji/operatorów systemów (rozpoznane w wyniku ankietowania) przedstawiono tabelarycznie.



Rysunek 26. Stan wdrażania systemów ITS w gminach na terenie GZM – wg odpowiedzi z Ankiety II



Rysunek 27. Gminy posiadające system ITS wraz z lokalizacją urządzeń ITS - wg odpowiedzi z Ankiety II

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
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) występować bezpośrednio do GDDKiA O/K-ce o określenie planowanych kierunków budowy/rozwoju - omówionego w dalszej kolejności - Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZRD),
- 2) rozpoznać możliwość potencjalnego włączenia istniejących/planowanych urządzeń ITS/SCPRD do prowadzonej 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),
- 3) podtrzymywać możliwości dalszego cyklicznego pozyskiwania danych od gestorów/zarządców 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).

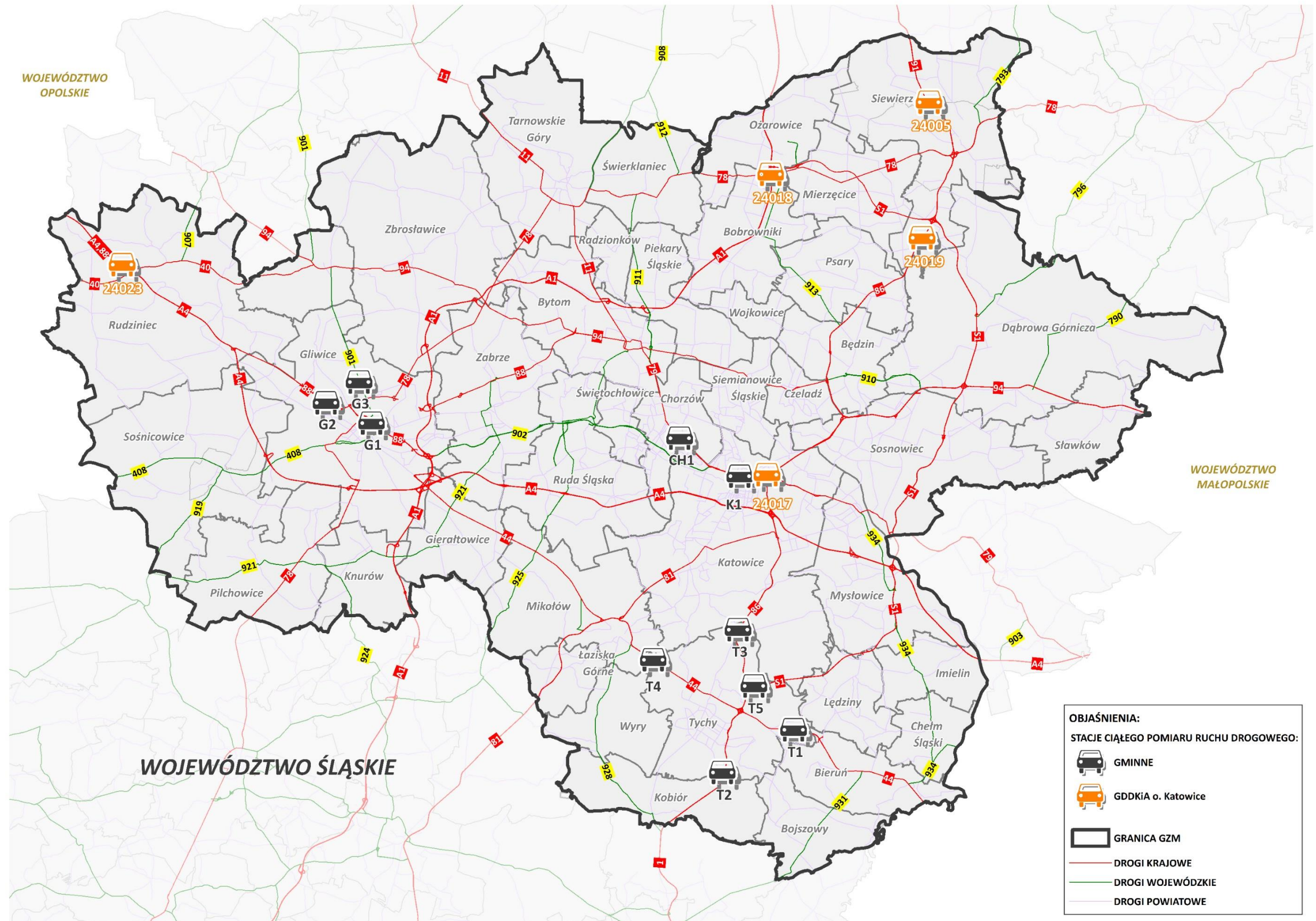
Pomiary w ramach SCPRD realizowane są za pomocą urządzeń automatycznych – m. in. liczników ruchu drogowego zbierających dane o ruchu w technologii pętli indukcyjnych oraz rejestratorów wideo.

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. 27**).

Prezentowano także wyniki opracowania danych z poszczególnych SCPRD (dla **15 punktów**), wykonane w ujęciu inicjującym przyszłą, pełniejszą o kolejne miesiące prezentację, jako dane o wartościach średnich dobowych potoków ruchu drogowego z okresu: **lipiec – grudzień 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 28. Lokalizacja SCPRD

DANE Z SCPRD Z GMIN GZM

UWAGA

ZAPREZENTOWANE NA NASTĘPNEJ STRONIE OPRACOWANIA WYNIKI ANALIZ DOT. ZESTAWIENIA WARTOŚCI ORAZ WIELKOŚCI ZMIAN NATĘŻENIA ŚREDNIODOBOWEGO RUCHU DROGOWEGO W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W MINIONYCH LATACH, ZOSTAŁY UJĘTE W SZERSZYM HORYZONCIE CZASOWYM (LATA 2022-2024) DLA STACJI UŁOKOWANEJ W KATOWICACH (DK79/DTŚ-TUNEL) ZE WZGLĘDU NA BOGATSZĄ BAZĘ DANYCH INKOMU, WYNIKAJĄCĄ Z WIELOLETNIEJ WSPÓŁPRACY AUTORÓW Z MZUIM K-CE - W PRZECIWIENSTWIE DO POZOSTAŁYCH STACJI, Z KTÓRYCH WYNIKI PRZEDSTAWIONO NA DALSZYCH STRONACH.

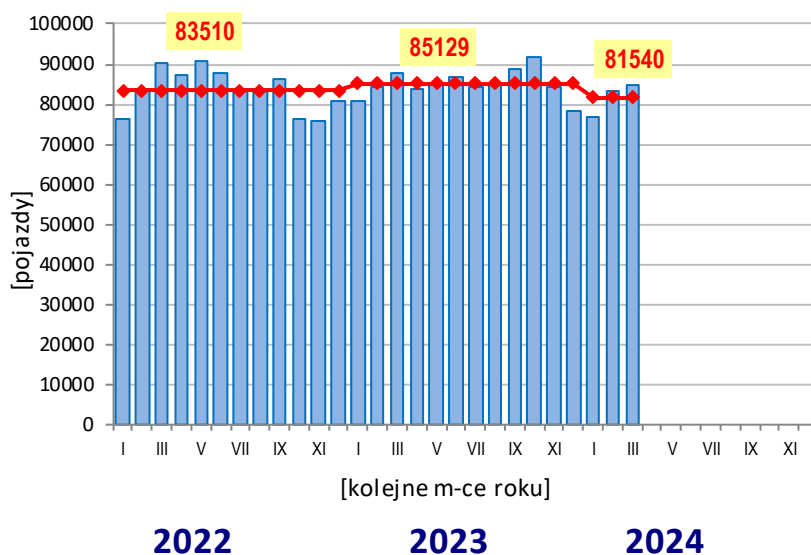
LOKALIZACJA: **Katowice**

NR DROGI: **DK79 (DTŚ -tunel)**

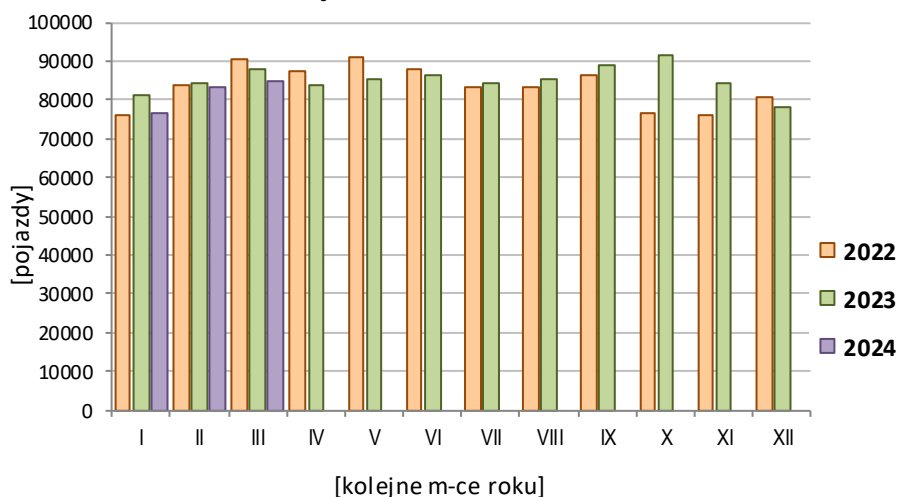
NR STACJI: **K1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



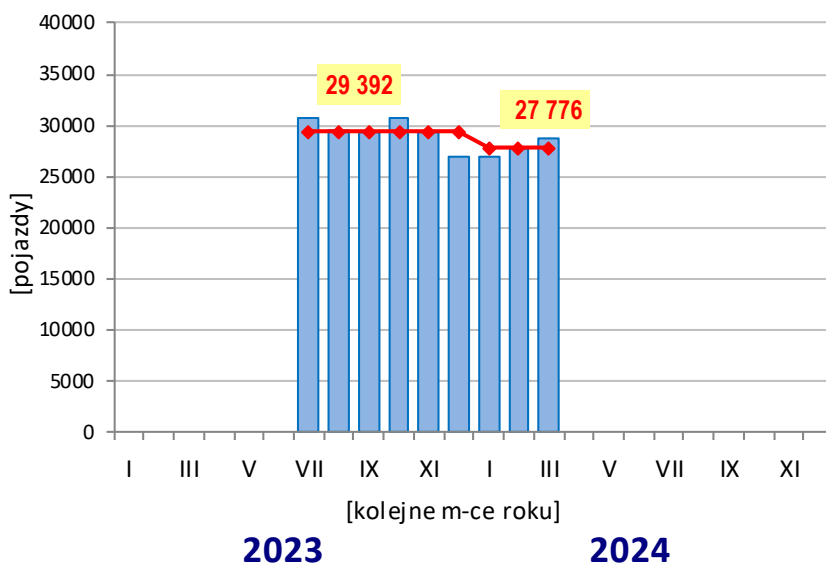
LOKALIZACJA: **Chorzów**

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

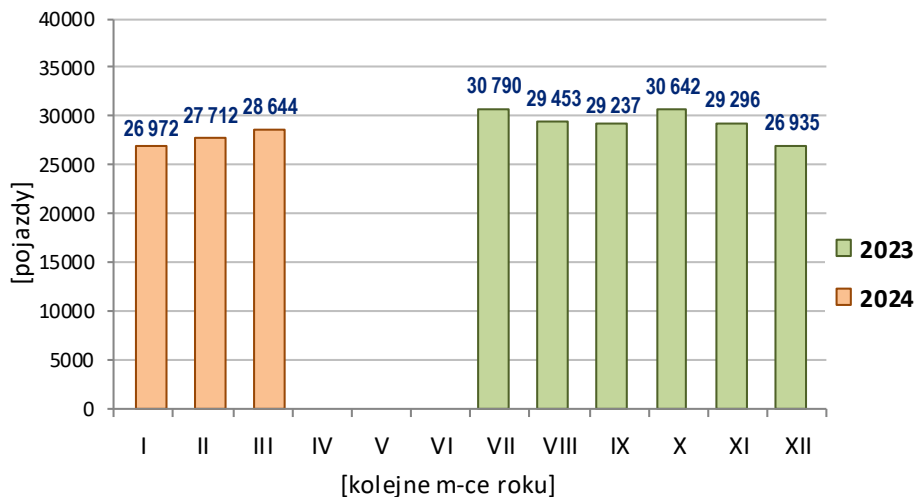
NR STACJI: **CH1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĄCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



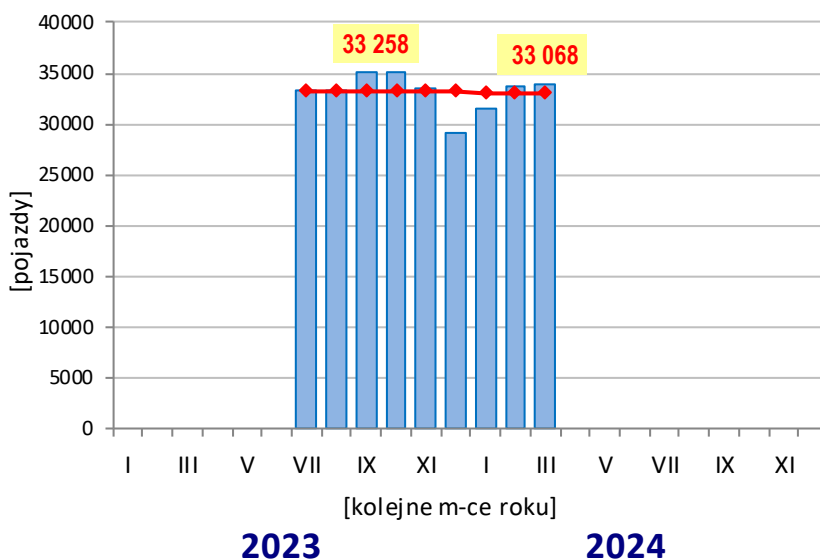
LOKALIZACJA: **Gliwice**

NR DROGI: **DK88 (DTŚ)**

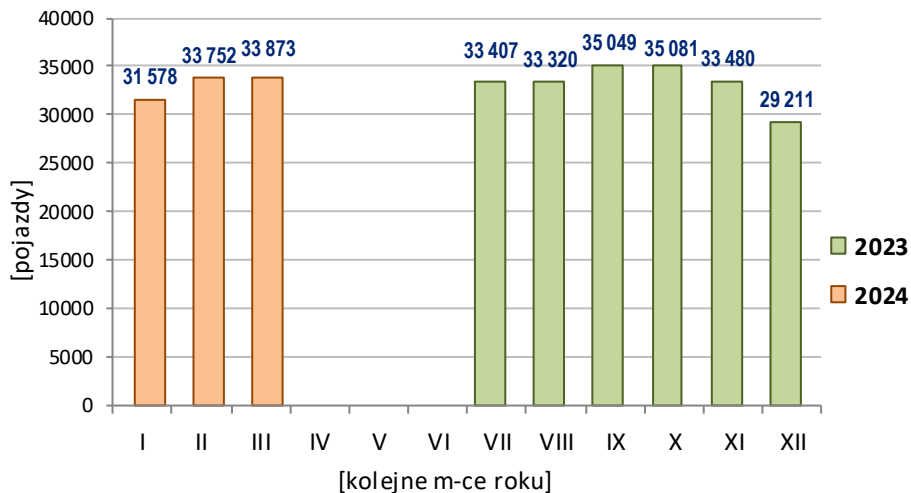
NR STACJI: **G1**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



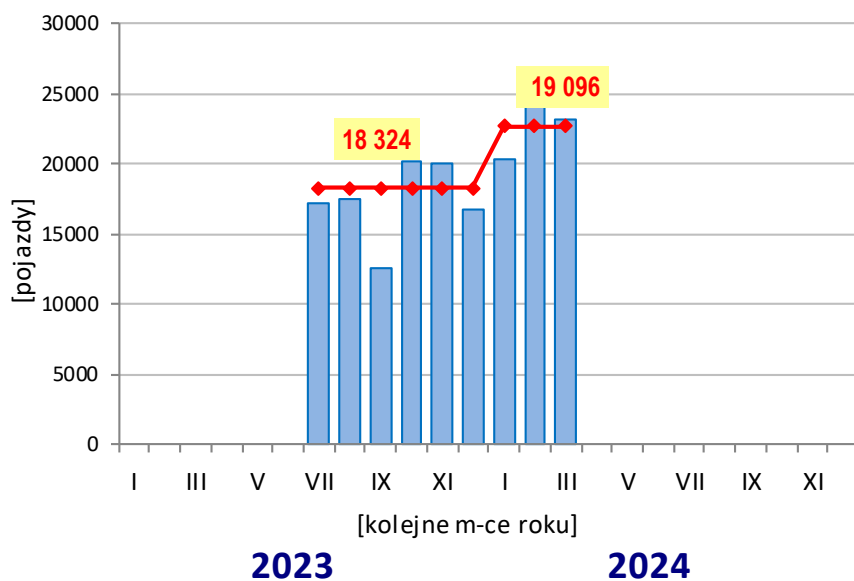
LOKALIZACJA: **Gliwice**

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

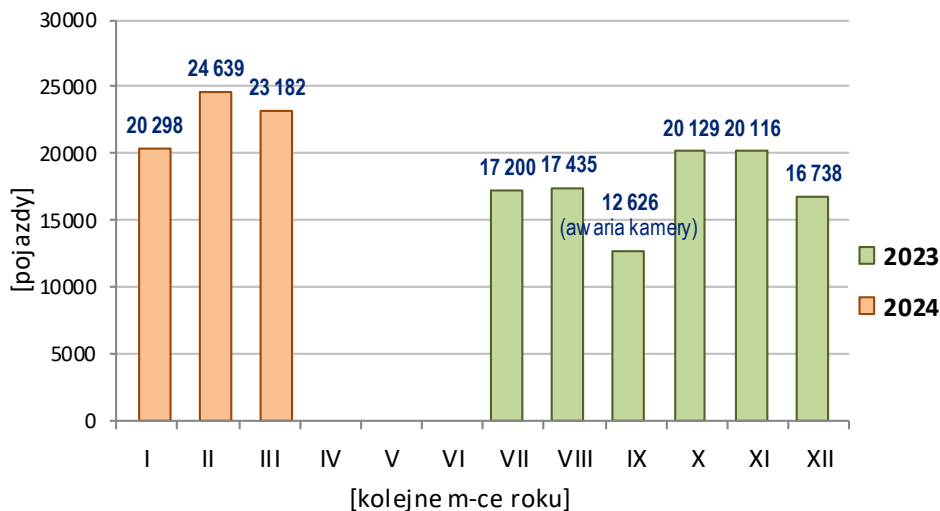
NR STACJI: **G2**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



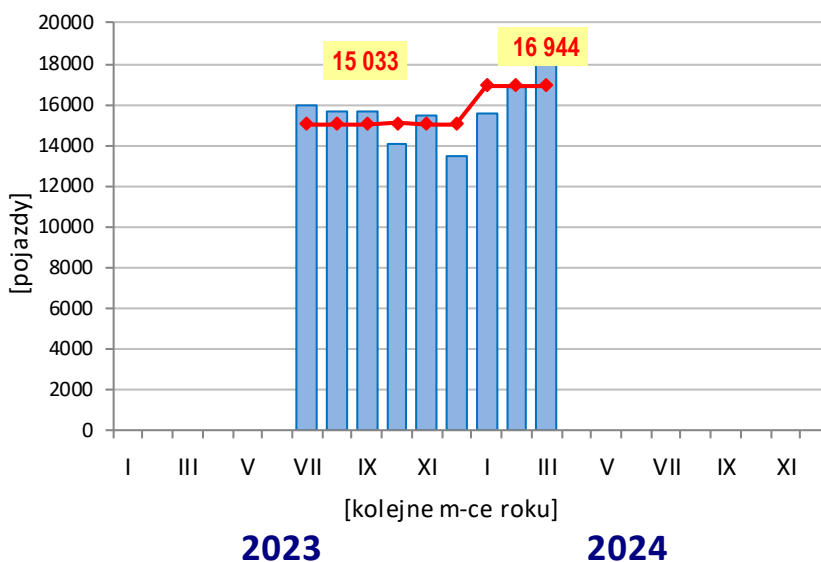
LOKALIZACJA: **Gliwice**

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

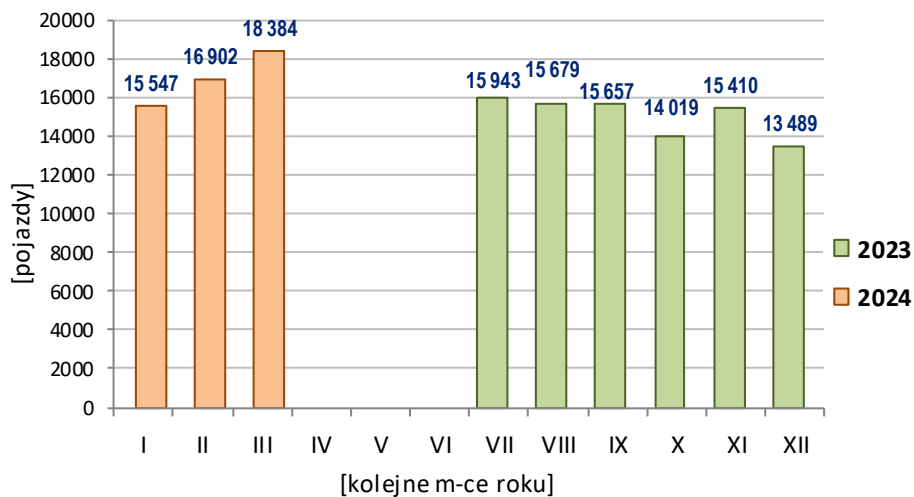
NR STACJI: **G3**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



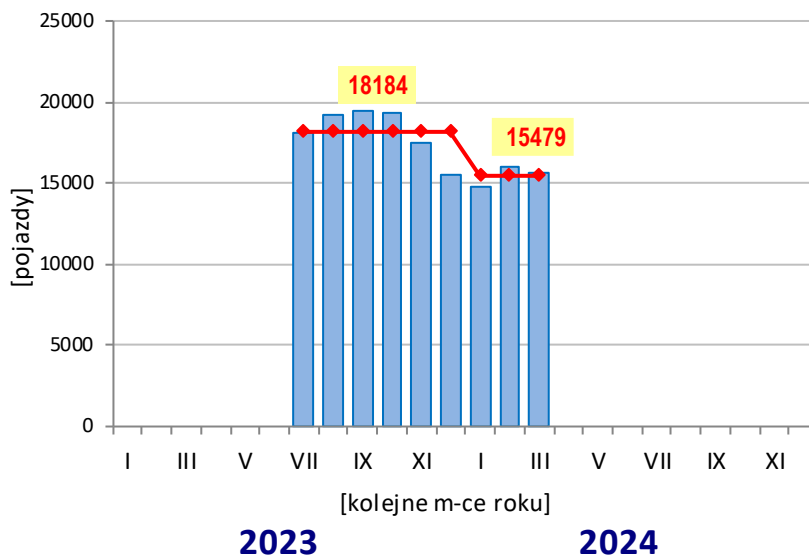
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK44 (ul. Turyńska)

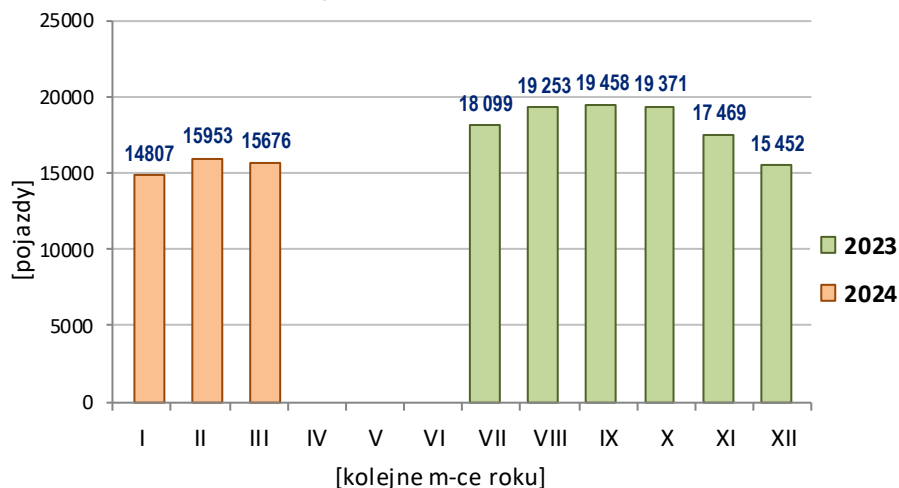
NR STACJI: T1



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



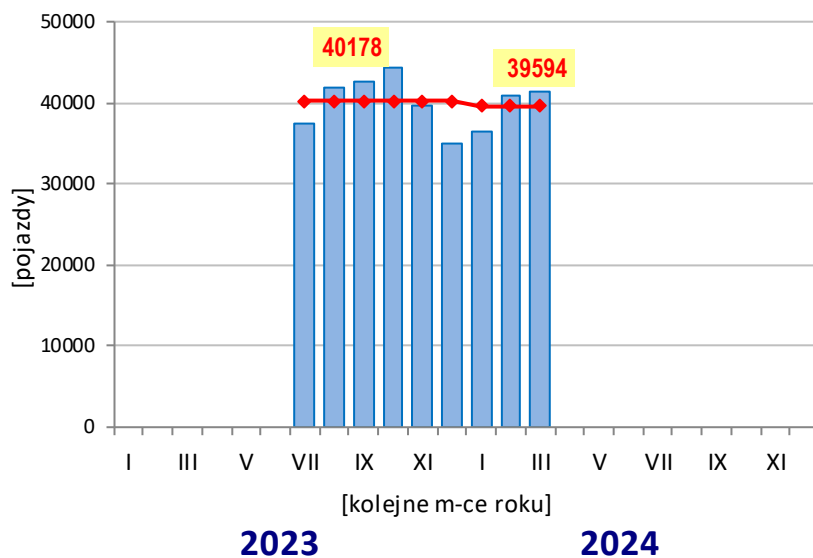
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK1 (ul. Beskidzka)

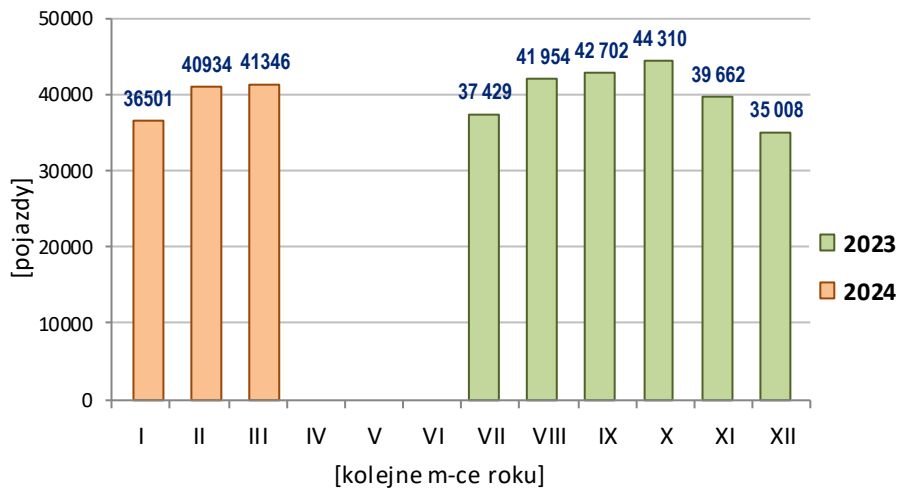
NR STACJI: T2



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



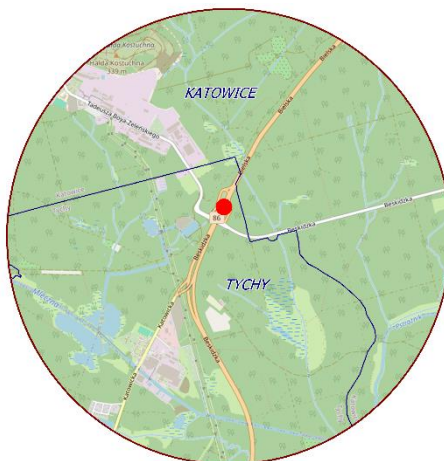
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



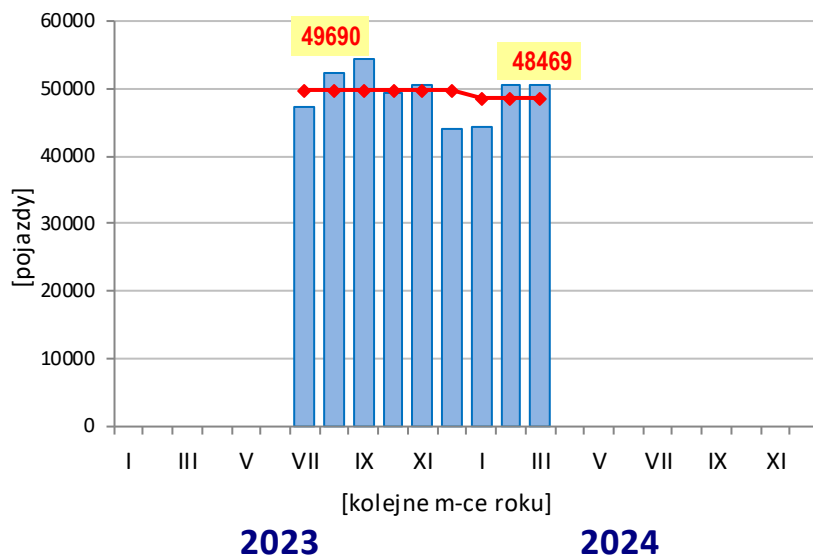
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK86 (ul. Beskidzka)

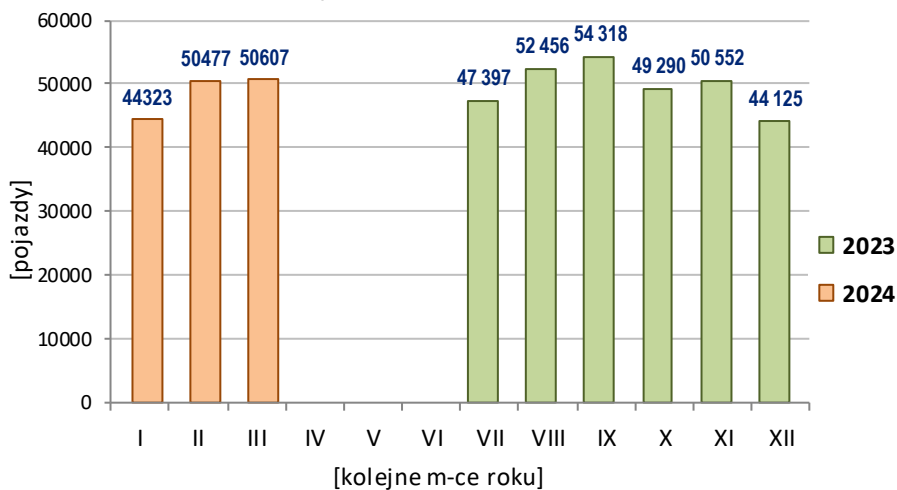
NR STACJI: T3



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



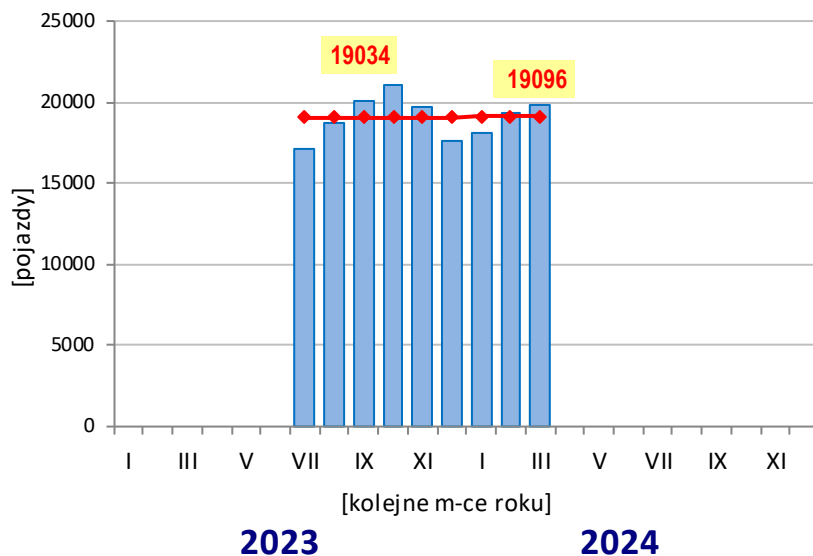
LOKALIZACJA: Tychy

NR DROGI: DK44 (ul. Mikołowska)

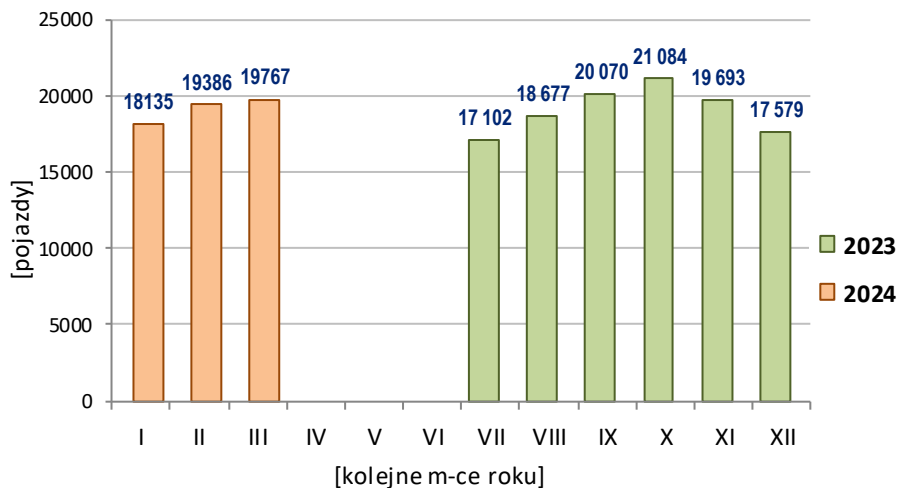
NR STACJI: T4



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



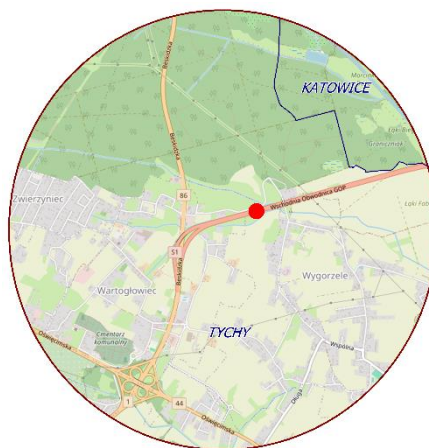
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



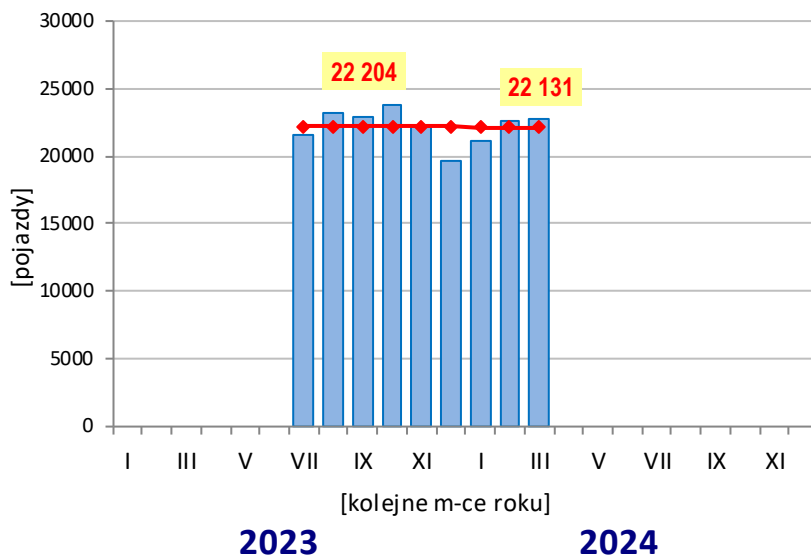
LOKALIZACJA: **Tychy**

NR DROGI: **S1**

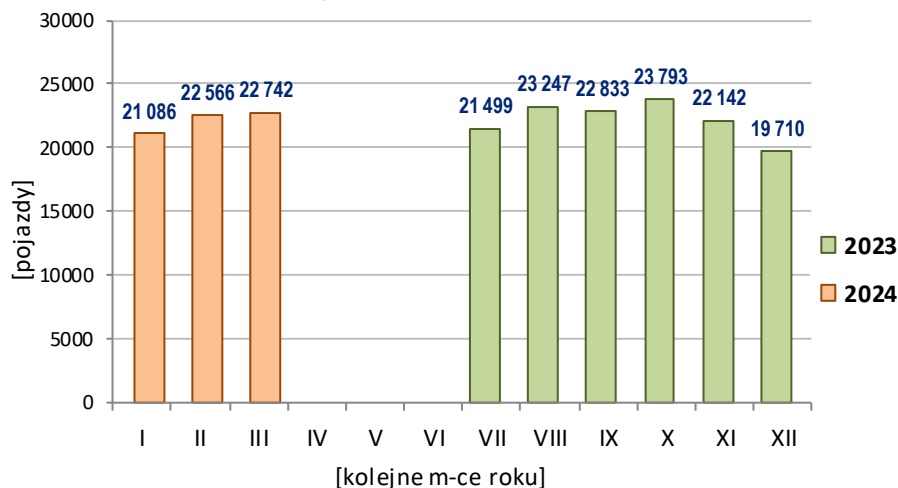
NR STACJI: **T5**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH

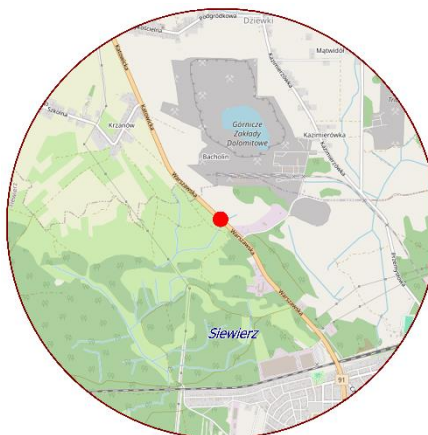


**DANE Z SCPRD z GDDKIA - Departament Studiów
i Strategii (DSS) Warszawa/O_Katowice**

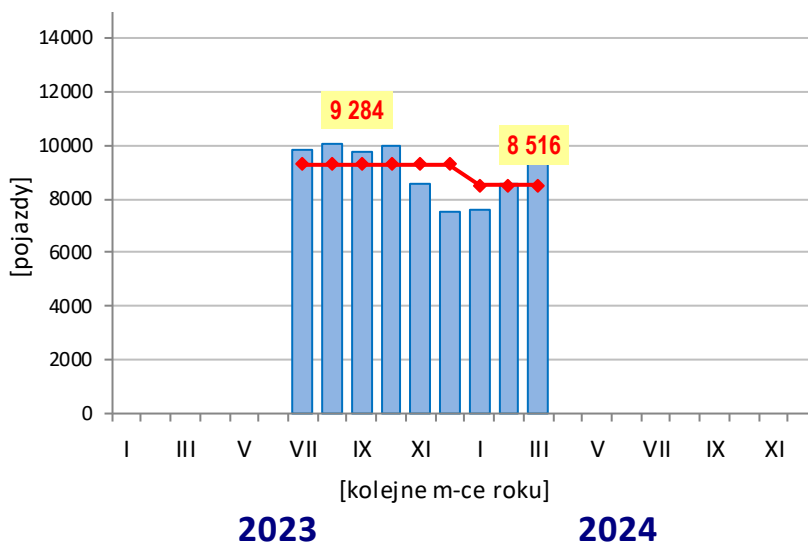
LOKALIZACJA: Siewierz

NR DROGI: **DK91**

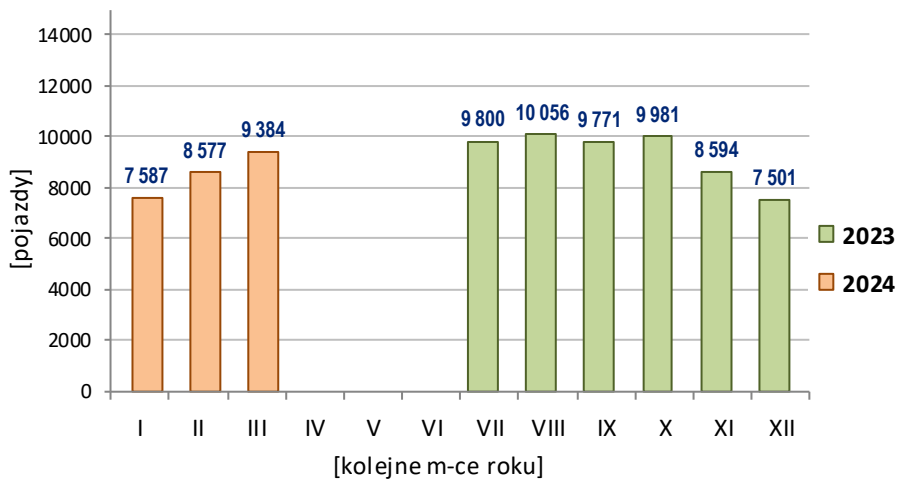
NR STACJI: **24005**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



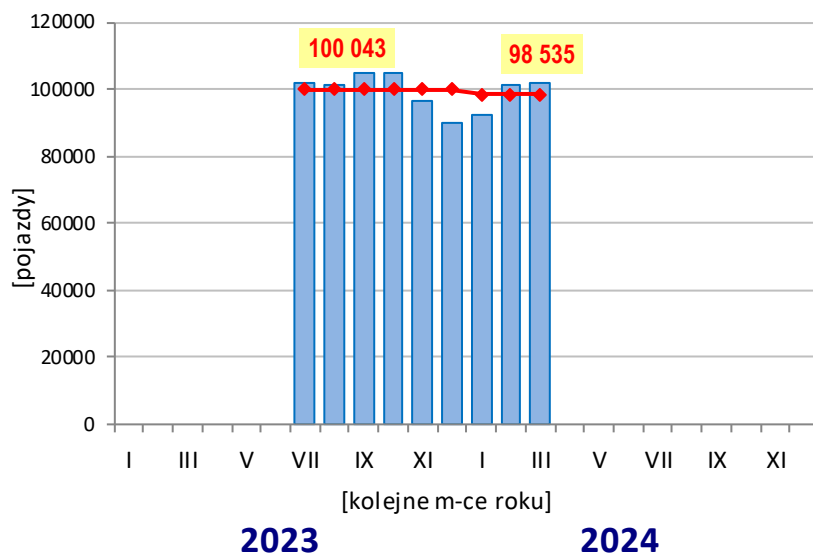
LOKALIZACJA: Katowice

NR DROGI: **S86**

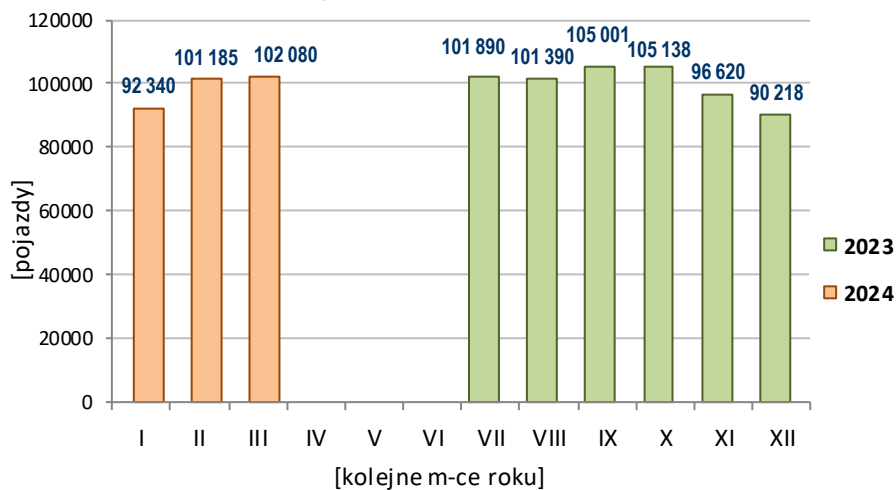
NR STACJI: **24017**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



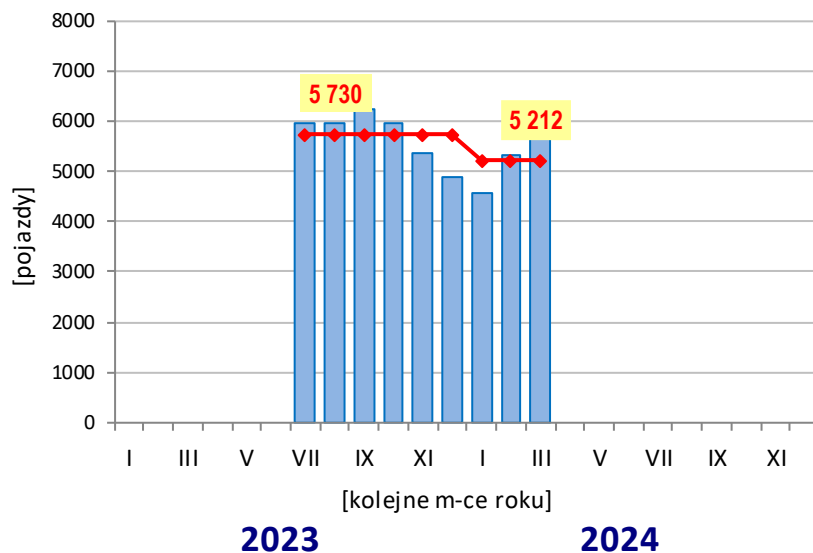
LOKALIZACJA: **Celiny**

NR DROGI: **DK78**

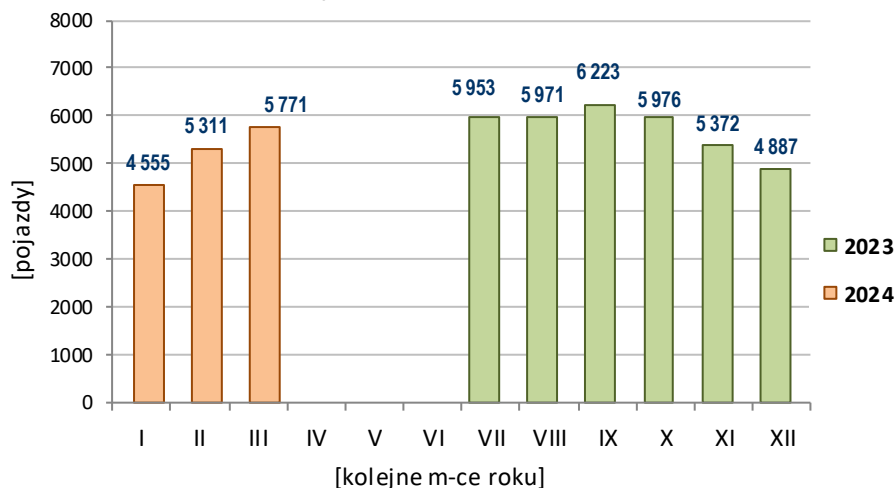
NR STACJI: **24018**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



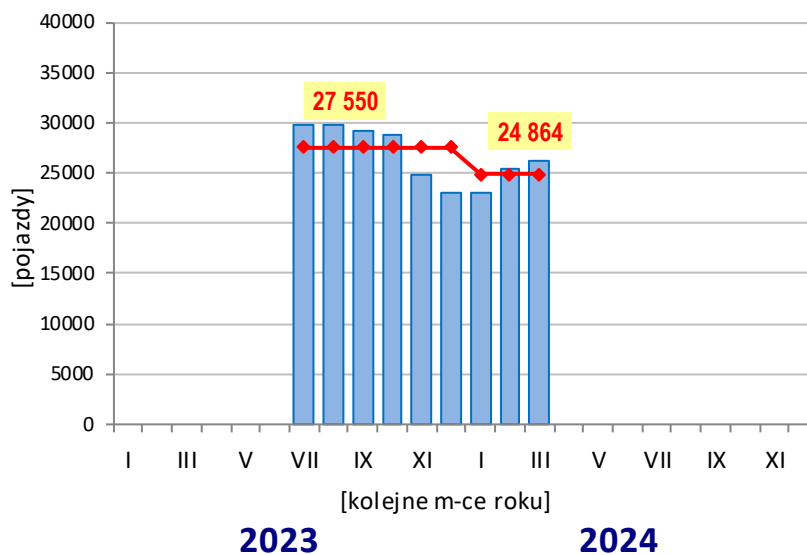
LOKALIZACJA: Wojkowice

NR DROGI: **DK86**

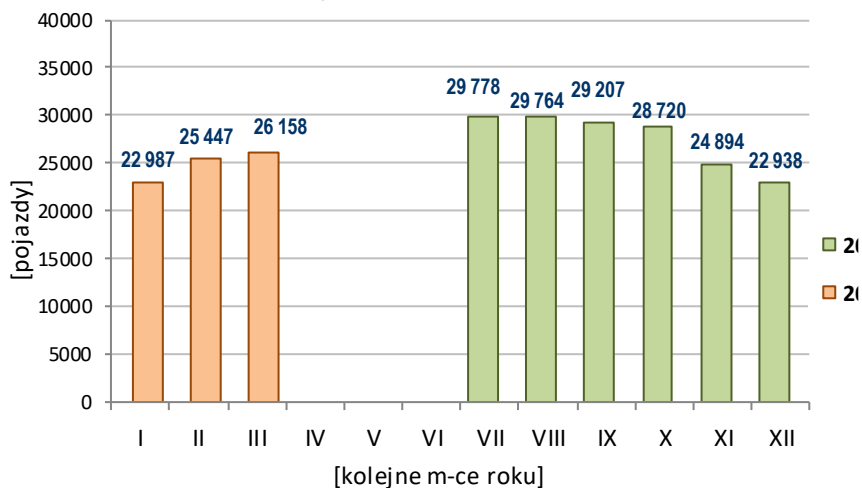
NR STACJI: **24019**



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



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



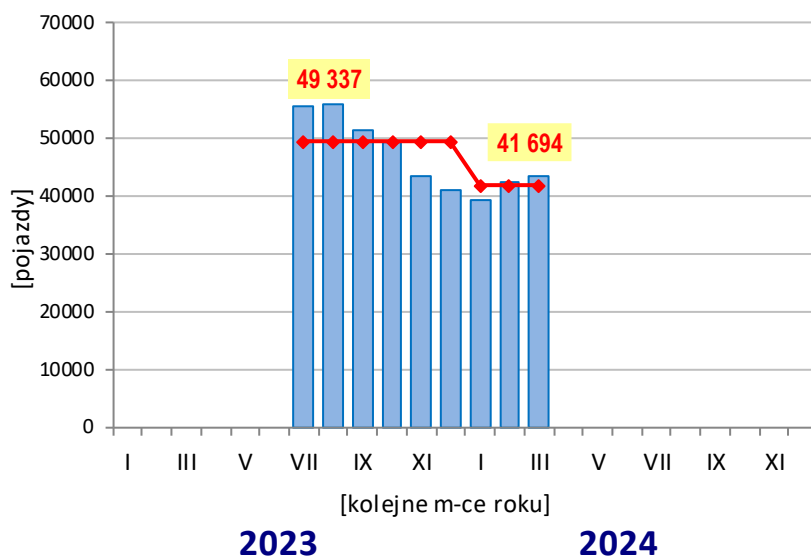
LOKALIZACJA: Łany

NR DROGI: **A4**

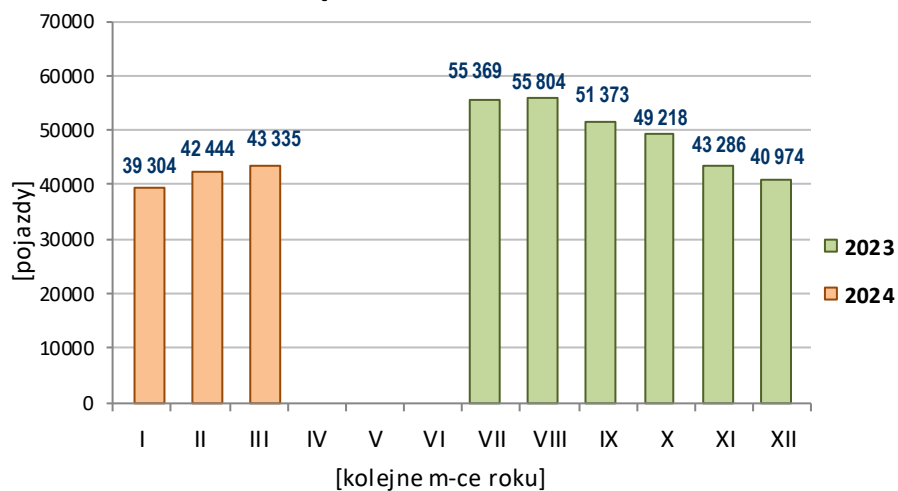
NR STACJI: **24023**



ZMIANY NATĘŻENIA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU
 W KOLEJNYCH MIESIĄCACH W ROKU



ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DANYCH Z KOLEJNYCH
 MIESIĘCY W POSZCZEGÓLNYCH LATACH



5.3. KRAJOWY SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM DROGOWYM (KSZR)

Informacja bieżąca z GDDKiA O/K-ce:

W odpowiedzi na Państwa pismo nr L.Dz.24/03/2024 z dnia 18.03.2024 roku dotyczące przekazania bieżących informacji dotyczących stanu prac nad Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem Drogowym, realizowanym w województwie śląskim, jako Regionalny Projekt Wdrożeniowy w Katowicach, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach poniżej przekazuje wnioskowane dane:

- w miesiącu lutym został dokonany warunkowy odbiór Centrum Zarządzania Ruchem zlokalizowanego na terenie Obwodu Utrzymania Autostrady A4 w Zabrze-Kończycach. Usuwanie zgłoszonych usterek powinno zakończyć się w pierwszym tygodniu kwietnia.

- realizowane są prace w terenie polegające na budowie magistrali światłowodowych i linii zasilających wzdłuż dróg A1, A4, S1 oraz w marcu rozpoczęły się montaż fundamentów pod bramownice znaków zmiennej treści.

- również w marcu pozytywnie zakończyły się testy FAT (z ang. File Allocation Table - określa on rozmieszczenie plików, katalogów i wolnej przestrzeni na nośnikach danych: dyskiecie, dyskach twardych i pendrive'ach) kolejnych modułów wdrożeniowych.

Poniżej - informacja stanowiąca tło dla ww. działań bieżących GDDKiA:

W odpowiedzi na pismo autorów wystosowane w ramach bieżącego etapu ankietowania, dotyczące przekazania informacji związanych z realizowanym Regionalnym Projektem Wdrożeniowym (RPW) Katowice w ramach KSZR, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach przekazała poniższe informacje.

1. Na terenie województwa śląskiego od czerwca 2021 realizowany jest Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym w Oddziale GDDKiA w Katowicach – drogi A1, A4, S1 i DK1 oraz CZR w m. Zabrze-Kończyce.

Obecnie w trakcie odbiorów jest Centrum Zarządzania Ruchem zlokalizowane w Obwodzie Utrzymania Autostrady A4 w Zabrze-Kończycach. Realizowane są prace w terenie polegające na budowie magistrali światłowodowych wzdłuż dróg A1, A4 S1 oraz w styczniu powinny rozpocząć się montaż fundamentów oraz bramownic pod znaki zmiennej treści.

2. System Zarządzania Ruchem obejmować będzie 280 km dróg w tym najważniejsze drogi Oddziału: Autostradę A1 od Częstochowy do granicy państwa, autostradę A4 od gr. województwa do Katowic, drogę ekspresową S1 od Dąbrowy Górniczej do Mysłowic i dalej od Bielska-Białej do Zwardonia - z pominięciem

odcinka budowanego w Węgierskiej Górcie. W ramach zadania na tych drogach wybudowane zostanie 1450 urządzeń służących zarządzaniu ruchem, w tym urządzenia służące do:

- Informowania kierowców o sytuacji na drodze – znaki zmiennej treści 240 sztuk, nadajniki CB – 13 sztuk;
- Podglądu sytuacji na drogach, węzłach, MOP-ach – 130 kamer;
- Zbierania danych pogodowych – 19 stacji pogodowych;
- Pozyskiwania informacji o ruchu (natężenie ruchu, płynność ruchu) – 13 stacji ciągłego liczenia pojazdów oraz 330 innego typu urządzeń służących wykrywaniu zdarzeń drogowych takich jak: zator, nagła zmiana warunków ruchu, pojazd jadący pod prąd.

Regionalny Projekt Wdrożeniowy (RPW) w Katowicach jest jednym z czterech zadań realizowanych przez GDDKiA na terenie całego kraju, tworzących Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Pod względem ilości urządzeń i sieci objętej systemem jest to największe zadanie z tych 4 wcześniej wymienionych RPW.

Przy opracowywaniu architektury KSZRД założono, że komunikacja między Systemem Zarządzania Ruchem, a „użytkownikami zewnętrznymi” będzie odbywała się z wykorzystaniem Krajowego Punktu Dostępowego.

Wstępne rozmowy na temat wymiany informacji między systemami ITS realizowanymi na terenie miast GZM, były prowadzone z Wykonawcą Systemu ITS w mieście Katowice.

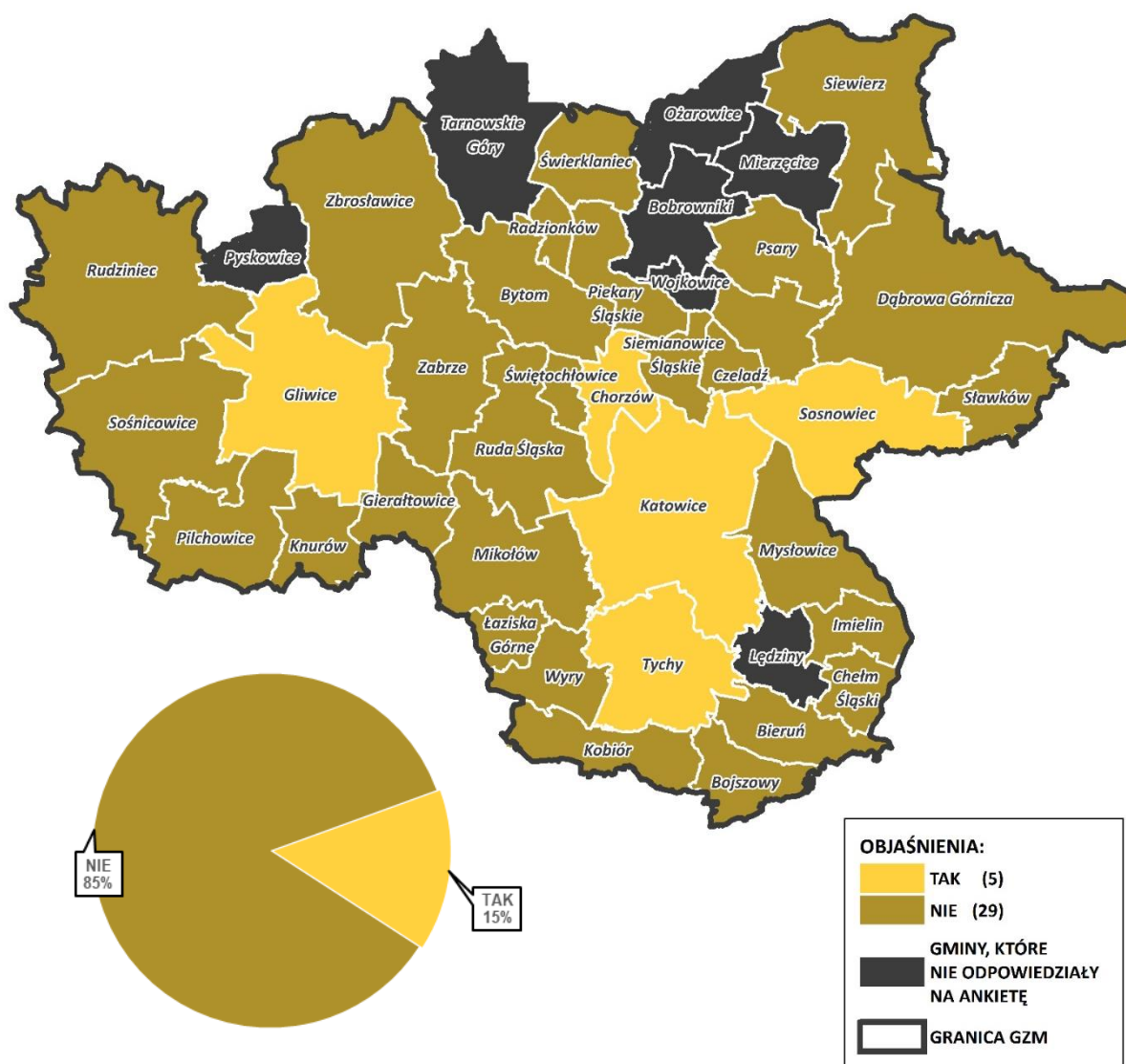
5.3.1. Uwagi, wnioski oraz zalecenia

W kolejnych edycjach raportowania należy występować bezpośrednio do GDDKiA O/K-ce o określenie planowanych kierunków budowy/rozwoju Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZR).

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 osiągnięcie mniejszej liczby wypadków, ale również na zmniejszenie ciężkości występujących zdarzeń drogowych.



Rysunek 29. 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 Kolidacji /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.

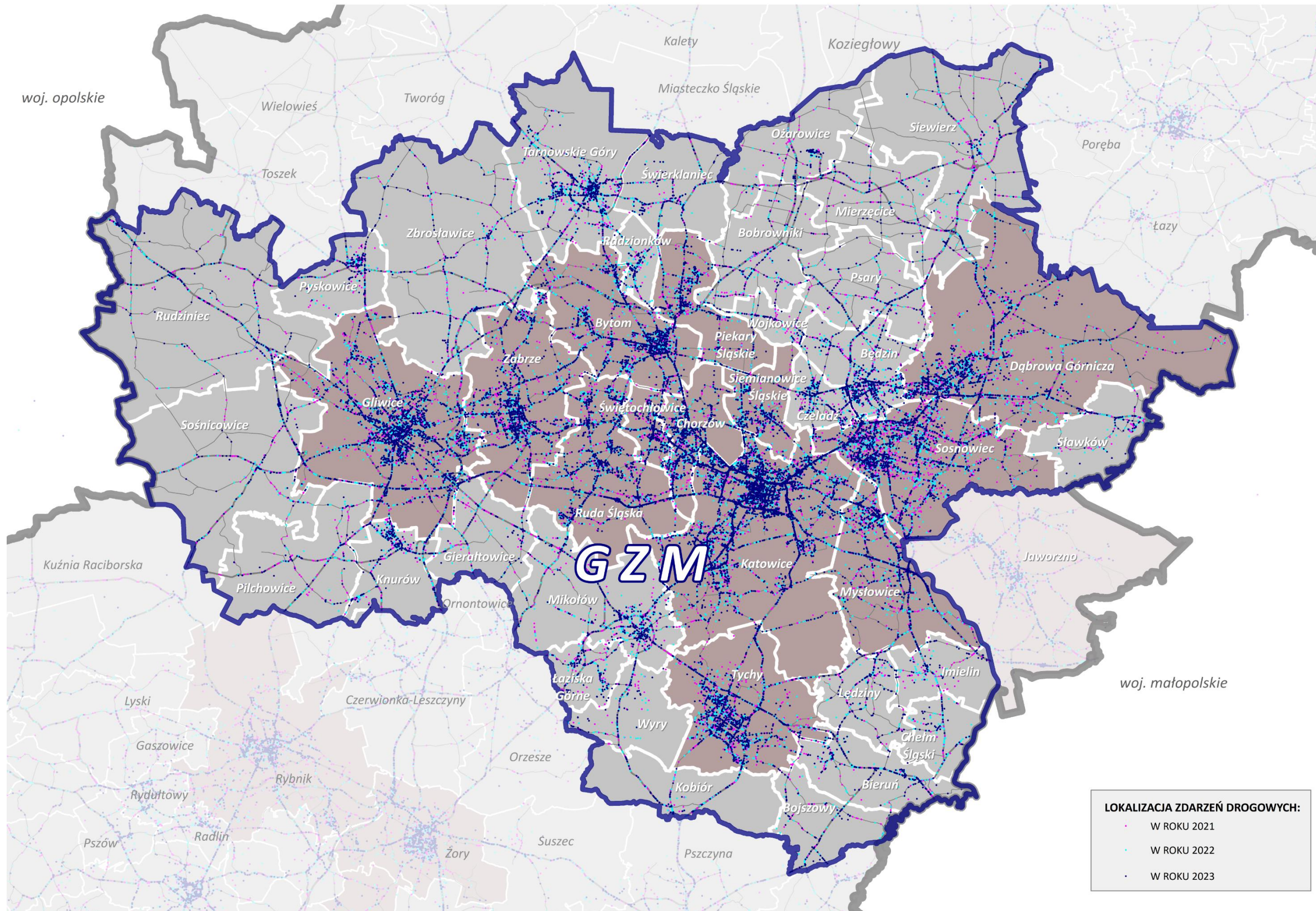
Źródło: Raport KRBRD (Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)

W Raporcie zamieszczono rysunki obrazujące lokalizację na sieci drogowej GZM zdarzeń drogowych w latach 2020-2022 z podziałem na:

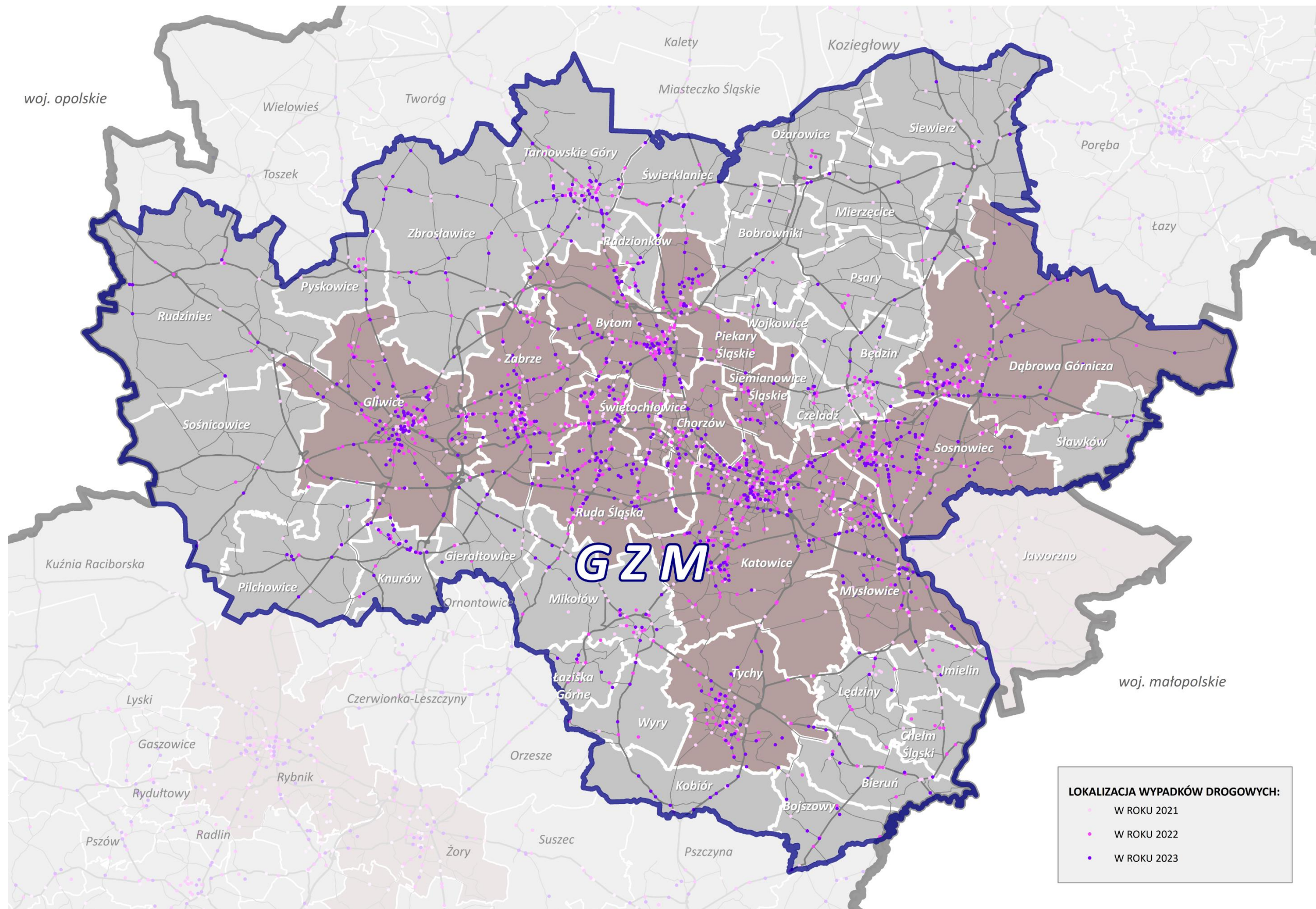
- zdarzenia drogowe ogółem (Rys.29),
- wypadki drogowe (Rys.30),
- wypadki drogowe z ofiarą śmiertelną (Rys.31)

oraz wyniki przeprowadzonych analiz zmian w zakresie:

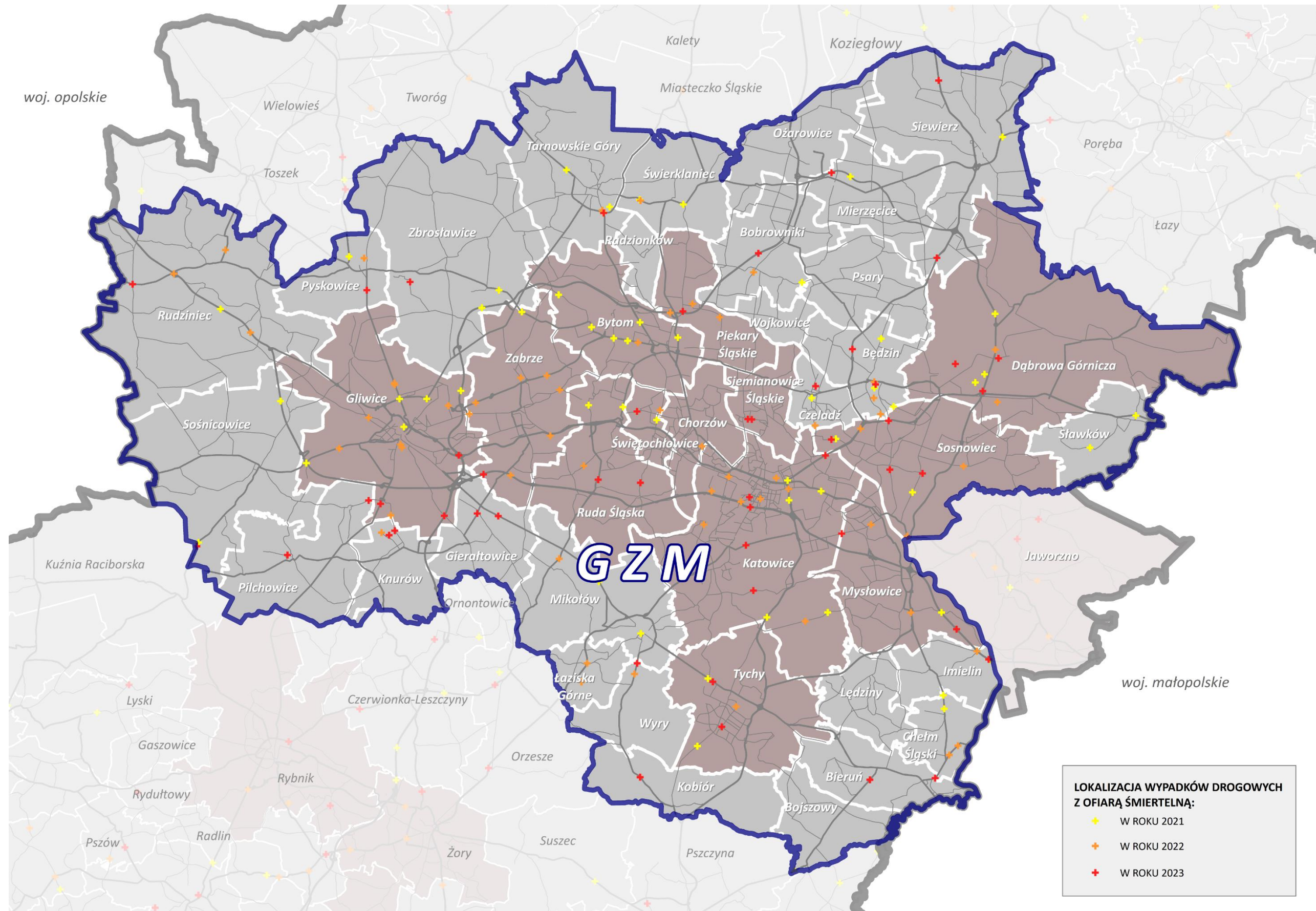
- zdarzeń drogowych ogółem (Rys.32),
- kolizji drogowych (Rys.33),
- wypadków drogowych (Rys.34).



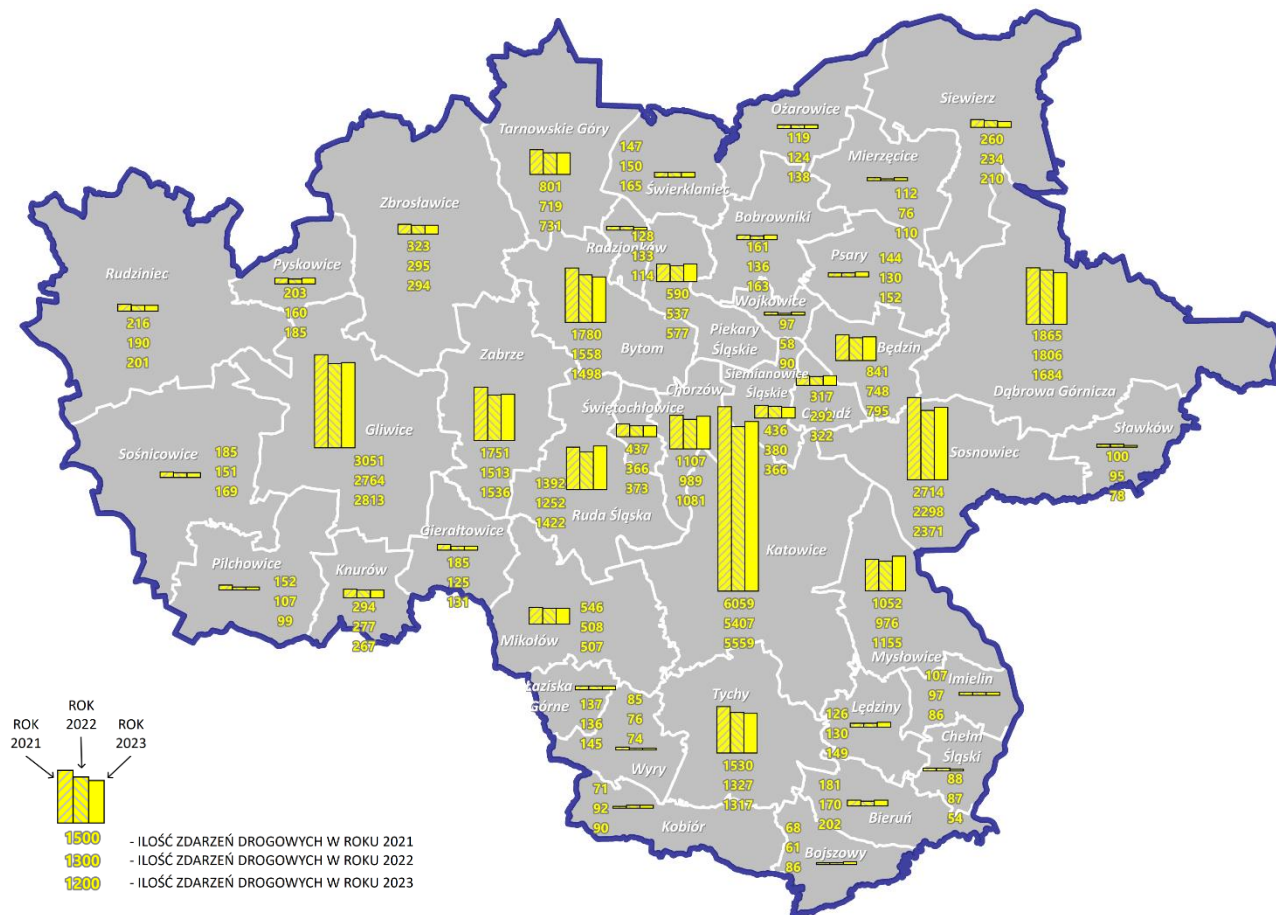
Rysunek 30. Rozkład zdarzeń drogowych na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023



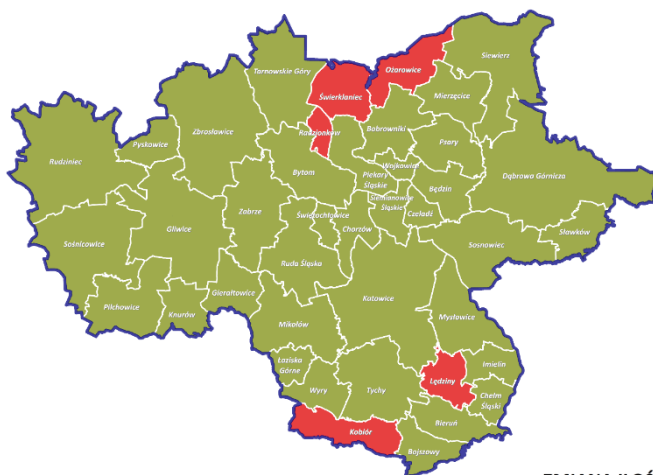
Rysunek 31. Rozkład wypadków drogowych na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023



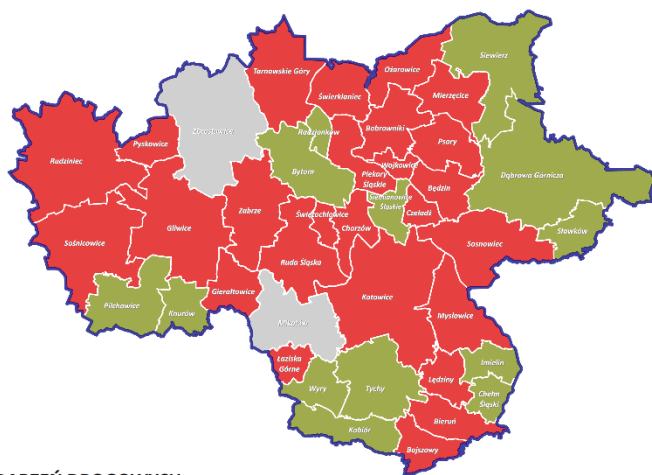
Rysunek 32. Rozkład wypadków drogowych z ofiarą śmiertelną na sieci drogowej w latach 2021, 2022 i 2023



2022/2021



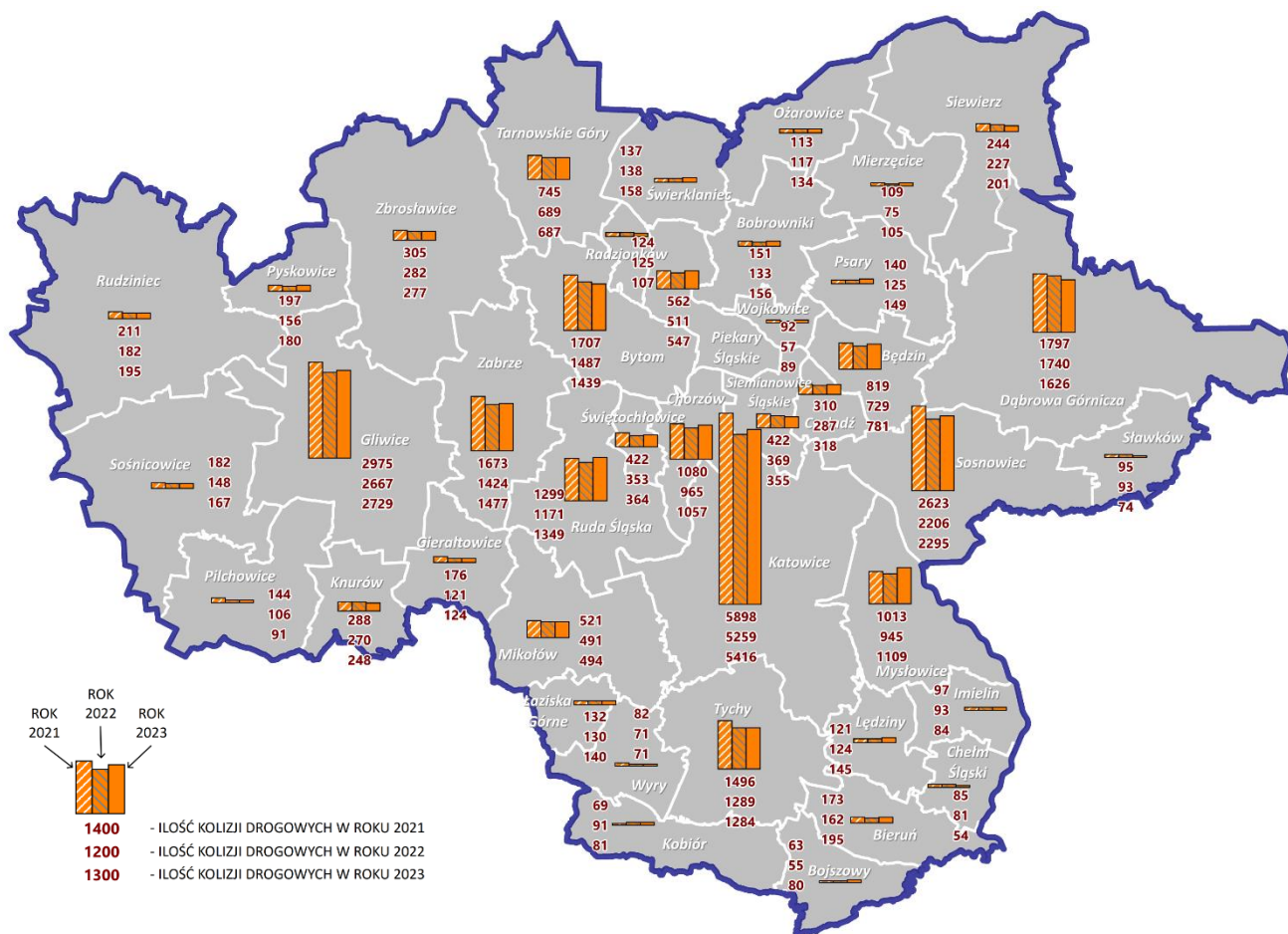
2023/2022



ZMIANA ILOŚCI ZDARZEŃ DROGOWYCH

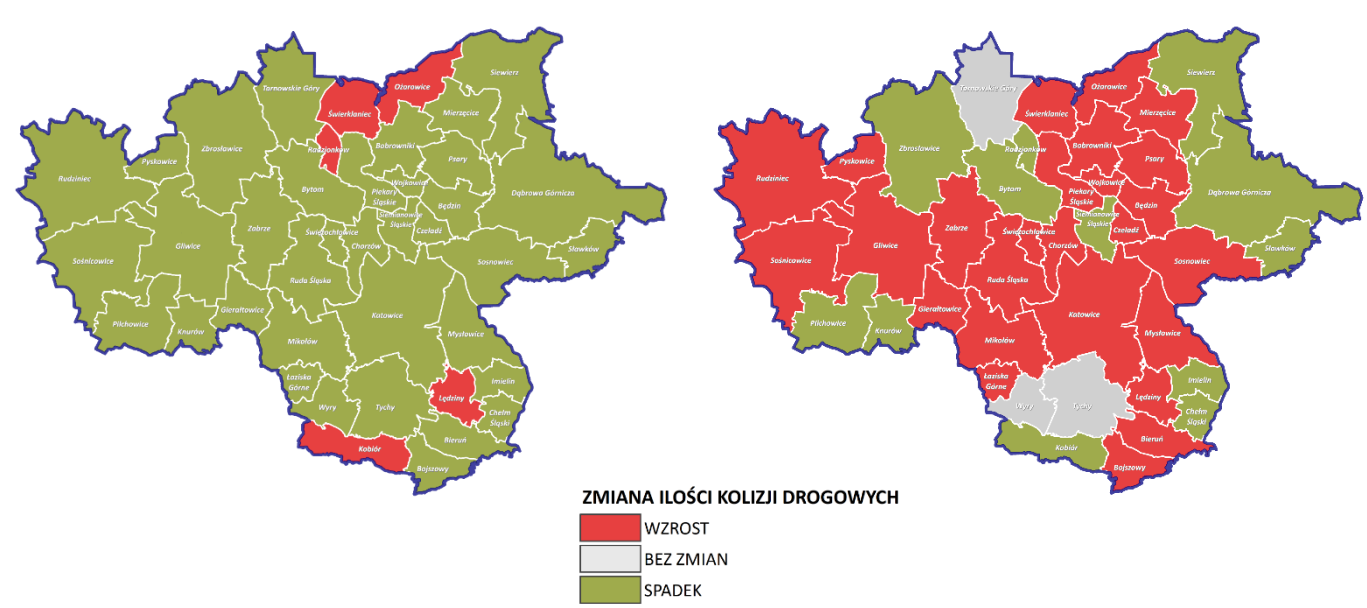
- WZROST
- BEZ ZMIAN
- SPADEK

Rysunek 33. Liczba zdarzeń drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021, 2022 i 2023 oraz analiza zmian w tym okresie



2022/2021

2023/2022



Rysunek 34. Liczba kolizji drogowych w poszczególnych gminach w latach 2021, 2022 i 2023 oraz analiza zmian w tym okresie

6.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA

Z raportu Komendy Głównej Policji w Warszawie dotyczącego stanu bezpieczeństwa na drogach w kraju wynika, że w 2023 roku na terenie kraju doszło do 20 936 wypadków na drogach publicznych, zginęło 1 893 osoby, a 24 125 osób zostało rannych.

Porównanie liczby wypadków drogowych w latach 2021 – 2023 na terenie kraju, województwa śląskiego i GZM oraz wybranych danych związanych z bezpieczeństwem na drogach GZM przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 3. LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH W POLSCE, WOJ. ŚLĄSKIM I GZM

ROK	LICZBA WYPADKÓW DROGOWYCH					
	POLSKA		WOJ. ŚLĄSKIE		GZM	
	OGÓŁEM	2021=100%	OGÓŁEM	2021=100%	OGÓŁEM	2021=100%
2021	22 816	100,00%	2 203	100,00%	1 066	100,00%
2022	21 322	93,45%	1984	90,06%	986	92,50%
2023	20 936	91,76%	1 888	85,70%	927	86,96%

Tabela 4. ZDARZENIA DROGOWE NA TERENIE GZM W LATACH 2021 – 2023

ROK	CHARAKTERYSTYKA							WSK. ZMIAN LICZBY ZDARZEŃ 2021=100%	PROCENT WYPADKÓW W ZDARZENIACH
	LICZBA								
	ZDARZEŃ	WYPADKÓW	KOLIZJI	ZDARZEŃ Z PIESZYMAMI	ZDARZEŃ Z ROWERZYSTAMI	ZDARZEŃ Z DZIEĆMI (0-16 LAT)			
2021	29 958	1 066	28 892	681	542	231	100,00%	3,56%	
2022	26 730	986	25 744	725	557 +21 UTO*	276	89,22%	3,69%	
2023	27 559	927	26 632	755	531 +17 UTO*	329	91,99%	3,36%	

UTO* - urządzenie transportu osobistego (elektryczne hulajnogi lub deskorolki)

Analiza ilościowa zdarzeń drogowych w latach 2021-2023 wskazuje na spadek ogólnej ilości zdarzeń i wypadków drogowych. Niestety nastąpił jednak coroczny wzrost liczby zdarzeń z pieszymi, rowerzystami (+UTO) oraz dziećmi w stosunku do roku 2021.

Wyniki przeprowadzonej analizy autorskiej wskazują, iż gminami (*układ: gmina + GDDKiA + ZDW + ZDP*) z największą ilością **zdarzeń drogowych, kolizji i wypadków** w latach 2021-2023 były:

- Katowice

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	6059	5898	161
2022	5407	5259	148
2023	5559	5416	143

- Gliwice

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	3051	2975	76
2022	2764	2667	97
2023	2813	2729	84

- Sosnowiec

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	2714	2623	91
2022	2298	2206	92
2023	2371	2295	76

- Dąbrowa Górnicza

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	1865	1797	68
2022	1806	1740	66
2023	1684	1626	58

- Bytom

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	1780	1707	73
2022	1558	1487	71
2023	1498	1439	59

- Zabrze

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	1751	1673	78
2022	1513	1424	89
2023	1536	1477	59

- Tychy

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	1530	1496	34
2022	1327	1289	38
2023	1317	1284	33

- Ruda Śląska

ROK	ZDARZENIA	KOLIZJE	WYPADKI
2021	1392	1299	93
2022	1252	1171	81
2023	1422	1349	73

Wyniki wstępnej autorskiej analizy **materiałów finalnie udostępnionych** (spośród wstępnie zadeklarowanych 4 interesariuszy) **przez:**

- Zarząd Dróg Miejskich w **Gliwicach**,
- Wydział Transportu Urzędu Miasta **Katowice**,
- Wydział Administracji Drogowej Urzędu Miejskiego w **Sosnowcu**,
- Wydział Komunikacji Urzędu Miasta w **Tychach**,

jako jedynych aktywnych w aspekcie rozpoznawania i rozwiązywania problemów BRD - gminy/zarządców w zakresie:

- zasięgu zbierania danych

oraz

- aspektów (typów) prowadzonych analiz,

zostały **zaprezentowane w ujęciu tabelarycznym** na następnej i kolejnej stronie.

Analizy w ujęciu - **zarówno statystycznym jak i graficznym** - prowadzą praktycznie tylko dedykowane jednostki organizacyjne w **Gliwicach** oraz **Tychach**.

Natomiast **Katowice** oraz **Sosnowiec** prowadzą analizy **wyłącznie w ujęciu statystycznym**.

GMINA	GLIWICE	KATOWICE	SOSNOWIEC	TYCHY
ROK ANALIZY BRD	2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022	2021 2022	2021 2022	2022
OKRES ANALIZY PORÓWNAWCZEJ	DZIESIĘCIOLETNIA	PIĘCIOLETNIA	ROCZNA	ROCZNA ORAZ ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH (2009-2022) STATYSTYKI OGÓLNE (2004-2022)
DANE ILOŚCIOWE UWZGLĘDNIAJĄCE	<ul style="list-style-type: none"> ZDARZENIA WYPADKI KOLIZJE RANNYCH ZABITYCH ZDARZENIA Z PIESZYMİ ZDARZENIA Z ROWERZYSTAMI ZDARZENIA Z DZIEĆMI (0-16 LAT) 	<ul style="list-style-type: none"> WYPADKI RANNYCH ZABITYCH WYPADKI Z ROWERZYSTAMI WYPADKI Z PIESZYMİ ZAREJESTROWANE POJAZDY 	<ul style="list-style-type: none"> ZDARZENIA WYPADKI KOLIZJE UJAWNIONE PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI LICZBĘ ZATRZYMANÝCH PRAW JAZDY MANDATY KARNE 	<ul style="list-style-type: none"> ZDARZENIA WYPADKI KOLIZJE RANNYCH ZABITYCH ZDARZENIA Z PIESZYMİ ZDARZENIA Z ROWERZYSTAMI ZAREJESTROWANE POJAZDY
ANALIZY OGÓLNE UWZGLĘDNIAJĄCE	<ul style="list-style-type: none"> SKUTKI ZDARZEŃ RODZAJ ZDARZENIA PRZYCZYNY ZDARZEŃ WARUNKI ATMOSFERYCZNE PORĘ ROKU DZIEŃ TYGODNIA PORĘ DNIA SPRAWCÓW POSZKODOWANYCH 	<ul style="list-style-type: none"> RODZAJ WYPADKÓW PRZYCZYNY WYPADKÓW PORĘ ROKU DZIEŃ TYGODNIA PORĘ DNIA SPRAWCÓW POSZKODOWANYCH 		<ul style="list-style-type: none"> RODZAJ ZDARZENIA PRZYCZYNY ZDARZEŃ PORĘ ROKU SPRAWCÓW POSZKODOWANYCH
RODZAJ ANALIZ SZCZEGÓŁOWYCH	<ul style="list-style-type: none"> ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA DZIECI W DRODZE DO SZKOŁY DLA 10 NAJNIEBEZPIECZNIEJSZYCH MIEJSC NA SIECI DROGOWEJ GMINY WRAZ Z ZALECENIAMI POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA 	<ul style="list-style-type: none"> ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW ANALIZA WYPADKOWOŚCI W LATACH 2008, 2017-2021 (2012, 2018-2022) 		<ul style="list-style-type: none"> ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA PIESZYCH ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ROWERZYSTÓW PROPOZYCJE ZADAŃ POPRAWIAJĄCYCH BRD
ANALIZA MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH	<ul style="list-style-type: none"> WYKAZ MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DROGOWEJ MIASTA POD WZGLĘDEM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU PIESZEGO WYKAZ MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DROGOWEJ MIASTA POD WZGLĘDEM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU ROWEROWEGO WYKAZ MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DROGOWEJ MIASTA WG WSKAŹNIKA ZAGROŻENIA W RUCHU DROGOWYM (Wj) 	<ul style="list-style-type: none"> WYKAZ ULIC O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE WYPADKÓW WYKAZ ULIC Z WYPADKAMI ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM WYKAZ ULIC Z WYPADKAMI Z UDZIAŁEM PIESZYCH WYKAZ ULIC Z WYPADKAMI Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW WYKAZ MIEJSC Z WYPADKAMI Z UDZIAŁEM PIESZYCH I ROWERZYSTÓW W STREFIE TEMPO 30 	<ul style="list-style-type: none"> WYKAZ ULIC Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZDARZEŃ DROGOWYCH 	<ul style="list-style-type: none"> WYKAZ SKRZYŹOWAŃ Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZDARZEŃ DROGOWYCH WYKAZ ULIC O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE WYPADKÓW WYKAZ NIEBEZPIECZNYCH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

TYP ANALIZY: GRAFICZNA	ZESTAWIENIE ZAŁĄCZNIKÓW GRAFICZNYCH	<ul style="list-style-type: none"> · MAPA KONCENTRACJI ZDARZEŃ DROGOWYCH · MAPA KONCENTRACJI WYPADKÓW DROGOWYCH · MAPA KONCENTRACJI ZDARZEŃ DROGOWYCH Z UDZIAŁEM PIESZYCH I ROWERZYSTÓW · LOKALIZACJA MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH POD WZGL. RUCHU PIESZEGO · LOKALIZACJA MIEJSC NIEBEZPIECZNYCH POD WZGL. RUCHU ROWEROWEGO · MAPA NAJBARDZIEJ NIEBEZPIECZNYCH MIEJSC NA SIECI DROGOWEJ MIASTA · MAPKI DLA 10. NAJBARDZIEJ NIEBEZPIECZNYCH MIEJSC NA SIECI DROGOWEJ MIASTA · ROZKŁAD LICZBY KOLIZJI NA ELEMENTACH SIECI DROGOWEJ · ROZKŁAD LICZBY WYPADKÓW NA ELEMENTACH SIECI DROGOWEJ · ROZKŁAD WSKAŹNIKA CIĘŻKOŚCI ZDARZEŃ WC NA ELEMENTACH SIECI DROGOWEJ · GĘSTOŚĆ ZDARZEŃ Z PIESZYM I W WIEKU 7-16 LAT W STREFACH DOJŚCIA 650 m DO SZKÓŁ 	<ul style="list-style-type: none"> · ZAKRES STREFY TEMPO 30 		<ul style="list-style-type: none"> · LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZDARZEŃ · PRZEBIEG DK Z NAJWIĘKSZĄ LICZBĄ ZDARZEŃ · PROPOZYCJE ZADAŃ POPRAWIAJĄCYCH BRD
------------------------	---	---	--	--	--

W kolejnych Raportach należy:

- a) kontynuować rozszerzony zakres analizy BRD o dane za kolejne lata – utrzymując standard analiz prowadzonych w pakietach 3-letnich, jako bardziej reprezentatywnych,
- b) 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,
- c) 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,
- d) 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 bieżącego bloku Raportu na obecnym etapie ankietowania (ograniczanie zakresu raportowania do aspektów dotyczących w coraz większym stopniu wyłącznie układu drogowego), było przekazanie do Departamentu Komunikacji i Transportu (KT) GZM, pozyskanych uprzednio (Raport nr 1 oraz nr 2) oraz przetworzonych autorsko do postaci geoinformacyjnej danych z zakresu realizacji przez gminy zadań związanych z budową oraz funkcjonowaniem centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych - w zakresie:

- rozpoznanej liczby,
- lokalizacji,
- funkcjonalności,

oddanych do użytkowania lub będących w trakcie budowy, centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych na terenie poszczególnych gmin, gdyż 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.

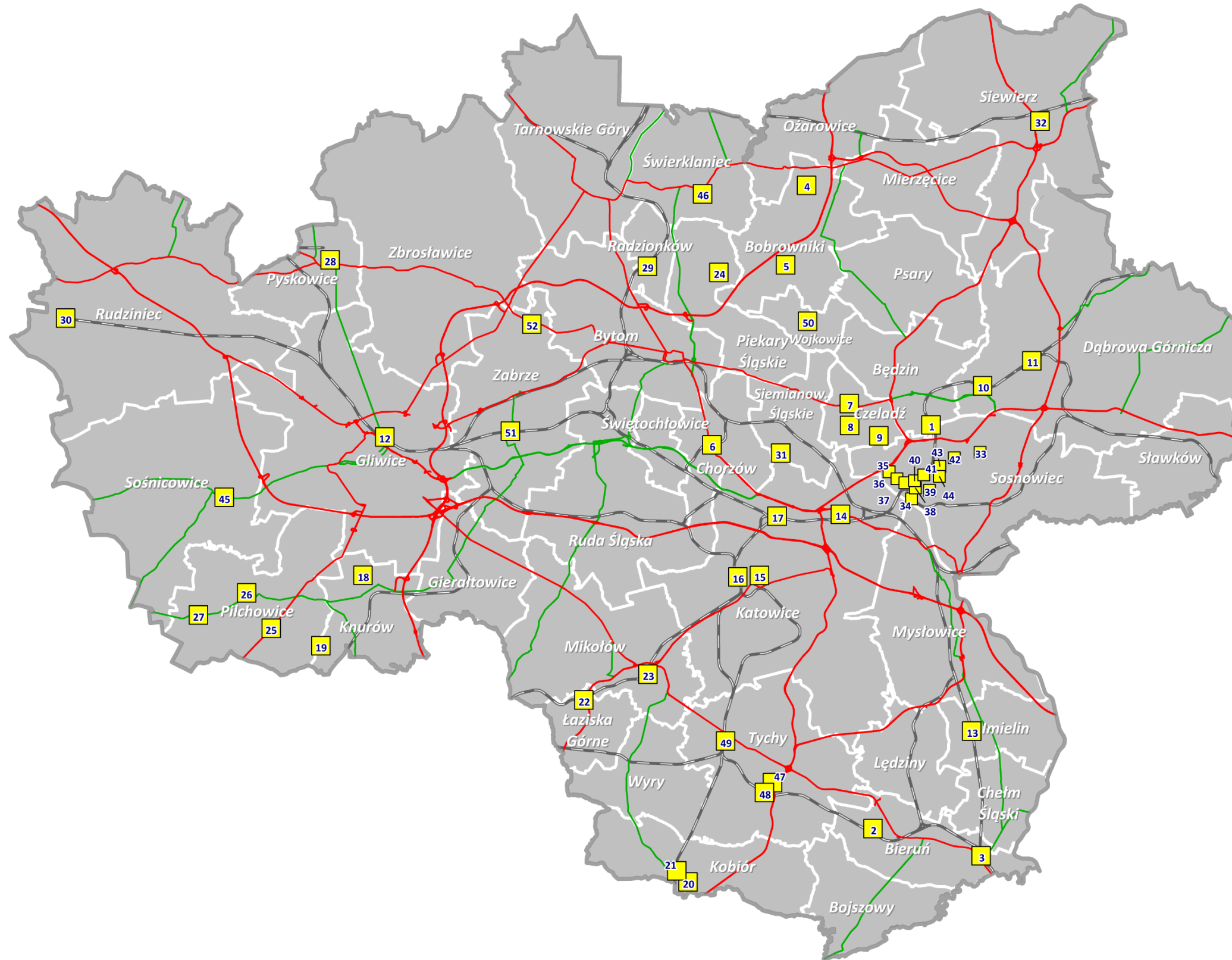
Przekazywane dane - w ujęciu tabelaryczno-graficznym – przedstawiono w aspektach:

- lokalizację węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych w GZM (Rys. 35),
- funkcjonalności oddanych do użytkowania lub będących w trakcie budowy centrów przesiadkowych/węzłów integracyjnych w GZM (Rys. 36).

UWAGA

W RAMACH DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH MERYTORYCZNIE I ORGANIZACYJNIE Z PROBLEMATYKĄ BIEŻĄCEGO PUNKTU, PODEJMOWANYCH PRZEZ **DEPARTAMENT KOMUNIKACJI I TRANSPORTU (KT) GZM - WYDZIAŁ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI** - INFORMACJE O DALSZYCH PRACACH TEGO DEPARTAMENTU ZAMIESZCZANE SĄ POD **PONIŻSZYM ADRESEM:**

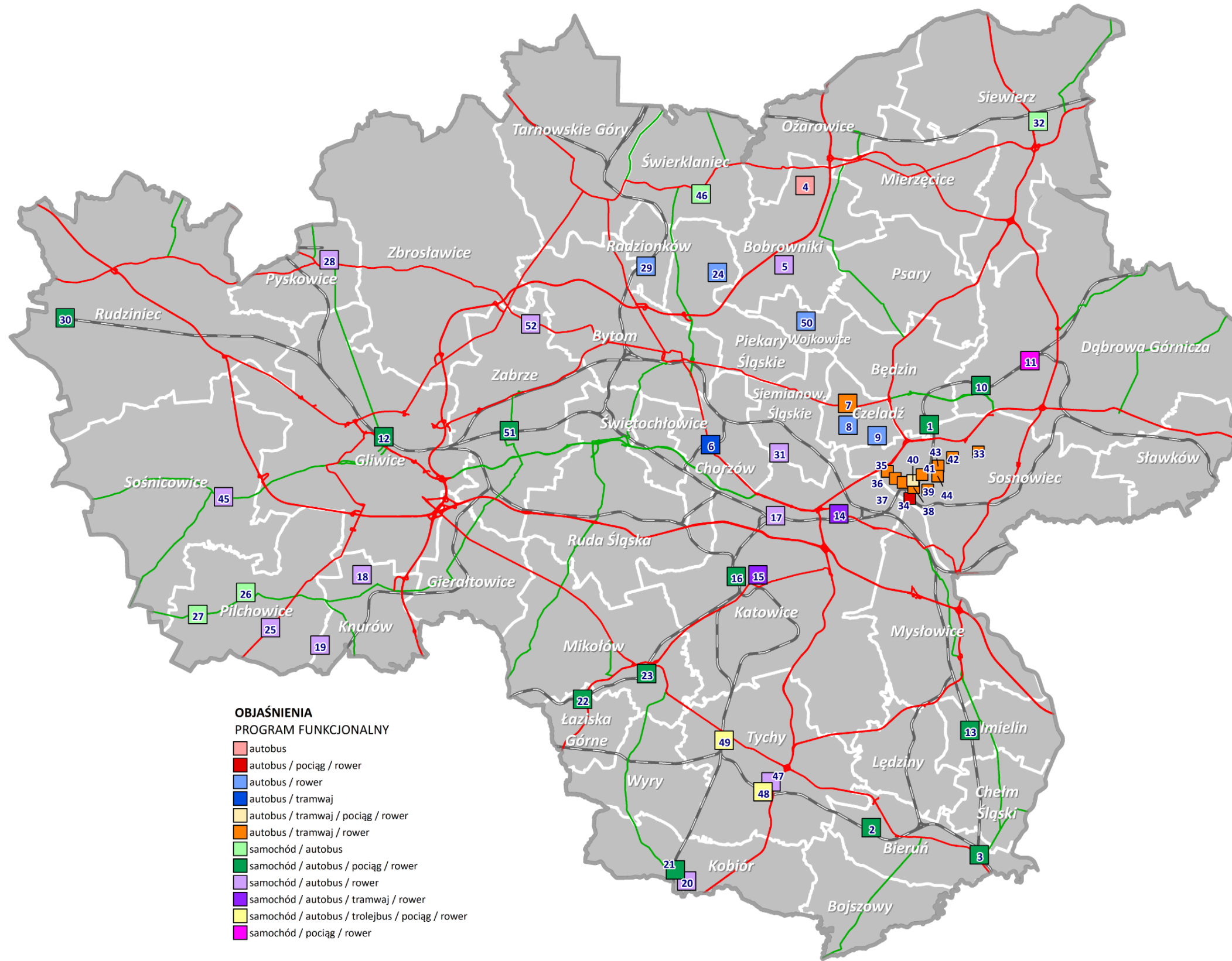
e-mail: kt@metropoliagzm.pl



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 36. 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. Kobierska	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. Naftowa	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 Żimowym	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 37. Lokalizacja węzłów integracyjnych oraz centrów przesiadkowych wraz z programem funkcjonalnym każdego z nich (integrowane środki transportu)

7.1 UWAGI, WNIOSKI ORAZ ZALECENIA

Przekazane do Departamentu Komunikacji i Transportu (KT) GZM - **uprzednio pozyskane dane i opracowane materiały autorskie** - celem ich wykorzystania m. in. w trakcie planowanej w I kw. 2024 r. 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).

Ww. **dane** oraz **opracowane materiały autorskie** - po ich weryfikacji i wprowadzeniu do bazy danych Departamentu Komunikacji i Transportu (KT)/GZM, winny być dostępne dla Gmin i pozostałych interesariuszy – m. n. w trakcie realizacji zadań dotyczących równoważenia mobilności w gminach.

INFORMACJE O DALSZYCH PRACACH TEGO DEPARTAMENTU ZAMIESZCZANE SĄ POD **PONIŻSZYM ADRESEM:**

e-mail: kt@metropoliagzm.pl

8. AKTY PRAWNE ODNOŚĄCE SIĘ DO TRANSPORTU DROGOWEGO

W trakcie prac nad bieżącym raportem aktualność zgromadzonych aktów prawnych uległa zmianie w zakresie poniższych poz. nr 5, 11 oraz 13.

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. 2020 poz. 1363 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy 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. 2023 poz. 1094 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 25 maja 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy 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/DocDetails.xsp?id=WDU20230001094>
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>

9. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Bieżący raport czasowo odnosi się do **I kwartału 2024 r.** i jest podsumowaniem **czwartej** 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 ujednolicenia rozumienia wyzwań dla GZM.

Zebrane informacje/dane z ankiet różnią się pod względem:

- posiadanych aktualnie informacji i możliwości przyszłego pozyskiwania - przez gestorów poszczególnych składowych układu drogowego - 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 - zarządcom podległego układu drogowego,
- przygotowania w zakresie unifikacji oraz optymalizacji metodyki gromadzenia oraz syntezy danych w kontekście realizacji prac służącym przygotowywaniu materiałów informacyjnych i prorozwojowych (stopień cyfryzacji zasobów, wykorzystanie możliwości gromadzenia i obróbki danych w ujęciu geoinformacyjnym – systemy SIT/GIS).

Mając na uwadze powyższe, Autorzy postulują podjęcie szeregu działań, które można podzielić na:

1) działania o charakterze krótkoterminowym (pilnym), w tym:

- a) w kontekście ogłaszanych (na bieżąco przez Ministra Infrastruktury) kolejnych programów rządowych, dotyczących prac rozwojowych obejmujących przede wszystkim korytarz autostrady A4, przebiegającej przez GZM w układzie wschód -zachód; prace te związane są m. in.:
 - ze wzrastającym poziomem jej obciążeń (szczególnie ciężkim ruchem pojazdów o charakterze tranzytowym względem GZM);
 - z wysoce prawdopodobnym brakiem przedłużenia poza 2027 r. koncesji dla Stalexport Autostrada Małopolska (SAM) Mysłowice, jako jej bieżącego zarządcy na odcinku Katowice-Kraków;

należy jak najszybciej doprowadzić do podjęcia 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” przez teren GZM.

Ze względu na spodziewany (w ramach ww. programu rządowego dla autostrady A4) wieloletni proces projektowo-opiniotawczo-uzgodnieniowy, autorzy bieżącego raportu sugerują, aby **GZM** uruchomiła wyprzedzające prace o charakterze analizy sieciowej dla obszaru Metropolii, dotyczące pozyskania

materiałów analitycznych do zainicjowania partnerskiej dyskusji z GDDKiA/Ministerstwem Transportu, uwzględniającej następujące kwestie:

- uzyskane w grudniu 2023 r. - wyniki pomiarów ruchu drogowego z dn. 10.10.2023 r. (w punktach kordonu i wewnątrz GZM),
- planowaną na przełomie I i II kwartału 2024 r. aktualizację modelu ruchu dla GZM, z wykorzystaniem ww. danych.

Wyniki tych prac powinny posłużyć do optymalizacji sposobu przeprowadzenia ruchu tranzytowego przez obszar GZM, szczególnie w kontekście zasadniczego dylematu lokalizacyjnego (dla okresu kierunkowego) przyszłego przebiegu autostrady A4:

- średnicowo w relacjach wschód – zachód (rozbudowa aktualnego jej korytarza),
- obwodnicowo (wersja północna, czy południowa).

Dopiero na podstawie możliwości wyselekcjonowania oraz wskazania któregoś z ww. wariantów (w wyniku ww. wstępnej optymalizacji), można byłoby przystępować do aktualizacji koncepcji rozwoju układu drogowego GZM, będącej swego rodzaju metropolitalnym planem rozwoju sieci drogowej (PRSD), z którego poszczególni zarządcy układów dróg krajowych i wojewódzkich w GZM powinni czerpać dane do opracowywania własnych, obligatoryjnych PRSD;

b) należy zintensyfikować – szczególnie w najbliższym kwartale/półroczu - kontakty organizacyjno-merytoryczne związane z przygotowaniem prowadzonymi przez:

- GDDKiA DSS W-wa i GDDKiA O/K-ce

oraz

- Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego/ZDW K-ce,

dotyczące planowanej realizacji Generalnego Pomiar Ruchu w 2025 roku (GPR2025) - zarówno na drogach krajowych jak i wojewódzkich woj. śląskiego - szczególnie w kontekście ewentualnego udziału GZM/zarządców dróg krajowych i wojewódzkich z terenu GZM w wypracowaniu i przeprowadzeniu cyklu pomiarowego GPR2025.

2) działania o charakterze długoterminowym, czyli działania, które powinny być podjęte (zainicjowanie) teraz i wprowadzanie sukcesywnie, w tym m. in.:

a) w ramach potencjalnej kolejnej edycji etapów raportowania:

- należy konsekwentnie zawężyć merytoryczny zakres pytania o trwające/rozpoczynające się „inwestycje drogowe/szynowe” wyłącznie do nowych odcinków układu drogowego/tramwajowego (czyli „budowa” drogi/linii tramwajowej) i 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 dotychczasowych edycji ankietowania ten aspekt rozwoju systemu transportowego GZM był pomijany;
- należy nadal (już z wykorzystaniem bezpośredniej korespondencji z wybranymi Interesariuszami) pozyskiwać od nich materiały, pochodzące z realizacji niektórych zadań (np.: opracowywanie i okresowa aktualizacja planów rozwoju sieci drogowej, raportowanie z zakresu oddziaływania ruchu drogowego na środowisko, analiz z zakresu BRD, danych nt. natężenia ruchu w GZM pochodzących ze Stacji Ciągłego Pomiaru Ruch Drogowego (CPRD) – zarówno zarządców gminnych jak i GDDKiA, itp.) - celem ich selekcji i planowanej późniejszej wymiany danych/dobrych praktyk;
 - podjąć próbę/określić kierunki możliwej współpracy operatorów wybranych elementów systemów ciągłych pomiarów ruchu drogowego (SCPRD) i inteligentnych systemów transportowych (ITS) zarządców układów gmin GZM oraz elementów ponadgminnych; w bieżącej oraz poprzedniej edycji raportu wyselekcjonowano osoby oraz zweryfikowano ich dane kontaktowe - jako przedstawiciele organizacyjnie i merytorycznie zawiadujących tą sferą działalności w poszczególnych zarządach lub będących bezpośrednimi operatorami systemów gromadzących dane o ruchu;
- b) 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 realizować nadal bardziej szczegółowe rozpoznanie zakresu:
- opracowywanych obligatoryjnych planów rozwoju sieci drogowej, prowadzone przez poszczególne gminy/zarządców;
 - świadomości wśród gmin/zarządców obligatoryjności posiadania danych na temat podległych odcinków układu drogowego obciążonych potokiem powyżej 3 mln pojazdów/rok [P/rok],
 - fakultatywnych analiz 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.

Ze względu na największy w skali kraju stopień rozproszenia na terenie GZM systemu zarządzania układem drogowym, należy usilnie dążyć do uzyskania daleko posuniętej unifikacji i 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 i poszczególnymi zarządcami ponad gminnymi – w zakresie okresowej aktualizacji zaadaptowanego multimodalnego modelu ruchu Subregionu Centralnego Woj. Śląskiego, m. in. poprzez realizację pomiarów ruchu oraz badań zachowań transportowych mieszkańców, czy to w systemie autonomicznym, czy też – co byłoby optymalne - poprzez wpisywanie się w realizowane w cyklach 5-letnich Generalne Pomiaru Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich woj. Śląskiego/Polski.

W pełni zaktualizowany multimodalny model ruchu winien stanowić jedną z najistotniejszych podstaw do prac nad planowaniem rozwoju układu drogowego GZM oraz równoważeniem mobilności na jej obszarze.

W celu osiągnięcia powyższych celów należy m. in.:

- aktualizować i rozpowszechnić pozyskane dane kontaktowe osób zajmujących się danymi/parametrami charakteryzującymi 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),
- aktualizować i skutecznie wymieniać dane w ramach zorientowanych „infrastrukturalnie” departamentów:
 - ✓ Strategii i Polityki Przestrzennej,
 - ✓ Komunikacji i Transportu,
 - ✓ Projektów i Inwestycji.

W konsekwencji - ma to na celu doprowadzenie do trwałej współpracy poszczególnych „sektorowych” departamentów wewnątrz GZM oraz - „pod egidą” Związku - Interesariuszy zewnętrznych.