

**SPIS TREŚCI:**

<b>1. CZĘŚĆ OPISOWA.....</b>	<b>2</b>
1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu .....	2
1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia.....	5
1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku .....	6
1.4. Termin realizacji programu .....	11
1.5. Koszty realizacji programu.....	11
<b>2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM .....</b>	<b>12</b>
2.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych. ....	12
2.2. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu .....	18
<b>3. LITERATURA .....</b>	<b>19</b>

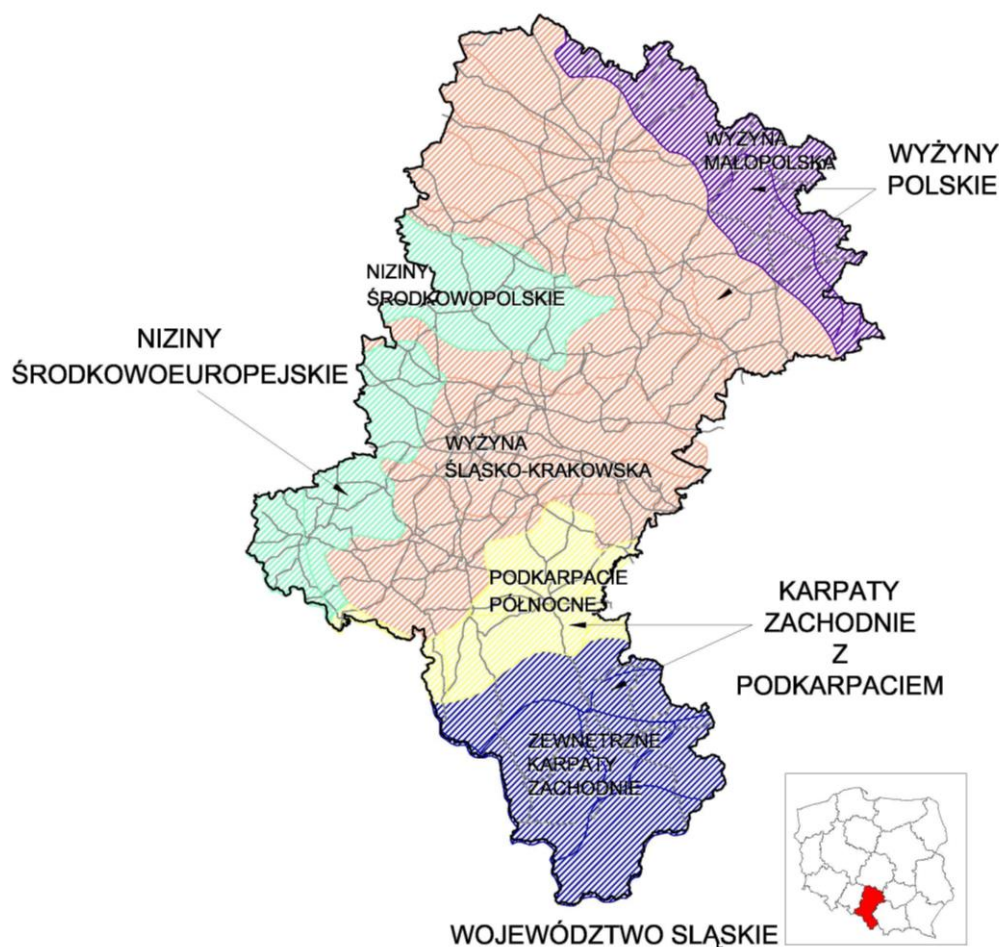
## 1. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1.1. Opis obszaru objętego zakresem programu

Tom 4 Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego do roku 2018 obejmuje swym zakresem tereny znajdujące się w granicach administracyjnych województwa śląskiego i sąsiadujące z liniami kolejowymi, po których przejeżdża powyżej 30 000 pociągów rocznie. Odcinki tych linii kolejowych zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Łączna długość odcinków tras kolejowych objętych zakresem niniejszego programu jest równa ok. 248 km.

Województwo śląskie, w granicach którego są zlokalizowane analizowane odcinki linii kolejowych charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem środowiska geograficznego i wg podziału fizycznogeograficznego Polski J. Kondrackiego [9] znajduje się w obrębie trzech prowincji: Nizy Środkowoeuropejskiej, Wyżyn Polskich oraz Karpat Zachodnich z Podkarpaciem. Ukształtowanie terenu województwa jest bardzo zróżnicowane i można wyróżnić tutaj następujące formy: góry (Beskid Śląski i Żywiecki), wyżyny (Pogórze Beskidzkie, Wyżyna Śląska, Wyżyna Krakowsko-Częstochowska) i nizinny (Nizina Śląska).

Poniższy rysunek przedstawia podział fizycznogeograficzny województwa wg J. Kondrackiego [9].



Rys. 1 Podział fizycznogeograficzny województwa śląskiego [9]

Obszar województwa śląskiego jest wysoce zurbanizowany. Jest to najbardziej uprzemysłowiony region w Polsce. Gęstość zaludnienia wynosi 373 os./km<sup>2</sup> przy średnim zaludnieniu kraju wynoszącym 122 os. /km<sup>2</sup> [9]. Program ochrony środowiska przed hałasem ma stworzyć podstawę do ograniczenia poziomu hałasu na tych obszarach, na których na oddziaływanie hałasu o największych poziomach jest narażona największa liczba osób. Należy zaznaczyć, że Województwo śląskie jest ważnym obszarem krajowej i międzynarodowej sieci komunikacyjnej. W promieniu ok. 600 km od Katowic znajduje się sześć europejskich stolic: Warszawa, Praga, Bratysława, Wiedeń, Budapeszt i Berlin.

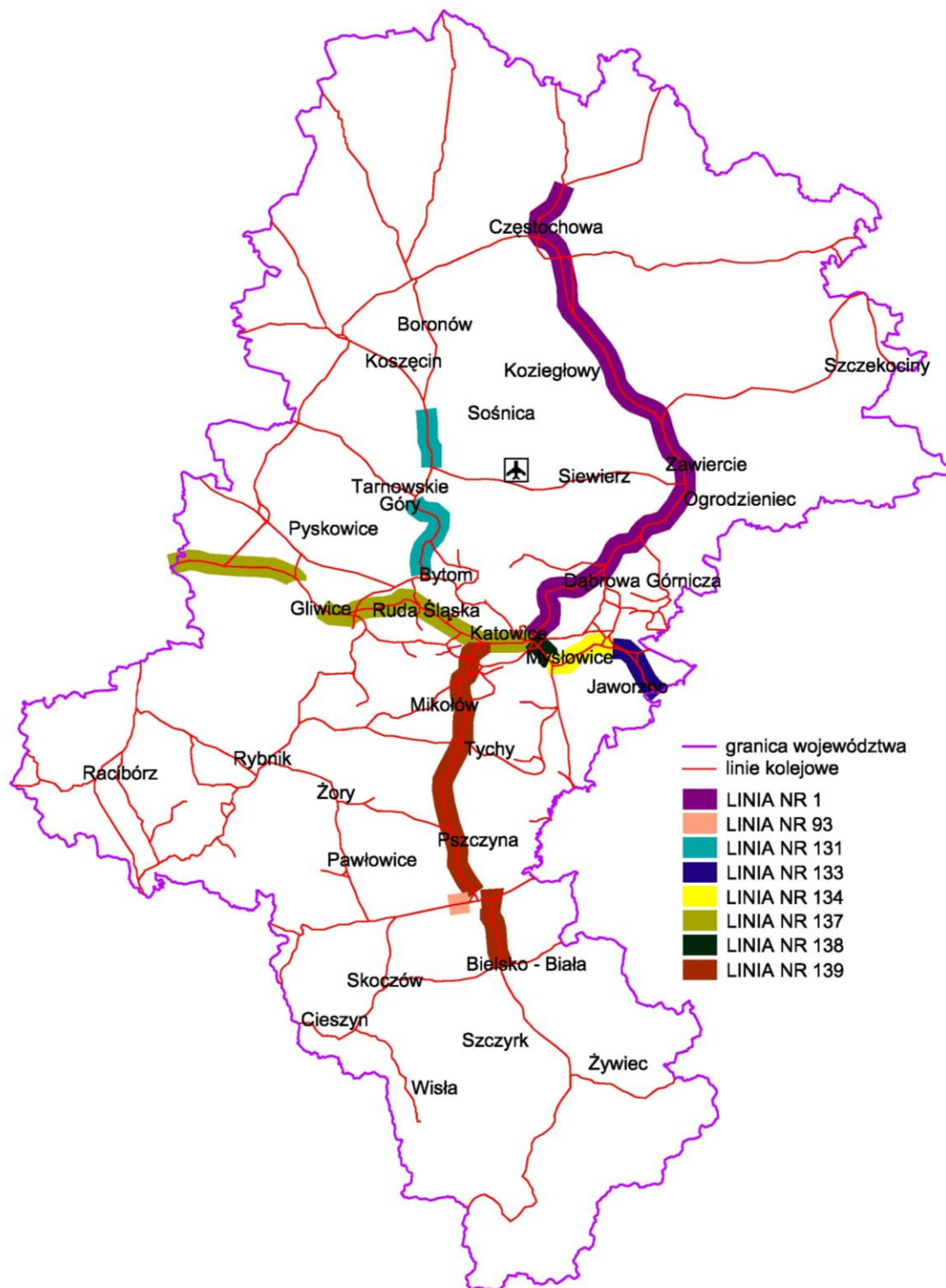
Dla wszystkich odcinków linii kolejowych, na których natężenie ruchu pociągów jest większe od 30 000 przejazdów na rok wykonano mapy akustyczne [7]. Na podstawie tego opracowania oraz:

- dokonanej identyfikacji źródeł hałasu kształtujących klimat akustyczny na analizowanym terenie,
- przeprowadzonej analizy uwarunkowań akustycznych wynikających z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- zestawienia metod i wyników badań,
- liczby ludności zagrożonej hałasem oraz analizy przewidywanych trendów zmian stanu akustycznego środowiska,

w ramach niniejszego Programu wybrano tereny o największej wartości naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w sąsiedztwie których mieszka największa liczba osób. Na rys. 2 poniżej przedstawiono orientacyjną lokalizację wszystkich analizowanych odcinków linii kolejowych, dla których wykonano mapy akustyczne oraz dla których opracowany został niniejszy Program. Są to odcinki linii kolejowych nr: 1, 93, 131, 133, 134, 137, 138 i 139 zlokalizowane w granicach następujących powiatów:

- Powiat będziński,
- Powiat bielski,
- Powiat częstochowski,
- Powiat gliwicki,
- Powiat m. Bielsko-Biała,
- Powiat m. Bytom,
- Powiat m. Chorzów,
- Powiat m. Częstochowa,
- Powiat m. Dąbrowa Górnicza,
- Powiat m. Gliwice,
- Powiat m. Jaworzno,
- Powiat m. Katowice,
- Powiat m. Mysłowice,
- Powiat m. Piekary Śląskie,
- Powiat m. Ruda Śląska,
- Powiat m. Sosnowiec,
- Powiat m. Świętochłowice,
- Powiat m. Tychy,
- Powiat m. Zabrze,
- Powiat mikołowski,
- Powiat myszkowski,
- Powiat pszczyński,

- Powiat tarnogórski,
- Powiat zawierciański.



Rys. 2 Orientacyjna lokalizacja odcinków linii kolejowych objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego

Poniżej w tabl. 1 przedstawiono natomiast zestawienie rodzajów terenów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanych linii kolejowych.

Tabl. 1 Powierzchnie terenów o różnych sposobach użytkowania w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa śląskiego

Rodzaj terenu	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Udział w powierzchni
tereny rolnicze	13.13	6.05%
tereny mieszkaniowe	39.44	18.18%
tereny komunikacyjne	63.43	29.23%
tereny przemysłowe	24.59	11.33%
tereny usługowe	9.08	4.18%
tereny zieleni	67.33	31.03%
<b>Suma</b>	<b>217.01</b>	<b>100.00%</b>

Analizując dane z powyższej tabeli należy stwierdzić, że tereny mieszkaniowe, które podlegają ochronie akustycznej stanowią ponad 18% obszaru wokół tras kolejowych w województwie śląskim. Na tych terenach należy spodziewać się naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Po analizach wykonanych w ramach niniejszego opracowania określona zakres tych naruszeń dla każdego odcinka linii kolejowej objętego zakresem opracowania (rozdział 1.2 poniżej).

## 1.2. Naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wraz z zakresem naruszenia.

W celu wykonania dokładnej oceny stanu akustycznego w województwie śląskim, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska [2] zostały opracowane mapy akustyczne [7] dla obszarów położonych wzdłuż linii kolejowych, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne. Mapy te stanowią podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w ich sąsiedztwie. Na podstawie analizy map akustycznych można określić zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach sąsiadujących z liniami kolejowymi w granicach województwa śląskiego. Poniżej (tabl. 2) przedstawiono zakres naruszeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w sąsiedztwie każdej analizowanej linii kolejowej. W tym celu wzięto pod uwagę zarówno wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego, jak i liczbę zagrożonych mieszkańców. Parametry te łączy w swojej definicji tzw. wskaźnik M, na podstawie którego wyznacza się obszary, na których klimat akustyczny kształtuje się najbardziej niekorzystnie.

Tabl. 2. Zakres naruszeń poziomu dźwięku w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem

Lp.	Nr linii kolejowej	Nazwa odcinka linii kolejowej	Wartość wskaźnika M	
			Długookresowy poziom dźwięku $L_{DWN}$	Długookresowy poziom dźwięku $L_N$
1.	1	Warszawa Centralna – Katowice	7.58	32.35
2.	93	Trzebinia – Zebrzydowice	10.37	6.20
3.	131	Chorzów Batory - Tczew	4.43	3.99
4.	133	Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy	23.08	11.97
5.	134	Jaworzno Szczakowa - Mysłowice	3.63	2.61
6.	137	Katowice – Legnica	22.89	8.57
7.	138	Oświęcim - Katowice	0.76	1.97
8.	139	Katowice - Zwardoń	4.74	3.88

W niniejszym Programie określono, w których miejscach w pierwszej kolejności powinny zostać zrealizowane działania redukujące hałas na podstawie analizy wskaźnika M. Działania naprawcze określono dla tych odcinków linii kolejowych, dla których stan klimatu akustycznego w chwili obecnej kształtuje się najbardziej niekorzystnie. Zestawienie tych działań przedstawiono w kolejnym rozdziale opracowania (1.3).

### 1.3. Podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Ograniczenie równoważnego poziomu dźwięku do wartości nie przekraczających poziomów dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska [6] w otoczeniu analizowanych odcinków linii kolejowych jest w świetle istniejącego poziomu obciążenia ruchem oraz lokalizacji tych odcinków w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej niezwykle trudne, a w niektórych przypadkach wręcz nierealne. Zadaniem służb ochrony środowiska oraz zarządcy infrastruktury kolejowej jest podejmowanie wszelkich działań mających na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie tras kolejowych w takim stopniu, w jakim jest to możliwe. W ramach opracowywania niniejszego Programu przeanalizowano wyniki modelowania klimatu akustycznego przedstawione w opracowanych Mapach akustycznych [7] oraz zaproponowano działania, których realizacja powinna doprowadzić do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków linii kolejowych. Podzielono je na następujące grupy:

- I. Działania krótkookresowe (w ramach strategii krótkookresowej), stanowiące podstawowy zakres niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem do roku 2018),
- II. Działania długookresowe (w ramach polityki długookresowej), których realizacja przewidywana jest w horyzoncie czasowym dłuższym niż czas obowiązywania niniejszego Programu,

- III. Działania związane z edukacją społeczną, które powinny być prowadzone w sposób ciągły, zarówno w zakresie działań długookresowych (pkt II powyżej), jak i krótkookresowych (pkt I powyżej).

### Strategia krótkookresowa

Stanowi ona faktyczny zakres niniejszego Programu do roku 2018. W jej ramach zawarte są działania, których celem jest spowodowanie poprawy klimatu akustycznego w tych miejscach, gdzie przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku są w chwili obecnej największe oraz tam, gdzie na oddziaływanie hałasu narażona jest największa liczba osób. W celu wyselekcjonowania takich obszarów posłużono się określonym w rozporządzeniu Ministra Środowiska [4] wskaźnikiem M, którego wielkość uzależniona jest od poziomu hałasu i liczby mieszkańców na analizowanym terenie. Ustala się go w sposób następujący:

$$M = 0,1 m (10^{0,1\Delta L} - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

$\Delta L$  – wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w dB,

m – liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

Zgodnie z powyższym rozporządzeniem w pierwszej kolejności powinny być wykonane działania mające na celu redukcję poziomu dźwięku na obszarach, dla których wskaźnik M posiada najwyższą wartość. W tym celu na potrzeby niniejszego opracowania dokonano analizy map akustycznych, w ramach których opracowano rozkład wskaźnika M na terenach sąsiadujących z odcinkami linii kolejowych będących przedmiotem niniejszego programu. Na podstawie tej analizy wybrano odcinki linii, w sąsiedztwie których w chwili obecnej stan klimatu akustycznego kształtuje się w sposób najbardziej niekorzystny (w zasięgach oddziaływania hałasu znajduje się najwięcej budynków o największym wskaźniku M). Dla każdego takiego odcinka, zaproponowano działania naprawcze w celu poprawy klimatu akustycznego na terenach sąsiadujących z nimi. Przedstawiono je poniżej w tabl. 3. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania naprawcze proponowane w ramach Programu należy ponownie zweryfikować na etapie wykonywania bardziej szczegółowych opracowań projektowych dla każdego odcinka osobno. Jeżeli na tym etapie okaże się, że jest możliwość podjęcia innych, ale równie skutecznych działań, niż te proponowane w Programie, jest możliwość ich zastąpienia.

**Tom 4 – Linie kolejowe w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Tabl. 3. Zestawienie działań naprawczych do wykonania w celu poprawy klimatu akustycznego dla odcinków linii kolejowych zlokalizowanych w granicach województwa śląskiego

Lp.	Nazwa odcinka linii kolejowej	Działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego	Uwagi	Szacunkowe koszty	Termin realizacji	Miejscowość
1.	Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna – Katowice	Budowa ekranów akustycznych chroniących budynki wielorodzinne zlokalizowane przy ul. Tomasza Wilsona w Częstochowie o długości ok. 500 m	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego określone zostaną możliwości budowy ekranów akustycznych. Możliwa jest zamienne wykonanie działań innego rodzaju, pod warunkiem zachowania wymaganej skuteczności.	1 000 000 zł	2015 – 2018 r.	Częstochowa
2.	Linia kolejowa nr 1 Warszawa Centralna – Katowice	Budowa ekranów akustycznych chroniących budynki wielorodzinne zlokalizowane przy ul. Chemicznej i Piotrkowskiej w Sosnowcu o długości ok. 700 m	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego określone zostaną możliwości budowy ekranów akustycznych. Możliwa jest zamienne wykonanie działań innego rodzaju, pod warunkiem zachowania wymaganej skuteczności.	1 400 000 zł	2015 – 2018 r.	Sosnowiec
3.	Linia kolejowa nr 133 Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Kraków Główny Osobowy	Budowa ekranów akustycznych chroniących budynki jednorodzinne zlokalizowane przy ul. Księdza Andrzeja Mroczyka w Jaworznie o długości ok. 1 000 m	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego określone zostaną możliwości budowy ekranów akustycznych. Możliwa jest zamienne wykonanie działań innego rodzaju, pod warunkiem zachowania wymaganej skuteczności.	2 000 000 zł	2015 – 2018 r.	Jaworzno
4.	Linia kolejowa nr 137 Katowice - Legnica	Budowa ekranów akustycznych chroniących budynki wielorodzinne zlokalizowane przy ul. Armii Krajowej w Chorzowie o długości ok. 500 m	Przed realizacją zadania należy wykonać przegląd ekologiczny, w ramach którego określone zostaną możliwości budowy ekranów akustycznych. Możliwa jest zamienne wykonanie działań innego rodzaju, pod warunkiem zachowania wymaganej skuteczności.	1 000 000 zł	2015 – 2018 r.	Chorzów



Należy wyraźnie podkreślić, iż podane koszty budowy ekranów akustycznych są ceną netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Także wykonywane podczas opracowania projektów budowlanych i wykonawczych szczegółowe badania i analizy mogą wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów jak i realizowanych na ich podstawie zabezpieczeń. Dodatkowo należy wspomnieć o potencjalnej konieczności wykupu gruntów przez Zarządcę analizowanych odcinków linii kolejowych w celu uzyskania miejsca na budowę urządzeń przeciwdźwiękowych. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można oszacować.

Niezależnie od zadań wymienionych w powyższej tabeli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będą realizowały inne inwestycje, które spowodują poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych. Zadania te przedstawiono poniżej w tabl. 4. Koszty realizacji tych inwestycji przedstawiono w rozdziale 1.5 Programu.

**Tabl. 4 Realizowane w chwili obecnej i planowane działania inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na terenie województwa śląskiego do roku 2018**

Lp.	Zadanie/Nazwa	Opis zadania	Termin realizacji	Przedmiot w zadaniu	Uwagi
1.	POLiŚ 7.1-69 Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych 1, 133, 160, 186, na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa Pole	Wykonanie dokumentacji oraz wykonanie robót	2014 - 2015	Roboty torowe	Linia nr 1 Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice do granicy z IŻ Sosnowiec
2.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E 65) na obszarze Śląsk, etap I, linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice	Wykonanie dokumentacji oraz wykonanie robót	2015 – 2022	Roboty torowe	Linia nr 1 Będzin Katowice Szopienice Płd. Katowice Szopienice Płd. Katowice Katowice Czechowice Dziedzice/Zebrzydowice
3.	POLiŚ 7.1 – 103 Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie	Projekt na etapie Studium Wykonalności	2015 – 2016 (SW)	Roboty torowe – szczegółowy zakres prac zostanie określony po wybraniu wariantu przez Zamawiającego	Linia nr 1 km 229, 245 – 273, 262

Lp.	Zadanie/Nazwa	Opis zadania	Termin realizacji	Przedmiot w zadaniu	Uwagi
4.	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	Przebudowy infrastruktury kolejowej na linii nr 137 na odcinku Katowice – Chorzów Batory.	2015	Roboty torowe	Linia nr 137 tor nr 1 od km 0,7 do km 6,525 i tor nr 2 od km 0,903 do km 6,590

### **Działania długookresowe**

Podstawowym działaniem, jakie powinno być realizowane w ramach polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne związane z nowymi inwestycjami prowadzonymi przez Zarządcę linii kolejowych. Istotnym jest, aby te inwestycje nie pogarszały stanu klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie.

W ramach polityki długookresowej należy konsekwentnie dążyć do realizacji planów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz realizacji zapisów opracowań środowiskowych ze zwróceniem uwagi na konieczność spełniania prawa w zakresie ochrony przed hałasem w przypadku nowych inwestycji. Planowanie nowych odcinków linii kolejowych powinno być realizowane w taki sposób, aby przebiegały one (o ile jest to tylko możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej w jak największej odległości od budynków mieszkalnych i obiektów podlegających ochronie akustycznej. W przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, budynki podlegające ochronie akustycznej powinny być zabezpieczone przed oddziaływaniem ruchu pojazdów szynowych przez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska. Jeżeli natomiast ich zastosowanie jest niemożliwe np. z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, powinno się dążyć do zmiany funkcji lub wykupu przez Zarządców linii kolejowych budynków, których nie można zabezpieczyć przed działaniem hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Należy zaznaczyć, że wykupy nieruchomości są praktykowane tylko i wyłącznie na wniosek strony po decyzji sądu.

Jednym z najważniejszych aspektów polityki długookresowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie linii kolejowych. Nie należy zezwalać na budowanie nowych budynków w strefie oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne pochodzącego od ruchu pojazdów szynowych. Właściwe pod względem akustycznym planowanie przestrzenne powinno się również charakteryzować lokalizowaniem nowych odcinków linii kolejowych na terenach nieobjętych ochroną akustyczną, o czym wspomniano już wcześniej.

W ramach strategii długoterminowej zawierają się również techniczne działania mające na celu poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zakresem Programu, które miałyby być realizowane w ramach kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem. W zakresie tego elementu polityki długookresowej należy na etapie kolejnego Programu ponownie przeanalizować stan klimatu akustycznego i w przypadku konieczności podjąć działania naprawcze, dla terenów, które będą najbardziej narażone na oddziaływanie hałasu. Możliwe jest natomiast nakładanie na PKP PLK S.A. (w ramach przeglądów ekologicznych lub analiz porealizacyjnych) obowiązku tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania

w przypadku braku możliwości zastosowania innych form ochrony akustycznej dla odcinków linii kolejowych.

W ramach strategii długoterminowej zawiera się również ocena niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem oraz realizacja zmian wynikających ze zmiany stanu akustycznego w sąsiedztwie analizowanych odcinków linii kolejowych w czasie obowiązywania niniejszego programu.

## **Edukacja Społeczna**

Prowadzenie systematycznych i skoordynowanych działań edukacyjnych w realiach niniejszego Programu powinno przynieść bardzo wymierny efekt. Źródłem takiego stwierdzenia jest fakt, iż analizowane w ramach Programu odcinki linii kolejowych zlokalizowane są w granicach miast (np. Częstochowa, Jaworzno, Sosnowiec). W ramach edukacji społecznej należy zatem zwrócić szczególną uwagę na:

- Promocję właściwego planowania przestrzennego uwzględniającego zagrożenia hałasem, w tym m.in. strefowanie funkcji zabudowy i ograniczenie możliwości obudowy nowych odcinków linii kolejowych terenami „wrażliwymi” akustycznie (w tym m.in. o funkcji mieszkaniowej, rekreacyjnej, edukacyjnej czy związanymi z ochroną zdrowia),
- Promocję innych metod ochrony przed hałasem niż ekrany akustyczne (np. ograniczenie prędkości, zapewnienie płynności ruchu, kierowanie pociągów towarowych alternatywnymi trasami poza terenami miast).

Działania te powinny być skoordynowane i finansowane zarówno ze środków Zarządcy analizowanych odcinków linii – PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., jak i jednostek samorządów terytorialnych oraz organizacji pozarządowych, których statut określa prowadzenie działań edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska. Dodatkowo środki na edukację społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu można pozyskiwać poprzez programy finansowe UE oraz z pomocą sponsorów i mediów. Efekty działań związanych z edukacją społeczeństwa są w chwili obecnej bardzo trudne do oszacowania, jednak przy systematycznym i skoordynowanym działaniu mogą one być znaczące.

### **1.4. Termin realizacji programu**

Działania zawarte w ramach strategii krótkookresowej (tabl. 3) powinny być zrealizowane w czasie trwania niniejszego Programu ochrony środowiska przed hałasem, czyli do 2018 r. Terminy realizacji działań zawartych w ramach edukacji społecznej oraz polityki długookresowej są dłuższe od czasu obowiązywania niniejszego Programu (5 lat). Edukacja społeczeństwa powinna być konsekwentna i ciągła - wtedy może przynieść wymierne i oczekiwane korzyści. Działania określone w strategii długoterminowej powinny być natomiast realizowane w czasie obowiązywania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem.

### **1.5. Koszty realizacji programu**

Na etapie wykonywania niniejszego Programu nie jest możliwe określenie kosztów działań zawierających się w ramach polityki długookresowej oraz edukacji społeczeństwa. Działania zawarte w strategii długookresowej będą wykonywane

w czasie trwania tego i kolejnych Programów ochrony środowiska przed hałasem (po 2018 r.). Działania zawierające się w ramach edukacji społecznej powinny być wykonywane w sposób ciągły - tylko wtedy przyniosą zamierzony efekt. Jest zatem niemożliwe precyzyjne oszacowanie tych kosztów.

Koszty realizacji działań zawartych w strategii krótkookresowej wynoszą sumarycznie dla wszystkich odcinków linii kolejowych około 5.4 mln zł. Podane koszty są cenami netto i powinny być traktowane orientacyjnie, ze względu na konieczność uwzględnienia w kosztorysach specyficznych uwarunkowań miejscowych, warunków geologicznych, ilości sieci uzbrojenia i koniecznego zakresu ich przebudowy lub zabezpieczenia. Wykonywane przez PKP PLK S.A. szczegółowe badania i analizy na etapie opracowywania projektów budowlanych i wykonawczych mogą również wpłynąć znacząco na zakres zarówno projektów, jak i realizowanych na ich podstawie działań. Tych kosztów na etapie wykonywania Programu ochrony środowiska przed hałasem nie można precyzyjnie oszacować.

Należy podkreślić, że koszty określone powyżej dotyczą jedynie tych inwestycji, które wynikają z zapisów niniejszego Programu. Dodatkowo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będą realizowały inwestycje, które spowodują poprawę stanu klimatu akustycznego w sąsiedztwie tras kolejowych. Koszty tych inwestycji przedstawiono poniżej w tabl. 5.

Tabl. 5. Koszt realizowanych w chwili obecnej i planowanych działań inwestycyjnych na liniach kolejowych na terenie województwa śląskiego do 2018 r.

Lp.	Zadanie/Nazwa	Koszty realizacji inwestycji
1.	POLiŚ 7.1-69 Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych 1, 133, 160, 186, na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa Pole	439 291 381 zł
2.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E 65) na obszarze Śląsk, etap I, linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice	4,7 mld zł
3.	POLiŚ 7.1 – 103 Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie	1 099 000 zł
4.	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	52 274 646 zł

## 2. UZASADNIENIE ZAKRESU PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM

### 2.1. Dane i wnioski ze sporządzonych map akustycznych.

#### 2.1.1. Charakterystyki terenów objętych Programem, w tym liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

Dane szczegółowe dotyczące charakterystyk terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie każdego odcinka linii kolejowej przedstawiono w mapach akustycznych, stanowiących materiał bazowy dla niniejszego Programu. Poniżej w tabl. 6 ÷ tabl. 9 zestawiono liczbę mieszkańców, liczbę lokali mieszkalnych oraz

powierzchnię terenów narażonych na oddziaływanie hałasu pochodzącego od ruchu kolejowego na terenie województwa śląskiego.

Tabl. 6 Charakterystyka terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowych w województwie śląskim przy uwzględnieniu wskaźnika LDWN

Obszar województwa śląskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego LDWN w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	pow. 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	0.619	0.073	0.013	0.003	0.000
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.192	0.025	0.001	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2.623	0.055	0.002	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	1	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	2	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0

Tabl. 7 Charakterystyka terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowych w województwie śląskim przy uwzględnieniu wskaźnika L<sub>N</sub>

Obszar województwa śląskiego	Przekroczenia wskaźnika hałasu drogowego LDWN w dB:				
	do 5 dB	> 5-10 dB	> 10-15 dB	> 15-20 dB	pow. 20 dB
	Stan warunków akustycznych środowiska				
	niedobry		zły		bardzo zły
Powierzchnia obszarów zagrożonych w danym zakresie [km²]	0.447	0.032	0.010	0.001	0.000
Liczba lokali mieszkalnych w danym zakresie [tys.]	1.156	0.006	0.001	0.000	0.000
Liczba zagrożonych mieszkańców w danym zakresie [tys.]	2.543	0.014	0.002	0.000	0.000
Liczba budynków szkolnych i przedszkolnych w danym zakresie	0	0	0	0	0
Liczba budynków służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej w danym zakresie	2	0	0	0	0
Inne obiekty budowlane istotne z punktu widzenia ochrony przed hałasem (liczba obiektów)	0	0	0	0	0

Tabl. 8. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale, narażone na hałas pochodzący od ruchu kolejowego oceniany wskaźnikiem  $L_{DWN}$

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba lokali	Liczba osób
55-60	10 931	24 420
60-65	6 319	14 077
65-70	2 361	5 222
70-75	77	168
powyżej 75	0	0

Tabl. 9. Liczba lokali mieszkalnych oraz osób zamieszkujących te lokale, narażone na hałas pochodzący od ruchu kolejowego oceniany wskaźnikiem  $L_N$

Zakres zasięgu hałasu [dB]	Liczba lokali	Liczba osób
50-55	9 356	20 980
55-60	4 599	10 198
60-65	1 140	2 542
65-70	15	31
powyżej 75	0	0

#### **2.1.2. Charakterystyki techniczno – akustyczne źródeł hałasu mających negatywny wpływ na poziom hałasu w środowisku**

Poniżej w tabl. 10 przedstawiono podstawowe dane charakteryzujące odcinki dróg objęte zakresem Programu ochrony środowiska przed hałasem.

Tom 4 – Linie kolejowe w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Tabl. 10.

Nr linii	Nazwa linii kolejowej	Nazwa odcinka linii kolejowej	Kilometraż linii kolejowej		Długość odcinka linii kolejowej [km]	Liczba pociągów przejeżdżających w ciągu roku		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	WYCZERPY – CZĘSTOCHOWA	222.755	229.745	6.990	21 396	13 260	34 657
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	CZĘSTOCHOWA – CZĘSTOCHOWA TOWAROWA	229.745	232.020	2.275	29 007	10 220	39 227
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	CZĘSTOCHOWA TOWAROWA – PORAJ	232.020	246.462	14.442	28 835	10 549	39 384
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	PORAJ – ZAWIERCIE	246.462	274.227	27.765	28 623	13 060	41 683
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	ZAWIERCIE – ŁAZY	274.227	280.654	6.427	41 997	464	42 460
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	ŁAZY – DĄBROWA GÓRNICZA ZĄBKOWICE	280.654	292.896	12.242	41 008	1 292	42 300
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	DĄBROWA GÓRNICZA ZĄBKOWICE – DĄBROWA GÓRNICZA	292.896	300.125	7.229	36 551	2 099	38 650
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	DĄBROWA GÓRNICZA – SOSNOWIEC GŁÓWNY	300.125	307.000	6.875	36 551	1 212	37 763
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	DĄBROWA GÓRNICZA – SOSNOWIEC GŁÓWNY	307.000	309.544	2.544	36 551	1 139	37 690
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	SOSNOWIEC GŁÓWNY – KATOWICE ZAWODZIE	309.544	315.653	6.109	43 880	1 986	45 866
1	WARSZAWA CENTRALNA – KATOWICE	KATOWICE ZAWODZIE – KATOWICE	315.653	318.686	3.033	38 624	2 595	41 219
93	TRZEBINIA – ZEBRZYDOWICE	OCHODZA – ZABRZEG	49.600	51.441	1.841	16 290	18 987	35 277

**Tom 4 – Linie kolejowe w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Nr linii	Nazwa linii kolejowej	Nazwa odcinka linii kolejowej	Kilometraż linii kolejowej		Długość odcinka linii kolejowej [km]	Liczba pociągów przejeżdżających w ciągu roku		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
131	CHORZÓW BATORY – TCZEW	BYTOM KARB – NAKŁO ŚLĄSKIE	20.056	30.143	10.087	10 654	19 896	30 551
131	CHORZÓW BATORY – TCZEW	NAKŁO ŚLĄSKIE – TARNOWSKIE GÓRY	30.143	33.882	3.739	10 508	20 389	30 897
131	CHORZÓW BATORY – TCZEW	TARNOWSKIE GÓRY TGE – KALETY	39.900	47.966	8.066	13 954	17 608	31 562
133	DĄBROWA GÓRNICZA ZĄBKOWICE – KRAKÓW GŁÓWNY OSOBOWY	JAWORZNO SZCZAKOWA – PIECZYSKA	15.406	18.949	3.543	28 521	9 030	37 551
133	DĄBROWA GÓRNICZA ZĄBKOWICE – KRAKÓW GŁÓWNY OSOBOWY	PIECZYSKA – TRZEBINIA	18.949	24.093	5.144	29 426	11 567	40 993
134	JAWORZNO SZCZAKOWA – MYSŁOWICE	JAWORZNO SZCZAKOWA – DŁUGOSZYN	0.274	2.852	2.578	24 780	8 180	32 960
134	JAWORZNO SZCZAKOWA – MYSŁOWICE	DŁUGOSZYN – JEZOR	2.852	7.532	4.680	24 878	21 228	46 107
134	JAWORZNO SZCZAKOWA – MYSŁOWICE	JEZOR – MYSŁOWICE	7.532	12.211	4.679	24 875	12 852	37 726
137	KATOWICE – LEGNICA	KATOWICE – CHORZÓW BATORY	0.070	6.166	6.096	48 133	865	48 998
137	KATOWICE – LEGNICA	CHORZÓW BATORY – GLIWICE	10.790	27.100	16.310	37 069	537	37 606
137	KATOWICE – LEGNICA	CHORZÓW BATORY – GLIWICE	6.166	10.790	4.624	37 124	438	37 562
137	KATOWICE – LEGNICA	GLIWICE ŁABĘDY – RUDZINIEC GLIWICKI	32.985	49.056	16.071	19 498	12 724	32 222
138	OŚWIĘCIM – KATOWICE	MYSŁOWICE – MYSŁOWICE MWB	22.948	24.200	1.252	29 631	17 505	47 136



**Tom 4 – Linie kolejowe w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Nr linii	Nazwa linii kolejowej	Nazwa odcinka linii kolejowej	Kilometraż linii kolejowej		Długość odcinka linii kolejowej [km]	Liczba pociągów przejeżdżających w ciągu roku		
			Od	Do		Pasażerskie	Towarowe	Ogółem
138	OŚWIĘCIM – KATOWICE	MYSŁOWICE MWB – SZABELNIA	24.200	26.255	2.055	29 623	12 322	41 946
138	OŚWIĘCIM – KATOWICE	SZABELNIA – KATOWICE	26.255	33.286	7.031	29 751	1 730	31 481
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	KATOWICE – BRYNÓW	0.090	3.193	3.103	30 821	2 296	33 116
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	BRYNÓW – KATOWICE LIGOTA	3.193	6.080	2.887	54 867	2 402	57 269
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	KATOWICE LIGOTA – MAKOŁOWIEC	6.080	14.044	7.964	45 749	5 369	51 118
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	MAKOŁOWIEC – TYCHY	14.044	16.970	2.926	44 851	5 636	50 487
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	TYCHY – PSZCZYNA	16.970	35.918	18.948	26 437	7 194	33 631
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	PSZCZYNA – MOST WISŁA	35.918	42.435	6.517	29 737	7 220	36 956
139	KATOWICE – ZWARDOŃ	CZECHOWICE DZIEDZICE – BIELSKO BIAŁA GŁÓWNA	44.203	55.713	11.510	23 477	6 592	30 069

### **2.1.3. Trendy zmian klimatu akustycznego**

Z uwagi na fakt, iż mapy akustyczne dla większości odcinków linii kolejowych wykonywane były po raz pierwszy autorzy Programu nie dysponowali materiałem porównawczym, który pozwalałby oszacować trendy zmian klimatu akustycznego w odniesieniu do analizowanych odcinków tras kolejowych. Na pełne i rzetelne przedstawienie dynamiki i skali tego zjawiska pozwoli dopiero opracowanie kolejnych edycji map akustycznych oraz bazujących na ich ustaleniach Programów ochrony środowiska przed hałasem, które zakresem odnosić się będą do tych samych odcinków linii oraz bazować będą na tych samych wartościach wskaźników hałasu.

## **2.2. Analiza materiałów, dokumentów i publikacji wykorzystanych do opracowania programu**

### **2.2.1. Istniejące powiatowe lub gminne programy ochrony środowiska**

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki linii kolejowych. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych linii stanowią opracowane mapy akustyczne [7]. W ramach tego opracowania szczegółowo analizowano zapisy powiatowych i gminnych programów ochrony środowiska pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras komunikacyjnych. W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania, nie powielano tych opisów. Poniżej przedstawiono natomiast zestawienie programów ochrony środowiska uchwalonych dla powiatów i gmin, na terenie których zlokalizowane są odcinki linii kolejowych stanowiących zakres niniejszego Programu:

- Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009 – 2020 [10],
- Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do 2020 roku [11],
- Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005 – 2020 [12],
- Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2007 – 2015 [13],
- Strategia rozwoju Bielska – Białej do 2020 roku [14],
- Strategia Rozwoju Bytomia na Lata 2009 – 2020 [15],
- Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku [16],
- Częstochowa 2025 Strategia Rozwoju Miasta [17],
- Strategia Rozwoju Miasta Dąbrowa Górnicza 2020 [18],
- Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice do roku 2022 [19],
- Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 – 2020 [20],
- „Katowice 2020” Strategia Rozwoju [21],
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+ [22],
- Strategia Rozwoju Miasta Piekary Śląskie 2020 [23],
- Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2030 [24],
- Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do 2020 [25],
- Strategia Rozwoju Świętochłowic do roku 2030 [26],
- Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020 + [27],
- Strategia Rozwoju Miasta Zabrze na lata 2008 – 2020 [28],
- Strategia Rozwoju Powiatu Mikołowskiego na lata 2008 – 2015 [29],

- Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego [30],
- Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022 [31],
- Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011 – 2020 [32].

#### **2.2.2. Przepisy prawa, w tym prawa miejscowego, mające wpływ na stan akustyczny środowiska**

W ramach niniejszego Programu wykonano analizy szeregu opracowań obejmujących swym zakresem tereny, na których zlokalizowane są przedmiotowe odcinki linii kolejowych. Podstawę do opracowania programu działań mających na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych w sąsiedztwie tych linii stanowią opracowane mapy akustyczne [7]. W ramach tego opracowania szczegółowo przedstawiono zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem oddziaływania akustycznego na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie tras kolejowych. W związku z tym, w ramach niniejszego opracowania, nie powielano tych opisów.

#### **2.2.3. Pozwolenia na emitowanie hałasu do środowiska, decyzje określające dopuszczalny poziom hałasu w środowisku oraz inne dokumenty i materiały dla potrzeb postępowań administracyjnych prowadzonych w stosunku do podmiotów korzystających ze środowiska, których działalność ma negatywny wpływ na stan akustyczny środowiska**

Ustawa o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw z dnia 18 maja 2005 r. uchyla pkt. 4 artykułu 180 ustawy Prawo Ochrony Środowiska [2]. Na mocy powyższej zmiany przestał obowiązywać przepis mówiący o tym, że eksploatacja instalacji powodująca emisję hałasu do środowiska jest dozwolona po uzyskaniu pozwolenia jeżeli jest ono wymagane. Do ustawy Prawo Ochrony Środowiska [2] został natomiast dodany artykuł 115a. Zgodnie z jego brzmieniem w przypadku stwierdzenia przez organ ochrony środowiska, na podstawie pomiarów własnych, pomiarów dokonanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska lub pomiarów podmiotu obowiązane do ich prowadzenia, że poza zakładem, w wyniku jego działalności, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu, organ ten wydaje decyzję o dopuszczalnym poziomie hałasu. Za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu, zgodnie z ustawą POŚ, uważa się przekroczenie wskaźnika  $L_{Aeq\ D}$  lub  $L_{Aeq\ N}$ . Decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu nie wydaje się, jeżeli hałas powstaje w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, kolei linowych, portów oraz lotnisk lub gdy hałas powstaje w związku z działalnością osoby fizycznej nie będącej przedsiębiorcą. W związku z powyższym w zakresie określonym w tytule niniejszego rozdziału przedmiotowych analiz nie przeprowadzono.

### **3. LITERATURA**

- [1] Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli hałasu w środowisku,
- [2] Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późniejszymi zmianami),

- [3] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235)
- [4] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiadać program ochrony środowiska przed hałasem (Dz. U. nr 179 poz. 1498),
- [5] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie sposobu ustalenia wartości wskaźnika hałasu L (DWN) (Dz. U. 2010 nr 215, poz. 1414),
- [6] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112),
- [7] Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo śląskie - Opracowanie wykonywane na podstawie umowy z lipca 2011 r. pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a EKKOM Sp. z o.o.
- [8] Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2013 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2018, ATMOTERM S.A., Instytut Zrównoważonego Rozwoju Sp. z o.o., Opole, 2013
- [9] Kondracki J. Geografia Polski. Mezoregiony fizyczno-geograficzne. PWN. Warszawa 1994.
- [10] Strategia Rozwoju Powiatu Będzińskiego na lata 2009 – 2020
- [11] Strategia Rozwoju Powiatu Bielskiego do 2020 roku
- [12] Strategia Rozwoju Powiatu Gliwickiego na lata 2005 – 2020
- [13] Strategia Rozwoju Powiatu Częstochowskiego na lata 2007 – 2015
- [14] Strategia rozwoju Bielska – Białej do 2020 roku
- [15] Strategia Rozwoju Bytomia na Lata 2009 - 2020
- [16] Strategia Rozwoju Chorzowa do 2030 roku
- [17] Częstochowa 2025 Strategia Rozwoju Miasta
- [18] Strategia Rozwoju Miasta Dąbrowa Górnicza 2020
- [19] Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Miasta Gliwice do roku 2022
- [20] Strategia Zintegrowanego i Zrównoważonego Rozwoju Jaworzna na lata 2001 - 2020
- [21] „Katowice 2020” Strategia Rozwoju
- [22] Strategia Zrównoważonego Rozwoju Mysłowice 2020+
- [23] Strategia Rozwoju Miasta Piekary Śląskie 2020
- [24] Strategia Rozwoju Miasta Ruda Śląska na lata 2014 – 2030
- [25] Strategia Rozwoju Miasta Sosnowca do 2020
- [26] Strategia Rozwoju Świętochłowic do roku 2030
- [27] Strategia Rozwoju Miasta Tychy 2020 +
- [28] Strategia Rozwoju Miasta Zabrze na lata 2008 - 2020
- [29] Strategia Rozwoju Powiatu Mikołowskiego na lata 2008 – 2015
- [30] Strategia Rozwoju Powiatu Pszczyńskiego
- [31] Strategia Rozwoju Powiatu Tarnogórskiego do roku 2022
- [32] Strategia Rozwoju Powiatu Zawierciańskiego na lata 2011 – 2020