



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Katowice, dnia 24 marca 2025 r.

Poz. 1940

UCHWAŁA NR VII/12/3/2025 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

z dnia 17 marca 2025 r.

w sprawie uchwalenia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego

Na podstawie art. 18 pkt 20 i art. 89 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2024 roku, poz. 566 z późn. zm.), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 5 i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 1 oraz art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 roku, poz. 2778 z późn. zm.)

Sejmik Województwa Śląskiego uchwala:

§ 1. Uchwala się aktualizację *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego*, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Śląskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodniczący Sejmiku Województwa Śląskiego

Jacek Jarco

Załącznik do uchwały Nr VII/12/3/2025
Sejmiku Województwa Śląskiego
z dnia 17 marca 2025 r.



Województwo
Śląskie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego

Aktualizacja 2025 r.

Opracowanie pt.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego

zostało przygotowane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

**ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl**

na podstawie umowy z dnia 05.04.2024 r. pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk – koordynator

Jakub Balik

Szymon Piotr Bryzgalski

Michał Męczyński

Robert Wojciechowski

i inni

SPIS TREŚCI

WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW	6
1. WSTĘP.....	9
1.1. CEL OPRACOWANIA	9
1.2. PODSTAWY PRAWNE PLANU	10
2. DETERMINANTY ROZWOJU SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	11
2.1. DOKUMENTY KRAJOWE	11
2.2. DOKUMENTY WOJEWÓDZKIE	20
3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	26
3.1. STAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	26
3.2. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	29
3.3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA	43
3.4. LOKALIZACJA GŁÓWNYCH WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH	56
3.5. DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	60
4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM.....	61
4.1. KOMUNIKACJA KOLEJOWA	61
4.2. KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA.....	61
4.3. JEDNOSTKI ORGANIZUJĄCE PRZEWÓZY WOJEWÓDZKIE NA PODSTAWIE POROZUMIEŃ	62
5. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	63
5.1. PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY	63
5.2. PASAŻERSKI TRANSPORT DROGOWY.....	71
6. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWÓZOWYCH, W TYM PREFERENCJE PODRÓŻNYCH WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU.....	73
6.1. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM.....	73
6.2. ZAPEWNIENIE DOSTĘPU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO OSOBOM Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ	75
6.3. BADANIA ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA.....	77
6.4. BADANIA JAKOŚCIOWE.....	92
6.5. BADANIA POTOKÓW PASAŻERSKICH W POCIĄGACH.....	92
6.6. MULTIMODALNY MODEL RUCHU DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	96
7. PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA	98
7.1. SIEĆ TRANSPORTOWA.....	98
7.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA	99
7.3. ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE I STACJE WĘZŁOWE	102
8. PLANOWANE ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM.....	104

9. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	105
9.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA	105
9.2. ANALIZA FINANSOWA	105
10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA..	106
11. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH	110
11.1. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	110
11.2. DOSTĘP DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI, NIEDOWIDZĄCYCH I NIEDOSŁYSZĄCYCH	112
11.3. STANDARDY I WARUNKI PODRÓŻY	114
11.4. STANDARDY SYSTEMU POBIERANIA OPLAT ZA PRZEJAZD	115
11.5. DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ.....	116
11.6. INTEGRACJA PRZESTRZENNA I FUNKCJONALNA	116
12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	117
13. OCENA WPLYWU NA ŚRODOWISKO.....	119
SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ.....	120
CZĘŚĆ GRAFICZNA	123

WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW

CEF2	instrument finansowy „Łącząc Europę” (z ang. <i>Connecting Europe Facility</i>) w sektorze transportu w perspektywie 2021-2027, będący kontynuacją CEF na lata 2014-2020
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
EZT	Elektryczny zespół trakcyjny
FEnIKS	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko
GOP	Górnośląski Okręg Przemysłowy
GZM	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
Komunikacja miejska	zgodnie z Art. 4.1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.): gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących, – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.
KŚ	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Linia kolejowa normalnotorowa	zgodnie z Działem III Rozdziałem 1 §12 pkt 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 z późn. zm.): Droga szynowa normalnotorowa, w której odległość pomiędzy główkami dwóch szyn wynosi 1 435 mm, mierząc 14 mm poniżej górnej powierzchni tocznej szyn, posiadająca standard konstrukcyjny dostosowany do parametrów eksploatacyjnych ustalonych dla danej linii kolejowej
Operator publicznego transportu zbiorowego	przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
Organizator publicznego transportu zbiorowego	właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
OzN	osoby z niepełnosprawnościami

Plan	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Śląskiego
podg.	posterunek odgałęźny
Podmiot wewnętrzny	odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów – przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznie do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.
Prawo przewozowe	Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r., poz. 8 z późn. zm.)
Prawo zamówień publicznych	Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z późn. zm.)
Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.
Przystanek (komunikacyjny)	miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu, a ponadto – w transporcie drogowym – oznaczone zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r., poz. 1047 z późn. zm.).
Publiczny transport zbiorowy	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
PTZ	Publiczny transport zbiorowy
Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
Rozporządzenie 1370/2007	Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007 L315/1 z 3.12.2007 r.).
Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r., poz. 202).

Rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684).
Sieć (komunikacyjna)	układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.
SZT	Spalinowy zespół trakcyjny
Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.
UMWŚ	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r., poz. 2778).
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
Węzeł przesiadkowy	miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną.
Wojewódzkie przewozy pasażerskie	przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

1. WSTĘP

1.1. CEL OPRACOWANIA

Jako podstawowy cel opracowania aktualizacji dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego”, Zamawiający przyjął zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie **zasady zrównoważonego rozwoju** ma zapewnić równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny aktualizacji dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” powinien być osiągany poprzez realizację celów szczegółowych:



Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu narzędzie poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych



Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów



Integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym



Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru instrument rozwoju gospodarczego



Poprawa bezpieczeństwa radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu



Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia

1.2. PODSTAWY PRAWNE PLANU

Województwo Śląskie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich obejmujących obszar województwa. Województwo śląskie, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, jest zobowiązane przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z zapisami art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być, w zależności od potrzeb, poddawany aktualizacji. W związku ze zmianami w zakresie sieci uruchamianych połączeń niezbędne było dokonanie aktualizacji dokumentu (Uchwała nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego, Dz. Urz. Województwa Śląskiego z 2015 r., poz. 4654). Dokument jest także zgodny z Rozporządzeniem 1370/2007.

2. DETERMINANTY ROZWOJU SIECI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

2.1. DOKUMENTY KRAJOWE

2.1.1. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) została przyjęta 14.02.2017 r. uchwałą nr 8 Rady Ministrów. Głównym celem dokumentu jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Osiągnięcie celu głównego będzie możliwe za sprawą realizacji celów szczegółowych, tj.:

- trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną;
- rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony;
- skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

W dokumencie zostały przedstawione obszary wpływające na osiągnięcie celów dokumentów. Są to: kapitał ludzki i społeczny, cyfryzacja, transport, energia, środowisko, bezpieczeństwo narodowe. Dla obszaru „transport” wyznaczono cel, który polegać będzie na zwiększaniu dostępności transportowej oraz poprawie warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Wskazano priorytetowe działania, tj.:

- dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenie w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju oraz połączenia transgraniczne;
- odbudowa transgranicznych szlaków wodnych;
- rozwijanie w miastach zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów;
- tworzenie łańcuchów ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo;
- lepsze skomunikowanie miast z obszarami funkcjonalnymi;
- ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w centrach miast.

2.1.2. KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030) została przyjęta 17.09.2019 r. uchwałą nr 102 Rady Ministrów. Strategia ta jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej kraju. W dokumencie przedstawiono nowy model rozwoju gospodarczego Polski. Głównym celem polityki regionalnej wskazanym w KSRR 2030 jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Osiągnięcie celu głównego KSRR 2030 będzie możliwe przy pomocy celów szczegółowych, tj.:

- zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym;
- wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych;
- podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

W dokumencie zapisano także działania związane z rozwojem szeroko pojętej mobilności, m.in.:

- stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany do osób starszych i osób z niepełnosprawnościami;
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z największymi aglomeracjami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego, i uzupełniające je – wodnego śródlądowego;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promujących ruch pieszzy i rowerowy;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego – podniesienie jakości połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem oraz ważnymi sąsiadującymi ośrodkami miejskimi.

2.1.3. STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SZRT 2030) została przyjęta 24.09.2019 r. uchwałą nr 105 Rady Ministrów. Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i wzrost efektywności sektora transportowego. Osiągnięcie celu umożliwi rozwijanie dogodnych warunków do stabilnego rozwoju gospodarczego kraju. Realizacja celu głównego będzie możliwa dzięki wdrożeniu sześciu następujących kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjności gospodarce;
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W opracowaniu przedstawiono wizję Polski, która będzie charakteryzować się nowoczesnym systemem transportowym oraz wskazano działania warunkujące pożądany rozwój systemu transportowego, m.in.:

- dalszą realizację kolejowych inwestycji infrastrukturalnych polegających na modernizacji, rozbudowie i rewitalizacji linii kolejowych oraz bocznic, podnoszeniu parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnieniu spójności sieci kolejowej;
- dalszą realizację inwestycji modernizacyjnych infrastruktury drogowej na rzecz utworzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz uzupełnienia sieci związanego z budową CPK;
- realizację planu lub programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, w tym służących m.in. poprawie dostępu do portów morskich;

- podjęcie decyzji w sprawie budowy Kanału Śląskiego;
- rozwój szynowych pasażerskich przewozów aglomeracyjnych (regionalnych).

2.1.4. KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030

Dokument został uchylony ustawą z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020 poz. 1378). W koncepcji przedstawiono zmiany zachodzące w strukturach przestrzennych kraju oraz wyzwania strategiczne zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie roku 2050. Określono wizję dokumentu, według której, zagospodarowanie przestrzenne kraju sprzyja gospodarowaniu w sposób zrównoważony z wymogami środowiska przyrodniczego i łagodzi ekstremalne skutki zmian klimatycznych.

2.1.5. AKTUALIZACJA KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO DO 2030 ROKU (Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2032)

Aktualizacja Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) została przyjęta uchwałą nr 218/2023 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2023 roku. W ramach przedmiotowego programu założono:

- prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo – faza II (lista podstawowa, finansowanie z CEF2 i FEnIKS 2021-2027);
- prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo etap II: odcinek Nakło Śląskie – Kalina (lista podstawowa, finansowanie z CEF2 i FEnIKS 2021-2027)
- prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła (lista podstawowa, finansowanie z CEF2);
- prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Południowe – Katowice – Katowice Piotrowice (lista podstawowa, finansowanie z CEF2);
- prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa) (lista podstawowa, finansowanie z CEF2);
- prace na liniach kolejowych nr 132, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657 i 658 na odcinkach Gliwice – Bytom, Chorzów Stary – Mysłowice oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka – etap II (projekt krajowy do 2030 roku z perspektywą do roku 2032 finansowany z programu FEnIKS i środków krajowych);
- prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIA: linia E 30 stacja Gliwice Łabędy (projekt krajowy do 2030 roku z perspektywą do roku 2032 finansowany z programu FEnIKS i środków krajowych).

Założono także prace projektowe nad podstawowymi ciągami pasażerskimi (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice – Tychy, wybrane prace obszarze węzła GOP oraz udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska. Na liście rezerwowej projektów finansowanych z CEF2 i FEnIKS 2021-2027 umieszczono:

- prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Oświęcim – Mysłowice;
- prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia – Mysłowice, etap I: stacja Mysłowice;
- prace projektowe nad poprawą parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek – Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto – Pyskowice razem z robotami budowlanymi;
- prace projektowe i roboty budowlane nad ciągiem E 30 na odcinku Gliwice – Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice;
- prace projektowe nad linią kolejową nr 1 na odcinku Zawiercie – Będzin razem z robotami budowlanymi;
- prace projektowe nad linią kolejową nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń (granica państwa) razem z robotami budowlanymi
- Prace projektowe na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice – Chorzów Batory razem z robotami budowlanymi;
- prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia – Mysłowice, etap II: dobudowa torów aglomeracyjnych – roboty budowlane;
- prace projektowe na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory – Gliwice;
- prace na ciągu Katowice – Chałupki: odcinki Katowice Ligota – Rybnik, Tychy – Orzesze Jaśkowice, Rybnik Towarowy – Chałupki
- prace na linii kolejowej nr 190 na odc. Bielsko-Biała Główna – Skoczów;
- prace przygotowawcze nad linią 93 na odcinku Chełmek – Czechowice-Dziedzice;
- prace na linii kolejowej nr 145 Chorzów Stary – Radzionków;
- prace w rejonie stacji Katowice Muchowiec;
- prace na sieci TEN-T w rejonie podg. Hajduki.

Na liście rezerwowej projektów regionalnych 2021-2027 znalazła się:

- rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baranec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna.

2.1.6. AKTUALIZACJA PROGRAMU UZUPEŁNIANIA LOKALNEJ I REGIONALNEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ – KOLEJ + DO 2029 ROKU

Aktualizacja Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku została przyjęta uchwałą nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, w której wydłużono czas realizacji programu o rok – do 2029 roku. W ramach programu w województwie śląskim założono:

- prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzeńska,
- przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki- Gottwald,
- przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy – Katowice Murcki – Katowice Ligota linią kolejową nr 142,
- odbudowę rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto,
- zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych,
- uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami,
- rewitalizację linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górna. Strzemieszyce – Dąbrowa Górna. Huta Katowice (p.odg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnicza, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg,
- rewitalizację linii kolejowych nr 177, 294. Racibórz-Raławice Śląskie,
- rewitalizację linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków).

2.1.7. PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.)

Aktualna wersja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) została przyjęta uchwałą nr 114/2022 Rady Ministrów z dnia 27 maja 2022 r. W ramach programu w województwie śląskim założono budowę:

- drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała;
- drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Milówka (obejście Węgierskiej Górki);
- obwodnicy Poręby i Zawiercia.

W 2022 roku uchwalono następcę programu - Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Oprócz powyższych inwestycji, w ramach programu znalazła się budowa drogi S11 na odcinku Kępno – autostrada A1 oraz w formie obwodnicy Tarnowskich Gór, budowa drogi S52 Bielsko-Biała – Głogoczów, rozbudowa autostrady na odcinku Wrocław - Tarnów.

2.1.8. PROGRAM BEZPIECZNEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ 2021-2024 (PROJEKT)

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych, które zarządzane są przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dokument wskazuje rodzaje działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć dróg krajowych była przystosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników. W ramach PBID realizowane są zadania tj.:

- budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych;
- budowa zatok autobusowych;
- przebudowa skrzyżowań;
- budowa lewoskrętów;
- budowa kładek dla pieszych;
- montaż znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych;
- poprawa warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń;
- likwidacja punktów kolizyjnych na jezdniach, a w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych w wyniku wykonywania dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do pasów drogowych;
- poprawa geometrii skrzyżowań dróg i korekta łuków poziomych jezdni;
- dostosowanie przekrojów drogowych do potrzeb wynikających ze struktury ilościowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu;
- wprowadzanie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni ze szczególnym uwzględnieniem „stref wybaczących” błędy kierowców;
- zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;
- montaż efektywnego oświetlania lub doświetlania szczególnie niebezpiecznych miejsc;
- poprawa parametrów użytkowych jezdni;
- poprawa przepustowości dróg, a w szczególności węzłów i skrzyżowań drogowych;
- poprawa bezpieczeństwa na dojazdach do przejazdów drogowych, w szczególności w zakresie fizycznego wymuszania redukcji prędkości oraz poprawy warunków widoczności;
- uporządkowanie warunków parkowania pojazdów wzdłuż dróg krajowych.

2.1.9. NARODOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 został przyjęty uchwałą nr 2/2017 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 30 września 2017 r. Głównym celem dokumentu jest redukcja zagrożeń i liczby najczęściej poszkodowanych w wypadkach drogowych. W dokumencie wskazano na ograniczenie do 2030 r. ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych o 50%. W dokumencie wykazano pięć filarów stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. Są to kolejno:

- Filar I – System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- Filar II – Bezpieczny człowiek;
- Filar III – Bezpieczne drogi;
- Filar IV – Bezpieczny pojazd;
- Filar V – Ratownictwo i opieka powypadkowa.

Dla każdego ze wskazanych w programie filarów określono priorytety oraz kierunki działań, uwzględniając najważniejsze problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkujące ich rozwiązanie. W dokumencie zwrócono uwagę na m.in.:

- optymalizacje systemu zbierania i analizy danych, z uwzględnieniem stworzenia kompletnej, spójnej i zintegrowanej bazy danych;
- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego;
- rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- usprawnienie systemu zarządzania prędkością;
- usprawnienie kontroli stanu technicznego pojazdów;
- wprowadzenie jednolitego systemu pomocy ofiarom wypadków drogowych.

2.1.10. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZAKRESIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zakłada funkcjonowanie następujących linii komunikacyjnych:

Tabela 1. Planowana sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych w województwie śląskim

Linia komunikacyjna	Liczba połączeń			
	w okresie modernizacji WWK	2026/27	2028/29	2030
Częstochowa – Włoszczowa	6-7	6-7	8-11	8-11
Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice	2-3	4-5	6-7	8-11
Katowice – Trzebinia	24-31	24-31	32 i więcej	32 i więcej
Katowice – Gliwice – Kędzierzyn-Koźle	12-15	12-15	12-15	12-15
Chalupki – Racibórz – Kędzierzyn-Koźle	2-3	2-3	2-3	4-5
Katowice – Radomsko	12-15	12-15	12-15	12-15
Gliwice – Strzelce Opolskie	8-11	12-15	16-19	16-19
Częstochowa – Wieluń	2-3	2-3	2-3	4-5
Katowice – Oświęcim	2-3	2-3	2-3	4-5
Częstochowa – Fosowskie	8-11	8-11	8-11	12-15
Częstochowa – Radomsko	18-19	20-23	20-23	20-23

Linia komunikacyjna	Liczba połączeń			
	w okresie modernizacji WWK	2026/27	2028/29	2030
Czechowice-Dziedzice – Oświęcim	2-3	2-3	2-3	4-5
Żywiec – Sucha Beskidzka	2-3	2-3	2-3	2-3
Katowice – Włoszczowa	12-15	8-11	16-19	20-23
Lubliniec – Kluczbork	6-7	6-7	6-7	6-7
Herby Nowe – Kłobuck – Chorzew Siemkowice	2-3	2-3	2-3	4-5
Tarnowskie Góry – Fosowskie*	0	0	0	0
Racibórz – Kędzierzyn-Koźle	6-7	6-7	6-7	8-11
Rybnik – Kędzierzyn-Koźle	4-5	4-5	4-5	4-5

*- relacje, w których należy spodziewać się zorganizowania oferty przewozowej

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

W dokumencie wyznaczono też stacje i przystanki osobowe przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie. Do codziennej obsługi wskazano następujące stacje i przystanki kolejowe: Będzin Miasto, Bielsko-Biała Główna, Bytom, Chałupki, Chorzów Batory, Chorzów Miasto, Czechowice-Dziedzice, Czerwionka, Częstochowa, Częstochowa Stradom, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Herby Nowe, Jaworzno Szczakowa, Jeleśnia, Katowice, Kłobuck, Koniecpol, Krzepice, Kuźnia Raciborska, Lubliniec, Mikołów, Milówka, Mysłowice, Myszków, Pszczyna, Pyskowice, Racibórz, Rajcza Centrum, Rybnik, Sosnowiec Główny, Tarnowskie Góry, Tychy, Węgierska Górka, Wodzisław Śląski, Zabrze, Zawiercie, Zebrzydowice, Żory, Zwardoń, Żywiec. Sezonowo mają być obsługiwane także stacje i przystanki kolejowe: Goleszów, Skoczów, Ustroń Polana, Ustroń Zdrój, Wisła Głębce, Wisła Uzdrowisko. Planowane dodatkowo do codziennej obsługi przez pociągi międzywojewódzkie mają być także stacje i przystanki kolejowe: Cieszyn, Goleszów, Skoczów.

Poniżej przedstawiono węzły komunikacyjne w województwie śląskim z kierunkami pożądanymi skomunikowań.

Tabela 2. Węzły komunikacyjne w województwie śląskim z kierunkami pożądanymi skomunikowań według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Węzeł komunikacyjny	Kierunki skomunikowań (do/z punktu)
Bielsko-Biała Główna	Cieszyn, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Wadowice, Zawardoń
Czechowice-Dziedzice	Cieszyn, Oświęcim
Częstochowa	Lubliniec, Radomsko, Włoszczowa, Zawiercie
Katowice	Bielsko-Biała, Gliwice, Olkusz, Oświęcim, Rybnik, Trzebinia, Tarnowskie Góry, Tychy, Wisła
Lubliniec	Kluczbork, Tarnowskie Góry
Pszczyna	Rybnik, Żory
Zebrzydowice	Cieszyn
Żywiec	Sucha Beskidzka, Zawardoń

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

W załączniku do dokumentu określono także linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. W dokumencie podkreślono, że załącznik dokumentu nie zobowiązuje województw do organizacji przewozów na wyznaczonych liniach komunikacyjnych. Z drugiej strony, dokument nie wyklucza organizacji przewozów w sposób zgodny z ustawą ale na liniach komunikacyjnych, które nie zostały wyznaczone dokumentem, tzn. że do zorganizowania wojewódzkiego przewozu pasażerskiego do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa na linii nie wykazanej w dokumencie nie jest wymagana aktualizacja dokumentu. W województwie śląskim wyznaczono następujące linie komunikacyjne¹: Częstochowa - Włoszczowa, Tarnowskie Góry – Chorzew Siemkowice, Katowice – Trzebinia, Katowice – Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, Chałupki - Racibórz – Kędzierzyn-Koźle, Katowice – Radomsko, Gliwice – Strzelce Opolskie, Częstochowa – Wieluń, Katowice – Olkusz, Katowice – Oświęcim, Częstochowa – Fosowskie, Częstochowa – Radomsko, Częstochowa – Włoszczowa, Czechowice Dziedzice – Oświęcim, Żywiec – Sucha Beskidzka, Katowice – Włoszczowa, Lubliniec – Kluczbork, Częstochowa – podg. Wyczerpy - Chorzew Siemkowice, Herby Nowe – Kłobuck – Chorzew Siemkowice, Tarnowskie Góry – Fosowskie, Racibórz – Kietrz, Racibórz – Głubczyce, Racibórz – Kędzierzyn-Koźle, Rybnik – Kędzierzyn-Koźle. Warto dodać, że realizacja powyższych połączeń jest też uzależniona od stanu infrastruktury kolejowej, jak i chęci współpracy pomiędzy sąsiednimi województwami, a województwem śląskim. W rozkładzie jazdy 2024/2025 planowane jest uruchomienie połączeń Chorzew-Siemkowice – Częstochowa we współpracy z województwem łódzkim.

¹ Podkreślone relacje połączeń realizowane są w rozkładzie jazdy 2023/2024.

2.2. DOKUMENTY WOJEWÓDZKIE

2.2.1. REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego został przyjęty 30.01.2024 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr 209/484/VI/2024. Opracowanie jest jednym z kluczowych dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego. W Planie zostały wskazane najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do 2030 r. oraz 2050 r., tak aby możliwe było osiągnięcie przyjętej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” wizji rozwoju regionu w obszarze transportu.

W RPT został przedstawiony cel generalny („Niskoemisyjny, niezawodny, nowoczesny, zrównoważony system transportowy województwa śląskiego zapewniający dobre skomunikowanie regionu w układzie powiązań europejskich i wewnętrznych, wysoką jakość życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz odpowiadający na wyzwania i potrzeby zmieniającej się gospodarki regionu.”). Następnie w dokumencie zawarto cele strategiczne:

- transport przyjazny środowisku i łagodzeniu zmian klimatu;
- transport przyjazny mieszkańcom;
- transport bezpieczny i niezawodny;
- transport dopasowany do transformacji gospodarczej regionu.

Do poszczególnych celów strategicznych zostały przypisane cele szczegółowe, które zawierają konkretne działania zmierzające do poprawy transportu zbiorowego m.in. zwiększenia dostępności transportowej, unowocześnienia i zwiększenia atrakcyjności systemu transportowego poprzez wymianę taboru transportu publicznego, zwiększenia niezawodności transportu i jego odporności na zjawiska kryzysowe, zwiększenie dostępności kolei, poprzez jej integrację z innymi środkami transportu (pieszo, transport autobusowy, transport tramwajowy, samochód), wdrożenie spójnego i efektywnego systemu transportu pomiędzy Metropolią i ośrodkami aglomeracjami regionu.

2.2.2. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO „ŚLĄSKIE 2030” – ZIELONE ŚLĄSKIE

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego została przyjęta 19.10.2020 r. przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr VI/24/1/2020. W dokumencie określono cele rozwoju regionu oraz instrumenty ich realizacji w perspektywie do 2030 r. Przedstawiono wizję rozwoju województwa („Województwo śląskie będzie nowoczesnym regionem europejskim o konkurencyjnej gospodarce, będącej efektem odpowiedzialnej transformacji, zapewniającym możliwość rozwoju swoim mieszkańcom i oferującym wysoką jakość życia w czystym powietrzu.”).

Osiągnięcie przedstawionej wizji rozwoju będzie możliwe za pomocą niniejszych czterech celów strategicznych:

- województwo śląskie regionem odpowiedniej transformacji gospodarczej;
- województwo śląskie regionem przyjaznym dla mieszkańców;
- województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni;
- województwo śląskie regionem sprawnie zarządzanym.

Do poszczególnych celów strategicznych przypisano cele operacyjne, które wskazują konkretne działania zmierzające do osiągnięcia założonych celów strategicznych. Przedstawiono również działania w dziedzinie transportu m.in. poprawę powiązań transportowych poprzez ich przywrócenie,

rozbudowę, modernizację i zarządzanie infrastrukturą wzmacniającą dostępność i spójność regionu, w tym w zakresie dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz dróg rowerowych, jak również wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz obszarach wiejskich, w szczególności transportu zbiorowego.

2.2.3. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO 2020+

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ został przyjęty 29.08.2016 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr V/26/2/2016. Dokument określa politykę przestrzenną województwa w zakresie określenia podstawowych elementów układu przestrzennego, ich zróżnicowania i wzajemnych relacji.

W dokumencie przedstawiono wizję rozwoju przestrzennego województwa śląskiego, według której przestrzenny rozwój województwa powinien być oparty na konkurencyjności, efektywności, innowacyjności i postępie technologicznym. Wskazano na priorytet polityki przestrzennej województwa, tj. rozwój miejskich aglomeracji i ich obszarów funkcjonalnych jako biegunów wzrostu gospodarki. W opracowaniu znalazły się cztery cele polityki przestrzennej województwa:

- nowoczesna gospodarka – promocja gospodarczego wzrostu i innowacji;
- szanse rozwojowe mieszkańców – zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług publicznych;
- przestrzeń – zrównoważone wykorzystanie zasobów środowiska naturalnego i kulturowego;
- relacje z otoczeniem – infrastrukturalne powiązania regionu.

Dla poszczególnych celów zostały przypisane kierunki polityki przestrzennej, które zawierają konkretne działania. Wśród działań w dziedzinie mobilności wskazano m.in. zwiększenie dostępności transportowej do usług w obszarach wyludniających się o niskim wskaźniku demograficznym, zwiększenie dostępności transportowej do obszarów miejskich, wzmacnianie powiązań komunikacyjnych obszarów peryferyjnych z ośrodkiem wojewódzkim, jak również rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej.

2.2.4. STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego została przyjęta 07.04.2014 r. przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr IV/49/7/2014. Celem opracowania dokumentu jest stworzenie w województwie śląskim efektywnego transportu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

W strategii tej określono wizję systemu transportowego, według której „województwo śląskie będzie regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym w wymiarze ekologicznym i technicznym. Wyznaczono pięć pól strategicznych nakreślających obszary działań na rzecz realizacji założeń przedstawionych w dokumencie. Są to:

- otwartość i spójność;
- komplementarność;
- mobilność;
- bezpieczeństwo;
- innowacje.

Do poszczególnych pól strategicznych przypisano kierunki działań. Dla celu „otwartość i spójność” zaproponowano działania związane m.in. z adaptacją budynków dworcowych na lokalne centra usługowo-komunikacyjne oraz wprowadzenie minimalnych standardów obsługi obszarów wiejskich. Do celu „komplementarność” przyporządkowano działania zmierzające m.in. do utworzenia i rozwoju multimodalnych węzłów przeładunkowych i węzłów (centrów) przesiadkowych oraz poprawy integracji i spójności przestrzennej różnych podsystemów transportowych. Cel „mobilność” zawiera działania związane m.in. z tworzeniem centrów przesiadkowych, ograniczeniem ruchu samochodowego w centrach miast oraz dostosowaniem infrastruktury i taboru do osób o ograniczonej mobilności. W ramach celu „bezpieczeństwo” zaproponowano działania związane m.in. z projektowaniem, budową i przebudową infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa. Do ostatniego celu „innowacje” przypisano działania związane m.in. z rozwojem strefy B+R na rzecz działań innowacyjnych w transporcie oraz prowadzenie systematycznych badań ruchu oraz potrzeb i zachowań komunikacyjnych w oparciu o nowoczesne technologie.

2.2.5. PLAN ROZBUDOWY DRÓG WOJEWÓDZKICH W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM (DOKUMENT WDROŻENIOWY DO STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO)

Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim został przyjęty 07.04.2014 r. przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr IV/49/7/2014. Jest to dokument wdrożeniowy dla Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. W Planie przedstawiono cele operacyjne do realizacji w obszarze infrastruktury drogowej (dróg wojewódzkich), dzięki wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W dokumencie wskazano projekty dotyczące budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich tj.:

- Budowa Regionalnej Drogi Racibórz na odcinku przez Miasto Rybnik – etap I i II;
- Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie – Etap III;
- Budowa obwodnicy miejscowości Pawłowice jako odcinek Drogi Głównej Południowej;
- Budowa trasy N-S w Rudzie Śląskiej łączącej Drogową Trasę Średnicową z Autostradą A4, etap I i II;
- Przebudowa DW 925 od granicy miasta na prawach powiatu Ruda Śl. – A1 – do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik;
- Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 942 w Bielsku-Białej;
- Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód – Etap II – węzeł Partyzantów – węzeł Jęzor;
- Budowa przedłużenia Al. Bohaterów Monte Cassino do ul. Dźbowskiej oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 908;
- Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, etap I budowa obwodnicy Sośnicowic;
- Przebudowa DW 910 od DK86 do granicy miasta na prawach powiatu Dąbrowa Górnicza;
- Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie – Etap II;
- Przebudowa DW 929 od granicy miasta na prawach powiatu Rybnik do Węzła Świerklany;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 933;

- Przebudowa DW 928 od DK44 do DK1;
- Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód – Etap I – węzeł Lwowska – Obrzeżna Zachodnia;
- Budowa Drogi Głównej Południowej na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 935 w Rydułtowach do połączenia z ul. Wodzisławską w Mszanie – Etap I
- Bytomska Centralna Trasa Północ-Południe BCT N-S jako nowy ciąg drogi wojewódzkiej – etap I i II;
- Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap I budowa obwodnicy miejscowości Myszków;
- Przebudowa DW 921 od DK78 do granicy miasta na prawach powiatu Zabrze;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap I odcinek od S-1 „Węzeł Lotnisko” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w miejscowości Pyrzowice;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 935;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 908 na odcinku Częstochowa – Tarnowskie Góry;
- Budowa obwodnicy Buczkowic stanowiącej połączenie drogi ekspresowej S69 z drogą wojewódzką 942;
- Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie, etap I budowa obwodnicy miasta Woźniki;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na terenie gmin Żarki, Myszków oraz Siewierz;
- Wsparcie multimodalnego europejskiego obszaru transportu poprzez budowę łącznika pomiędzy S1-DK94 w celu połączenia terenów inwestycyjnych Zagłębia Dąbrowskiego z Euroterminalem w Sławkowie;
- Przebudowa DW 791 na odcinku od DK1 do DK 78, etap II;
- Projekt budowy Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna od DK45 w gminie Rudnik do ul. Sportowej w Rybniku, jako nowego ciągu drogi wojewódzkiej nr 935 – etap 4 i etap 5 wschodnia obwodnica Raciborza;
- Przebudowa DW 941 od obwodnicy m. Ustroń do DW 942;
- Przebudowa DW 789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie, etap II;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na odcinku Żarki – Myszków;
- Przebudowa DW 934 od m. Imielin do DK44;
- Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa, Etap II;
- Przebudowa DW 948 od DK52 do DW 946;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku od m. Święta Anna do granicy województwa;
- Przebudowa DW 491 od granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa do granicy województwa;
- Przebudowa DW 492 od DK46 do granicy województwa;
- Połączenie drogi krajowej S1 od Węzła Mierzęcice z GTL CARGO w miejscowości Mierzęcice;
- Przebudowa DW 494 od gr. województwa do granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 793 na odcinku Janów – Złoty Potok;
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 913, etap II odcinek od skrzyżowania z DK78 w miejscowości Celiny do skrzyżowania z DK86.

2.2.6. PLAN ROZWOJU KOLEI W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM (DOKUMENT WDROŻENIOWY DO STRATEGII ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWIA ŚLĄSKIEGO)

Plan rozwoju kolei w województwie śląskim został przyjęty 26.01.2016 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr 147/89/V/2016. Jest to dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Transportu Województwa Śląskiego. W Planie określono cele operacyjne do realizacji w obszarze transportu kolejowego przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego. W dokumencie wskazano projekty dotyczące modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych tj.:

- Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleśzów – Cieszyn/Wisła Głębcze (projekt zrealizowany);
- Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim (przygotowana dokumentacja projektowa);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina (projekt zrealizowany);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyna – Żory (projekt w realizacji);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna (przygotowane studium wykonalności);
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn (projekt zrealizowany).

2.2.7. REGIONALNA POLITYKA MIEJSKA WOJEWÓDZTWIA ŚLĄSKIEGO

Regionalna Polityka Miejska Województwa Śląskiego (RPM) została przyjęta 15.12.2021 r. przez Zarząd Województwa Śląskiego uchwałą nr 2703/297/VI/2021. Dokument przedstawia istotną rolę miast w przestrzeni najbardziej zurbanizowanego województwa w kraju. Celem generalnym RMP jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych województwa śląskiego do kreowania zrównoważonych i trwałych procesów rozwojowych zapewniających wysoką jakość życia mieszkańców.

W dokumencie przedstawiono trzy cele operacyjne:

- miasta odporne, zrównoważone, zdolne do adaptacji do zmieniających się warunków klimatycznych;
- miasta oferujące mieszkańcom wysokie standardy życia;
- miasta stabilne demograficznie, gospodarczo i spójne przestrzennie.

Do poszczególnych celów zostały przypisane działania. Zaproponowano działania polegające m.in. na wspieraniu rozwiązań ukierunkowanych na rozwój publicznego transportu zbiorowego, stworzenie systemu transportowego o jakości zachęcającej do konwersji z transportu prywatnego do publicznego, wspieranie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego na terenie Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej i obszarów Aglomeracji miejskich oraz w miejskich obszarach funkcjonalnych.

2.2.8. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO DO ROKU 2023 DLA TERENÓW POZA AGLOMERACJAMI, POŁOŻONYCH WZDŁUŻ ODCINKÓW DRÓG O NATĘŻENIU RUCHU POWYŻEJ 3 000 000 POJAZDÓW ROCZNIE I ODCINKÓW LINII KOLEJOWYCH O NATĘŻENIU RUCHU POWYŻEJ 30 000 POCIĄGÓW ROCZNIE

Program ochrony środowiska przed hałasem do roku 2023 został przyjęty 26.08.2019 r. przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr VI/12/8/2019. Dokument wyznacza priorytety i kierunki działań mających na celu dostosowanie poziomu hałasu do stanu dopuszczalnego w odniesieniu do dróg i linii kolejowych położonych poza aglomeracjami, na których poziom hałasu przekracza obowiązujące normy. W dokumencie przeanalizowano zapisy poszczególnych działań pod kątem oddziaływania na poszczególne elementy środowiska.

2.2.9. PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO DO ROKU 2019 Z UWZGLĘDNIENIEM PERSPEKTYWY DO ROKU 2024

Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 został przyjęty 31.08.2015 r. przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr V/11/8/2015. Dokument został opracowany w celu opracowania działań zmierzających do poprawy stanu środowiska w województwie oraz ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko źródeł zanieczyszczeń, ochrony i rozwój walorów środowiska oraz racjonalne gospodarowanie jego zasobami.

W programie tym wskazano cele strategiczne, do których przypisano cele operacyjne, z podziałem na poszczególne elementy środowiska naturalnego. Wśród działań wskazano m.in. rozwój komunikacji publicznej w oparciu o nowoczesny i niskoemisyjny tabor autobusowy, stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji miejskiej oraz wspieranie rozwoju transportu rowerowego poprzez rozwój i modernizację infrastruktury.

3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

3.1. STAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Województwo śląskie położone jest w południowej części Polski. Jego południowa granica jest jednocześnie granicą państwa z Republiką Czeską i Republiką Słowacką. Województwo graniczy także z województwem opolskim (od zachodu), łódzkim (od północy) oraz świętokrzyskim i małopolskim (od wschodu). Województwo te, z geograficznego punktu widzenia obejmuje obszar Niziny Śląskiej, Wyżyny Śląsko-Krakowskiej, Kotliny Oświęcimskiej, Pogórza Zachodniobeskidzkiego, Beskidów Zachodnich, Górnego Śląska oraz część Małopolski.

Mapa 1. Województwo śląskie na tle kraju



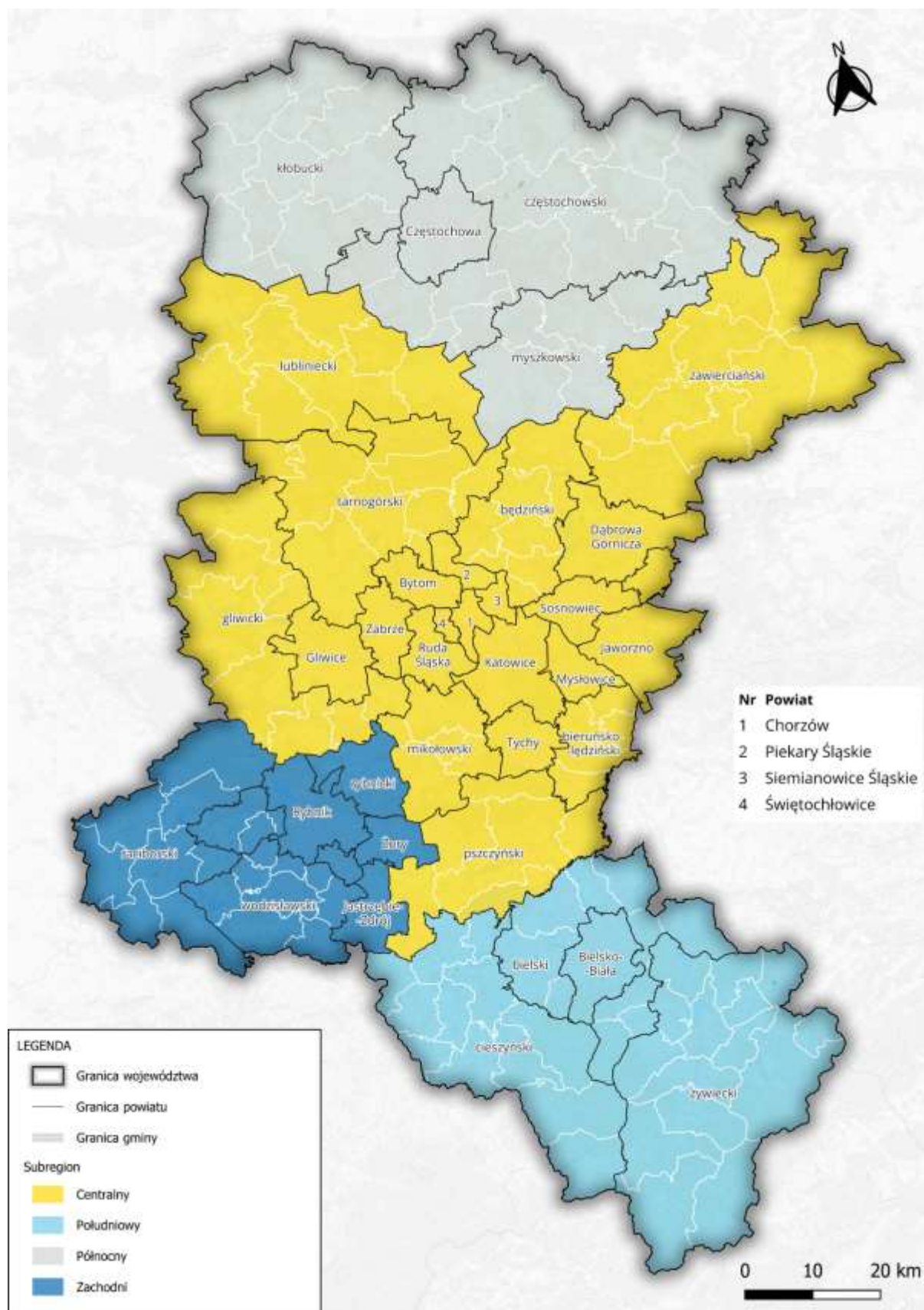
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Całkowita powierzchnia województwa śląskiego wynosi 12 334 km² i podzielone jest na cztery subregiony:



W skład województwa śląskiego wchodzi **36 powiatów** (w tym 19 miast na prawach powiatu) oraz **167 gmin** (w tym 49 gmin miejskich, 23 gminy miejsko-wiejskie oraz 95 gmin wiejskich).

Województwo śląskie charakteryzuje się najwyższym **wskaźnikiem urbanizacji** w Polsce. W 2022 r. wskaźnik ten wynosił 75,9% (dla porównania wskaźnik urbanizacji dla całego kraju wynosi 59,6%). Na terenie województwa znajduje się obecnie jedyna metropolia w Polsce – **Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia**, a także **aglomeracje miejskie**, tj. bielska, częstochowska i rybnicko-jastrzębska. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia została utworzona w 2017 r. na obszarze konurbacji górnośląskiej, w skład której wchodzi 41 miast i gmin. Najwięcej mieszkańców zamieszkuje gminy: Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze oraz Bytom. Aglomerację bielską tworzy miasto Bielsko-Biała wraz z miastem Czechowice-Dziedzice oraz dziewięcioma okolicznymi gminami. Na aglomerację częstochowską składa się miasto Częstochowa oraz trzynaście okolicznych gmin. Natomiast aglomerację rybnicko-jastrzębsko budują miasta Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory oraz cztery przyległe gminy.

Mapa 2. Podział administracyjny województwa śląskiego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.2. SYTUACJA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

W 2022 r. województwo śląskie zamieszkiwało 4 346 702 mieszkańców, co stanowi 11,51% ogółu mieszkańców Polski. We wszystkich miastach na prawach powiatu tego województwa w 2022 r. mieszkało 2 389 479 osób, co stanowi 54,97% ogółu mieszkańców województwa. Największym miastem pod względem liczby mieszkańców są Katowice, które zamieszkuje 280 190 osób. W ciągu 10 lat wszystkie miasta na prawach powiatu odnotowały spadek liczby mieszkańców. Najmniej osób ubyło w Żorach (-0,38%), Bielsku-Białej (-4,36%) oraz Tychach (-4,65%). Z kolei, najwięcej mieszkańców ubyło w Bytomiu (-14,39%), Zabrze (-13,39%) oraz Świętochłowicach (-12,56%). Warto zwrócić uwagę na powiaty mikołowski i bielski, w których to liczba mieszkańców zwiększyła się o ponad 4%.

Województwo śląskie charakteryzuje się największą koncentracją ludności w kraju oraz jedną z największych w Europie. Przekłada się to na wysoką wartość **gęstości zaludnienia**, która wynosi 352 osób/km².

Tabela 3. Liczba mieszkańców w 2012 i 2022 r.

Powiat	2012 [os.]	2022 [os.]	Miasto na prawach powiatu	2012 [os.]	2022 [os.]
będziński	151 650	145 429	Bielsko-Biała	174 370	166 765
bielski	159 241	165 836	Bytom	174 724	149 576
bieruńsko-lędziński	58 204	59 568	Chorzów	111 168	101 914
cieszyński	177 124	175 579	Częstochowa	234 472	208 282
częstochowski	135 404	132 009	Dąbrowa Górnicza	124 701	114 765
gliwicki	115 299	113 223	Gliwice	186 210	171 023
kłobucki	85 735	82 451	Jastrzębie-Zdrój	91 723	83 139
lubliniecki	77 347	75 157	Jaworzno	94 305	87 552
mikołowski	95 217	99 602	Katowice	307 233	280 190
myszkowski	71 964	68 054	Mysłowice	75 305	71 643
pszczyński	108 657	110 958	Piekary Śląskie	57 502	52 137
raciborski	109 929	99 974	Ruda Śląska	142 346	131 532
rybnicki	76 597	76 816	Rybnik	140 789	131 744
tarnogórski	138 770	139 221	Siemianowice Śląskie	69 539	63 892
wodzisławski	158 400	151 133	Sosnowiec	213 513	189 178
zawierciański	122 325	112 774	Świętochłowice	52 372	45 795

Powiat	2012 [os.]	2022 [os.]	Miasto na prawach powiatu	2012 [os.]	2022 [os.]
żywiecki	153 119	149 439	Tychy	129 112	123 105
			Zabrze	179 452	155 430
			Żory	62 052	61 817

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

3.2.1. PRZYROST NATURALNY I MIGRACJE LUDNOŚCI

W 2022 r. **współczynnik przyrostu naturalnego** w kraju wynosił -3,79‰, natomiast w województwie śląskim -5,77‰. Wszystkie powiaty i miasta na prawach powiatu charakteryzują się ujemnym współczynnikiem przyrostu naturalnego. Najlepiej sytuacja kształtuje się w powiecie pszczyńskim, gdzie współczynnik przyrostu naturalnego wynosi -0,79‰, natomiast najwyższą wartość współczynnika przyrostu naturalnego odnotowano w Sosnowcu (-9,40‰).

Tabela 4. Współczynnik przyrostu naturalnego w 2022 r.

Powiat	Współczynnik przyrostu naturalnego [‰]	Miasto na prawach powiatu	Współczynnik przyrostu naturalnego [‰]
będziński	-8,57	Bielsko-Biała	-4,52
bielski	-1,92	Bytom	-8,73
bieruńsko-lędziński	-2,28	Chorzów	-8,44
cieszyński	-3,68	Częstochowa	-8,79
częstochowski	-6,37	Dąbrowa Górnicza	-8,79
gliwicki	-4,12	Gliwice	-5,54
kłobucki	-4,27	Jastrzębie-Zdrój	-6,12
lubliniecki	-4,52	Jaworzno	-7,64
mikołowski	-3,07	Katowice	-6,71
myszkowski	-6,57	Mysłowice	-4,76
pszczyński	-0,79	Piekary Śląskie	-7,67
raciborski	-5,71	Ruda Śląska	-5,84
rybnicki	-3,18	Rybnik	-5,20
tarnogórski	-4,76	Siemianowice Śląskie	-6,82
wodzisławski	-5,21	Sosnowiec	-9,40

Powiat	Współczynnik przyrostu naturalnego [%]	Miasto na prawach powiatu	Współczynnik przyrostu naturalnego [%]
zawierciański	-8,26	Świątchłowice	-6,11
żywiecki	-4,59	Tychy	-4,28
		Zabrze	-6,00
		Żory	-1,86

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

Saldo migracji dla województwa śląskiego w 2022 r. wynosiło -4 244 osób. Oznacza to, iż więcej osób wyjechało, niż przyjechało na jego teren. W przypadku miast jedynie w Żorach saldo migracji było dodatnie i wyniosło 107 osób. Nieco bardziej zróżnicowana sytuacja zauważalna jest w powiatach, w szczególności tarnogórskim (680 osób) oraz bielskim (492 osoby), w których saldo migracji jest zdecydowanie dodatnie.

Tabela 5. Saldo migracji w 2022 r.

Powiat	Saldo migracji [os.]	Miasto na prawach powiatu	Saldo migracji [os.]
będziński	235	Bielsko-Biała	-511
bielski	492	Bytom	-659
bieruńsko-lędziński	179	Chorzów	-470
cieszyński	142	Częstochowa	-731
częstochowski	255	Dąbrowa Górnicza	-202
gliwicki	308	Gliwice	-349
kłobucki	-19	Jastrzębie-Zdrój	-382
lubliniecki	-59	Jaworzno	-68
mikołowski	450	Katowice	-488
myszkowski	-102	Mysłowice	-136
pszczyński	34	Piekary Śląskie	-170
raciborski	-253	Ruda Śląska	-420
rybnicki	218	Rybnik	-508
tarnogórski	680	Siemianowice Śląskie	-82
wodzisławski	-30	Sosnowiec	-649

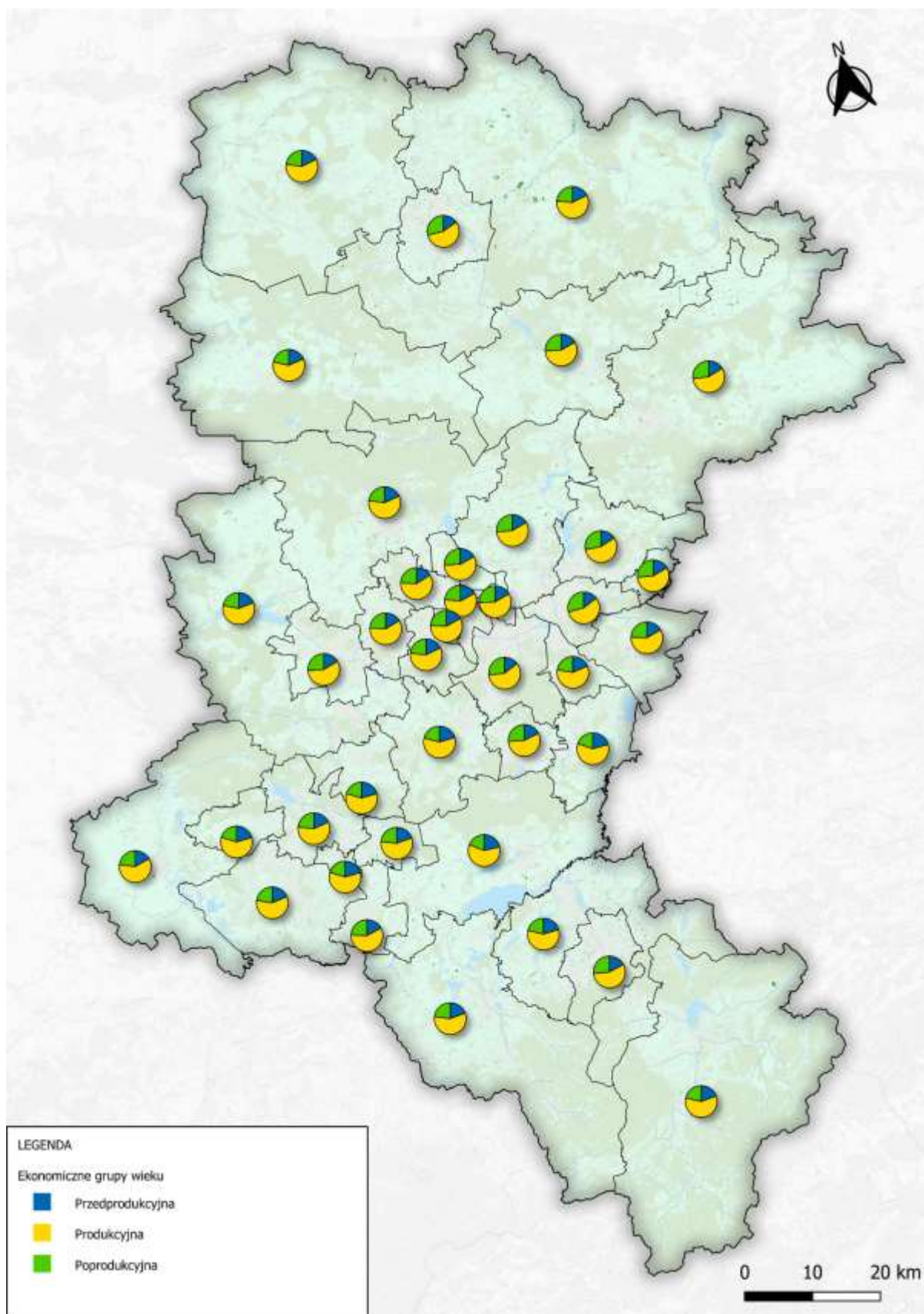
Powiat	Saldo migracji [os.]	Miasto na prawach powiatu	Saldo migracji [os.]
zawierciański	-80	Świętochłowice	-11
żywiecki	193	Tychy	-539
		Zabrze	-619
		Żory	107

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

3.2.2. STRUKTURA WIEKOWA MIESZKAŃCÓW

Pod względem ekonomicznych grup wiekowych w województwie śląskim ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 17,70%, produkcyjnym 58,31%, natomiast poprodukcyjnym 23,99%.

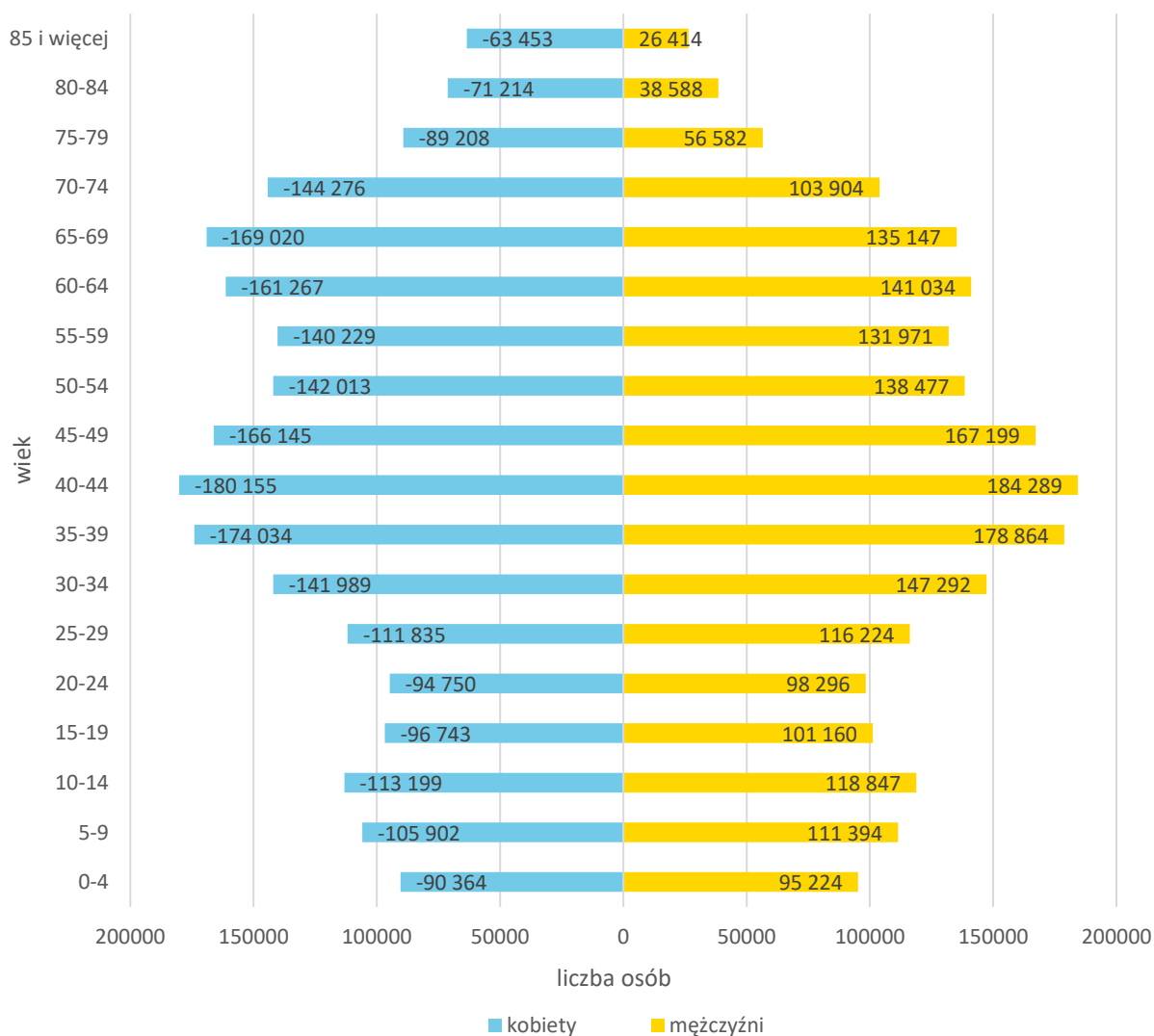
Największy procentowy udział mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym odnotowano w powiatach pszczyńskim (21,45%), bieruńsko-lędzińskim (20,66%) oraz rybnickim (20,57%). Najwięcej osób w wieku produkcyjnym odnotowano w powiatach raciborskim (60,09%), lublinieckim (59,95%) oraz mieście Bytom (59,62%). Z kolei, najwięcej osób w wieku poprodukcyjnym zamieszkuje następujące miasta: Sosnowiec (29,20%), Częstochowa (28,82%), Dąbrowa Górnicza (28,03%).

Mapa 3. Ekonomiczne grupy wiekowe w województwie śląskim

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

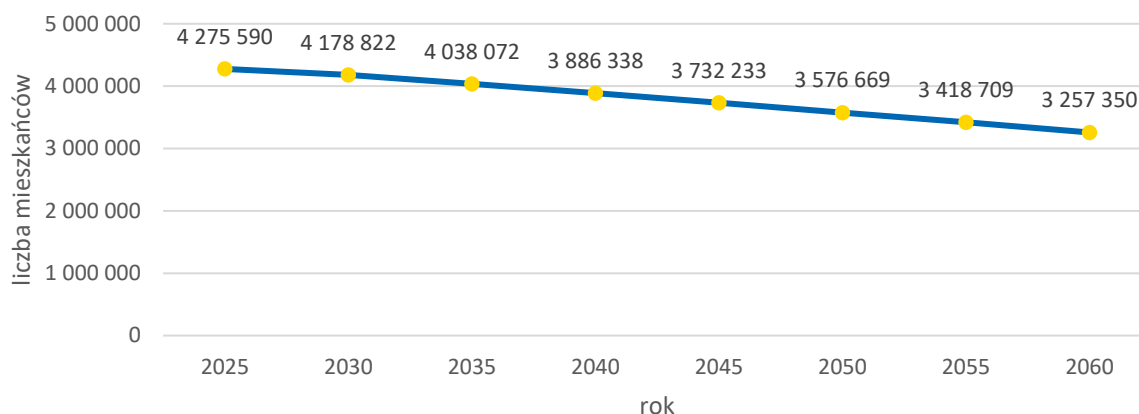
Piramida wieku i płci umożliwia przeanalizowanie sytuacji demograficznej obszaru, z uwzględnieniem zróżnicowania mieszkańców danego obszaru pod względem tych cech. W przypadku województwa śląskiego piramida wieku i płci ma postać piramidy regresywnej. W przypadku takiej piramidy zauważalny jest wyraźny spadek liczby mieszkańców obszaru, przy równoczesnym spadku liczby urodzeń oraz zwiększeniu się odsetka osób w wieku poprodukcyjnym.

Wykres 1. Piramida wieku i płci ludności województwa śląskiego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

Według najnowszej prognozy demograficznej opracowanej przez Główny Urząd Statystyczny na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego Ludność i Mieszkań z 2021 r. wynika, że liczba mieszkańców województwa śląskiego w 2060 r. wyniesie 3 257 350 osób. Oznacza to, iż liczba ta w porównaniu do 2022 r. zmniejszy się aż o 25,06%.

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla województwa śląskiego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

Prognoza demograficzna dla miast na prawach powiatu nie jest optymistyczna. We wszystkich miastach liczba mieszkańców zmniejszy się. Według szacunkowych wyliczeń najwięcej mieszkańców ubędzie w Sosnowcu (-39,59%), Jastrzębiu-Zdrój (39,51%) oraz Częstochowie (38,60%).

Tabela 6. Prognoza demograficzna dla miast na prawach powiatu

Miasto na prawach powiatu	2025 [os.]	2030 [os.]	2035 [os.]	2040 [os.]	2045 [os.]	2050 [os.]	2055 [os.]	2060 [os.]
Bielsko-Biała	163 223	158 765	152 360	145 801	139 463	133 359	127 388	121 333
Bytom	145 667	139 827	133 000	126 068	119 139	112 195	105 290	98 517
Chorzów	100 067	97 480	94 127	90 728	87 369	83 919	80 256	76 450
Częstochowa	201 700	192 223	181 005	169 550	158 316	147 567	137 449	127 880
Dąbrowa Górnicza	111 768	107 262	101 690	95 781	89 922	84 316	79 093	74 070
Gliwice	166 853	161 395	154 039	146 555	139 322	132 361	125 564	118 893
Jastrzębie-Zdrój	80 493	76 232	71 547	66 948	62 571	58 391	54 315	50 287
Jaworzno	85 607	82 570	78 848	74 962	71 011	66 977	62 964	59 034
Katowice	274 016	266 975	256 076	244 976	234 512	224 525	214 647	204 913
Mysłowice	70 938	69 879	68 146	66 233	64 253	62 205	60 069	57 813
Piekary Śląskie	51 015	49 217	47 193	45 074	42 975	40 871	38 798	36 726
Ruda Śląska	128 861	124 595	119 585	114 317	109 056	103 722	98 283	92 861

Miasto na prawach powiatu	2025 [os.]	2030 [os.]	2035 [os.]	2040 [os.]	2045 [os.]	2050 [os.]	2055 [os.]	2060 [os.]
Rybnik	129 061	124 973	119 939	114 635	109 261	103 765	98 225	92 774
Siemianowice Śląskie	62 524	60 346	57 779	55 134	52 482	49 858	47 223	44 638
Sosnowiec	182 966	174 036	163 259	152 293	141 762	131 960	122 852	114 279
Świętochłowice	44 704	42 951	40 964	38 966	36 942	34 892	32 894	30 892
Tychy	120 828	118 016	113 525	108 673	103 807	99 047	94 466	89 880
Zabrze	150 812	144 369	137 038	129 674	122 238	114 739	107 218	99 897
Żory	61 722	61 763	60 877	59 707	58 453	57 145	55 847	54 373

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

Podobnie jak w przypadku miast na prawach powiatu, również we wszystkich powiatach województwa śląskiego liczba mieszkańców spadnie. Najwięcej mieszkańców ubędzie w powiatach: zawierciańskim (31,11%), raciborskim (27,33%) oraz myszkowskim (26,21%). Jedynie niewielkie spadki ludności prognozowane są dla powiatów mikołowskiego i bielskiego, w których liczba mieszkańców zmniejszy się odpowiednio o - 3,83% i -4,30%.

Tabela 7. Prognoza demograficzna dla powiatów

Powiat	2025 [os.]	2030 [os.]	2035 [os.]	2040 [os.]	2045 [os.]	2050 [os.]	2055 [os.]	2060 [os.]
będziński	143 420	140 806	136 535	131 741	126 807	121 869	116 955	111 773
bielski	166 874	169 060	168 943	167 933	166 524	164 643	162 063	158 700
bieruńsko- lędzki	59 609	59 771	59 152	58 196	57 098	55 846	54 322	52 571
cieszyński	174 431	173 936	170 854	167 021	162 809	158 292	153 384	147 995
częstochowski	130 683	129 123	126 045	122 246	118 013	113 517	108 786	103 818
gliwicki	112 429	111 603	109 432	106 820	104 006	100 953	97 573	93 805
kłobucki	81 146	79 269	76 715	73 914	70 970	67 927	64 812	61 524
lubliniecki	74 374	73 210	71 429	69 376	67 174	64 819	62 296	59 669
mikołowski	100 357	101 649	101 725	101 279	100 538	99 454	97 927	95 788
myszkowski	66 905	65 391	63 116	60 611	57 982	55 412	52 846	50 217
pszczyński	110 820	110 763	109 453	107 605	105 476	102 957	99 980	96 651

Powiat	2025 [os.]	2030 [os.]	2035 [os.]	2040 [os.]	2045 [os.]	2050 [os.]	2055 [os.]	2060 [os.]
raciborski	98 167	95 621	92 281	88 644	84 881	80 887	76 750	72 653
rybnicki	76 654	76 396	75 418	74 195	72 748	71 083	69 164	66 998
tarnogórski	139 189	139 256	137 722	135 492	133 002	130 262	126 994	123 161
wodzisławski	149 088	146 129	141 941	137 457	132 768	127 763	122 488	116 990
zawierciański	110 430	106 888	102 317	97 374	92 306	87 308	82 481	77 693
żywiecki	148 189	147 077	143 997	140 359	136 277	131 863	127 047	121 834

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

3.2.3. SZKOLNICTWO

Edukacja w województwie śląskim prowadzona jest na wszystkich szczeblach, począwszy na wychowaniu przedszkolnym, kończąc na edukacji wyższej. W granicach województwa znajduje się 1 918 placówek wychowania przedszkolnego (w tym 1 616 przedszkoli), do których uczęszcza w sumie 164 115 dzieci.

Nauczanie w szkołach podstawowych prowadzone jest w 1 420 szkołach, do których uczęszcza 350 962 uczniów. Szkół ponadpodstawowych znajduje się 763, do których uczęszcza 169 548 uczniów. W województwie znajdują się również szkoły policealne (166 szkół, do których uczęszcza 28 022 uczniów) oraz szkoły dla dorosłych (98 szkół, do których uczęszcza 10 566 osób).

Na terenie województwa śląskiego zlokalizowanych jest 31 uczelni wyższych, na których kształcą się 107 303 studentów. Do najważniejszych uczelni w województwie należą m.in. Uniwersytet Śląski, Politechnika Śląska, Uniwersytet Ekonomiczny oraz Politechnika Częstochowska.

3.2.4. ZATRUDNIENIE

W 2022 r. liczba osób pracujących na terenie województwa śląskiego wyniosła 1 706 791 osób. Największymi generatorami miejsc pracy są ośrodki miejskie, wśród których wymienić należy Katowice (118 884 pracujących), Częstochowę (84 652 pracujących) oraz Sosnowiec (72 872 pracujących). W przypadku udziału osób pracujących w stosunku do ludności w wieku produkcyjnym najwyższe wartości wskaźnika odnotowano w Bielsku Białej (73,8%) oraz Tychach (73,4%).

Tabela 8. Zatrudnienie w województwie śląskim w 2022 r.

Powiat	Liczba pracujących [os.]	Udział osób pracujących w stosunku do ludności w wieku produkcyjnym [%]	Miasto na prawach powiatu	Liczba pracujących [os.]	Udział osób pracujących w stosunku do ludności w wieku produkcyjnym [%]
będziński	57 354	69,2	Bielsko-Biała	69 272	73,8
bielski	70 732	73,2	Bytom	52 837	59,2
bieruńsko- lędziński	24 746	69,8	Chorzów	39 350	65,0
cieszyński	68 378	67,5	Częstochowa	84 652	72,5
częstochowski	53 756	69,1	Dąbrowa Górnicza	45 881	71,2
gliwicki	44 035	65,7	Gliwice	70 544	71,7
kłobucki	34 492	70,7	Jastrzębie- Zdrój	28 038	57,6
lubliniecki	28 488	63,2	Jaworzno	34 353	66,5
mikołowski	41 110	70,4	Katowice	118 884	72,2
myszkowski	27 277	69,9	Mysłowice	28 156	66,6
pszczyński	46 061	69,6	Piekary Śląskie	19 138	63,6
raciborski	35 100	58,4	Ruda Śląska	49 575	64,0
rybnicki	29 186	64,2	Rybnik	49 764	64,5
tarnogórski	53 686	65,9	Siemianowice Śląskie	24 701	67,0
wodzisławski	54 503	61,4	Sosnowiec	72 872	68,5
zawierciański	43 471	67,9	Świętochłowice	16 715	62,1
żywiecki	58 570	69,2	Tychy	50 976	73,4
			Zabrze	56 815	61,4
			Żory	23 323	66,0

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

W województwie śląskim znajduje się łącznie 521 859 podmiotów gospodarki narodowej. Pod względem wielkości podmiotów najwięcej zarejestrowanych jest mikroprzedsiębiorstw – 501 205.

Tabela 9. Podmioty gospodarki narodowej według wielkości przedsiębiorstwa

Liczba pracowników	0-9 os.	10-49 os.	50-249 os.	250-999 os.	1 000 os. i więcej
Liczba podmiotów w województwie śląskim	501 205	16 774	3 350	458	72

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

W 2022 r. przeciętne wynagrodzenie brutto na terenie województwa śląskiego wynosiło 6 728 zł i było nieznacznie wyższe niż przeciętne wynagrodzenie brutto dla całego kraju (6 706 zł). Spośród miast i powiatów najwyższe wartości przeciętnego wynagrodzenia brutto zanotowano w Katowicach (8 017 zł), Jaworznie (7 568 zł) oraz Gliwicach (7 470 zł). Z kolei, najniższe wynagrodzenia występują w powiecie kłobuckim (5 132 zł), wodzisławskim (5 479 zł) oraz bieruńsko-lędzińskim (5 621 zł).

Tabela 10. Przeciętne wynagrodzenie brutto w 2022 r.

Powiat	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]	Miasto na prawach powiatu	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]
będziński	5 672	Bielsko-Biała	6 434
bielski	5 876	Bytom	6 303
bieruńsko-lędziński	5 621	Chorzów	5 954
cieszyński	5 838	Częstochowa	6 019
częstochowski	5 775	Dąbrowa Górnicza	7 272
gliwicki	6 067	Gliwice	7 470
kłobucki	5 132	Jastrzębie-Zdrój	b.d.
lubliniecki	5 685	Jaworzno	7 568
mikołowski	5 958	Katowice	8 017
myszkowski	5 629	Mysłowice	5 755
pszczyński	5 980	Piekary Śląskie	6 550
raciborski	6 823	Ruda Śląska	6 007
rybnicki	5 661	Rybnik	6 135
tarnogórski	6 218	Siemianowice Śląskie	5 956

Powiat	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]	Miasto na prawach powiatu	Przeciętne wynagrodzenie brutto [zł]
wodzisławski	5 479	Sosnowiec	6 127
zawierciański	6 439	Świątchłowice	5 653
żywiecki	6 015	Tychy	6 237
		Zabrze	6 512
		Żory	5 748

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

3.2.5. LICZBA PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z UPRAWNIEŃ DO PRZEJAZDÓW ULGOWYCH

Liczba biletów sprzedanych z ulgami w 2023 r. (okres od grudnia 2022 r. do listopada 2023 r.) wyniosła 571 460 biletów. Największą grupę sprzedanych biletów jednorazowych stanowiły bilety z ulgą 49% (dziecko 4-5 lat, niewidomy, inwalida wojenny, osoba niesamodzielną, weteran), których sprzedano 93 966 sztuk. W grupie biletów miesięcznych najczęściej sprzedano biletów z ulgą 49% (uczeń, osoba niesamodzielną), których sprzedano 280 914 sztuk.

Tabela 11. Rodzaje ulg i liczba biletów sprzedanych w 2023 r.

Rodzaj ulgi	Liczba biletów [szt.]
Bilety jednorazowe	
100% (przewodnik niewidomego, opiekun inwalidy wojennego I gr., opiekun osoby niesamodzielnej)	11
95% (niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji)	37 876
93% (straż graniczna, służba celno-skarbowa, policjant, żołnierz, dziecko niepełnosprawne, opiekun dziecka niepełnosprawnego, inwalida wojenny I gr., żołnierz niezawodowy, dziecko do 4-lat, cywilne niewidome ofiary działań wojennych)	21 899
78% (niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji, kombatant, osoba represjonowana)	62 916
51% (osoba niesamodzielną)	6 401

Rodzaj ulgi	Liczba biletów [szt.]
49% (dziecko 4-5 lat, niewidomy, inwalida wojenny, osoba niesamodzielna, weteran)	93 966
33% (honorowy krwiodawca)	48 809
33% (dziecko niepełnosprawne)	5 453
Bilety miesięczne	
93% (niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji)	164
78% (dziecko niepełnosprawne)	2 525
51% (niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji)	37
51% (student, doktorant)	8 614
49% (uczeń, osoba niesamodzielna)	280 914
37% (niewidomy)	216
33% (nauczyciele)	1 659
	571 460

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

3.2.6. MOTORYZACJA

W 2022 r. w województwie śląskim zarejestrowanych było 3 600 107 pojazdów, co stanowi 10,3% wszystkich pojazdów zarejestrowanych na terenie kraju. **Liczba pojazdów przypadających na 1 000 osób** dla kraju wynosi 923,2 pojazdy, natomiast dla województwa śląskiego wynosi 828,2 pojazdów. Spośród wszystkich powiatów i miast na prawach powiatu najwięcej pojazdów na 1 000 osób zarejestrowanych jest w powiatach: kłobuckim (1 139,4 pojazdów), myszkowskim (1 112,4 pojazdów) oraz mieście Katowice (1 033,6 pojazdy). W ciągu 10 lat zauważalny jest skokowy wzrost liczby pojazdów na 1 000 osób w powiecie kłobuckim (49,2%), Katowicach (42,5%) oraz powiecie myszkowskim (41,8%). Istnieją jednak jednostki samorządowe, które zanotowały znaczny spadek, zaliczają się do nich: Chorzów (-21,9%), Bytom (-16,7%) oraz Siemianowice Śląskie (-16,5%).

Tabela 12. Liczba pojazdów na 1 000 osób

Powiat	2012	2022	Miasto na prawach powiatu	2012	2022
będziński	770,8	822,7	Bielsko-Biała	687,5	929,3
bielski	728,8	841,1	Bytom	799,9	666,4
bieruńsko- lędziński	720,4	807,5	Chorzów	782,5	610,8
cieszyński	749,3	840,7	Częstochowa	765,1	840,4
częstochowski	749,7	1 004,3	Dąbrowa Górnicza	787,2	819,4
gliwicki	734,5	820,1	Gliwice	770,8	903,5
kłobucki	763,9	1 139,4	Jastrzębie- Zdrój	807,5	738,9
lubliniecki	773,3	925,7	Jaworzno	779,3	754,8
mikołowski	724,0	809,5	Katowice	725,3	1 033,6
myszkowski	784,7	1 112,4	Mysłowice	775,3	745,6
pszczyński	758,2	837,3	Piekary Śląskie	808,2	694,5
raciborski	769,8	781,4	Ruda Śląska	779,0	673,3
rybnicki	771,0	806,7	Rybnik	753,3	801,4
tarnogórski	695,7	775,9	Siemianowice Śląskie	797,5	666,1
wodzisławski	780,5	778,6	Sosnowiec	836,3	735,0
zawierciański	682,0	874,7	Świętochłowice	750,5	676,4
żywiecki	736,6	794,4	Tychy	678,9	909,7
			Zabrze	786,2	720,0
			Żory	780,8	745,9

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL (dostęp: 06.05.2024 r.)

3.2.7. LOKALIZACJA OBIEKTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Generatory ruchu pełnią kluczową rolę w kształtowaniu codziennych zachowań transportowych mieszkańców. Najważniejszymi generatorami ruchu są obiekty użyteczności publicznej takie jak urzędy, szpitale i przychodnie, obiekty kultury, obiekty kultu religijnego, obiekty oświatowe, obiekty sportowe oraz obiekty handlowe. Najwięcej obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych jest w Katowicach oraz stolicach poszczególnych aglomeracji tj. miastach Bielsko-Biała oraz Częstochowa. Graficzne zobrazowania sumarycznej powierzchni obiektów przypadających na poszczególne powiaty przedstawiono na mapach od 21 do 24 w części graficznej.

3.3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Województwo śląskie posiada dobrze rozwiniętą sieć transportową, na którą składa się **sieć drogowa** (autostrady, drogi ekspresowe, drogi krajowe i wojewódzkie) oraz **linie kolejowe**, o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Województwo leży na przecięciu dwóch korytarzy transportowych, które wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej. Tak dobrze rozwinięta sieć transportowa przekłada się na jedną z najwyższych gęstości, zarówno dróg publicznych, jak i linii kolejowych w skali kraju.

3.3.1. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA NA TLE KRAJU I EUROPY

Głównymi ciągami o znaczeniu międzynarodowym są Paneuropejskiej Korytarze Transportowe oraz Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T). **Paneuropejskie Korytarze Transportowe** to ciągi komunikacyjne tworzące spójny system transportowy w państwach europejskich. Przez województwo śląskie przechodzą dwa paneuropejskie korytarze międzynarodowe:

1. Korytarz III relacji wschód-zachód: Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów;
2. Korytarz VI relacji północ-południe: Gdańsk – Katowice – Żylna, z odgałęzianiem do Ostrawy i Brna.

Mapa 4. Paneuropejski korytarz transportowy**Legenda:**

- 1 - Korytarz I – Helsinki - Lubeka
- 2 - Korytarz II – Berlin – Niżny Nowogród
- 3 - Korytarz III – Bruksela - Kijów
- 4 - Korytarz IV - Drezno - Stambuł
- 5 - Korytarz V – Wenecja / Bratysława / Rijeka / Ploce - Kijów
- 6 - Korytarz VI – Gdynia – Katowice - Brno
- 7 - Korytarz VII – rzeka Dunaj
- 8 - Korytarz VIII – Durres - Konstanca
- 9 - Korytarz IX – Helsinki – Aleksandropol / Odessa / Klaipeda / Królewiec
- 10 - Korytarz X – Salzburg / Graz / Budapeszt – Saloniki / Zagrzeb / Igumenitsa

Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Paneuropejski_korytarz_transportowy#/media/Plik:Pan-European_corridors.svg
(dostęp: 21.05.2024 r.)

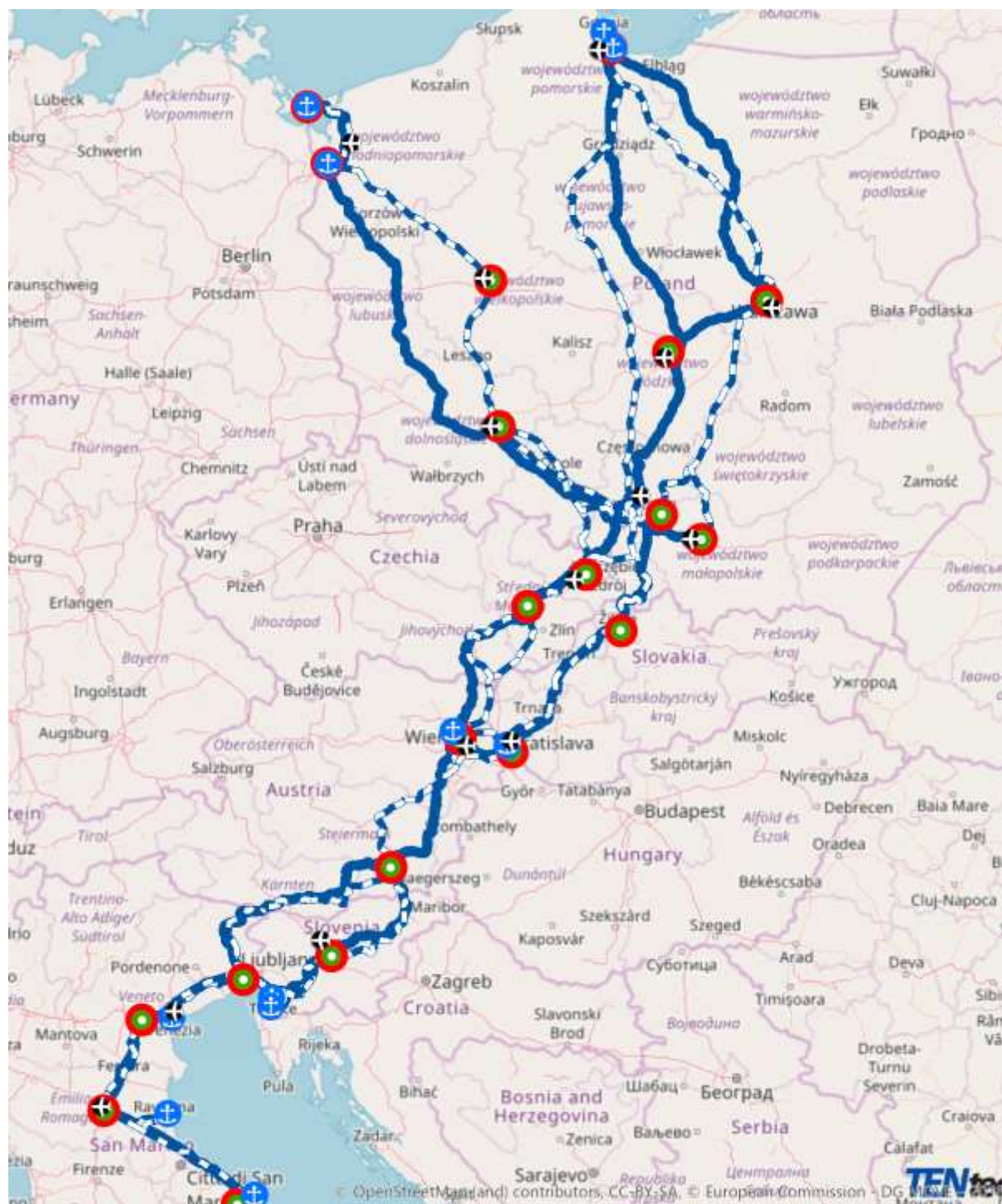
Transeuropejska Sieć Transportowa to unijny program transportowy, skupiający sieć drogową, kolejową, wodną oraz powietrzną państw członkowskich Unii Europejskiej. W najnowszym opracowaniu ustanowiono dziewięć korytarzy, które zastąpiły 30 projektów priorytetowych TEN-T:

- Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie;
- Morze Północne – Morze Bałtyckie;
- Morze Śródziemne;
- Wschód/wschodnia część regionu morza Śródziemnego;
- Skandynawia – Morze Śródziemne;
- Ren – Alpy;
- Atlantyk;
- Morze Północne – Morze Śródziemne;
- Ren – Dunaj.

Przez obszar Polski przebiegają korytarze sieci bazowej tj. Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie. W ramach korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie przez obszar województwa śląskiego przebiegają następujące korytarze:

- Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków;
- Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków;
- Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń;
- Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa;
- Katowice – Bielsko-Biała – Żylica – Bratysława – Ancona;

Mapa 5. Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie



Źródło: <https://www.kbrbd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/03/Road-safety-in-the-TEN-T-CNC-in-Poland.pdf>
(dostęp: 07.01.2025 r.)

W ramach korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie przez obszar województwa śląskiego przebiegają dwa korytarze:

- Łódź – Katowice/Wrocław;
- granica Ukrainy – Rzeszów-Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg.

Mapa 6. Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie

Źródło: <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/03/Road-safety-in-the-TEN-T-CNC-in-Poland.pdf>
(dostęp: 07.01.2025 r.)

Na obszarze województwa śląskiego funkcjonują też 4 węzły miejskie sieci TEN-T: Katowice/Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Bielsko-Biała, Częstochowa oraz Rybnik.

3.3.2. INFRASTRUKTURA DROGOWA

W granicach Polski znajduje się 427 580 km dróg publicznych, w tym w województwie śląskim 24 797 km. **Wskaźnik długości dróg w przeliczeniu na 100 km² powierzchni** wynosi w Polsce 136,7 km, a dla województwa śląskiego 201,1 km. Długość dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych w granicach województwa wynosi 1 279,1 km, dróg wojewódzkich 1 504,3 km, dróg powiatowych 6 052,0 km, a dróg gminnych 13 068,7 km.

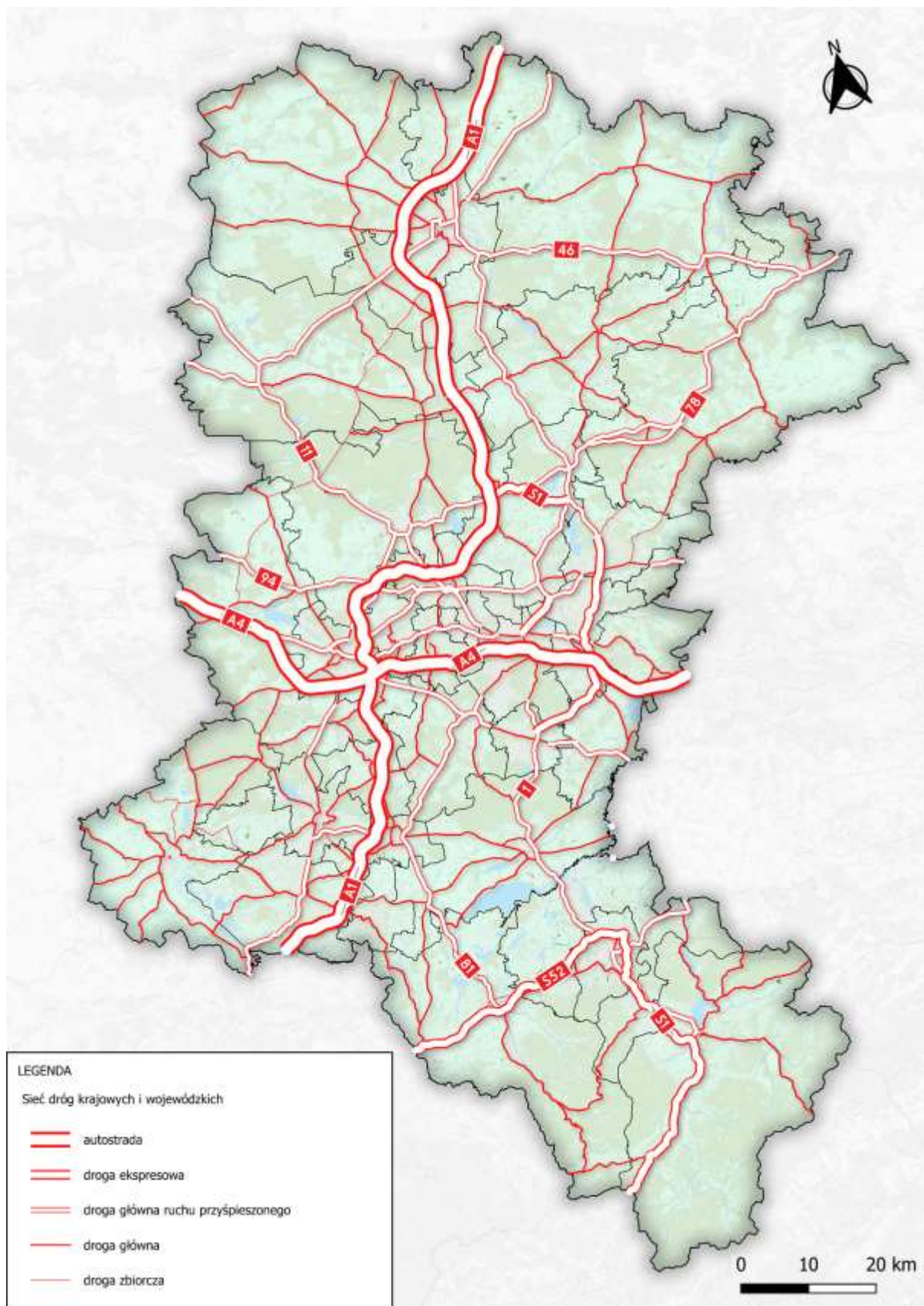
Szkielet układu drogowego województwa śląskiego tworzą autostrady A1 i A4, jak również drogi ekspresowe S1 oraz S52. Autostrada A1 zapewnia połączenie w relacji północ-południe i stanowi część europejskiej trasy E75, natomiast autostrada A4 poprowadzona jest w relacji zachód-wschód jako część europejskiej trasy E40. Droga ekspresowa S1 została częściowo zrealizowana i obecnie budowane są kolejne jej odcinki, które sprawią, iż droga zapewni połączenie Beskidu Śląskiego z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią.

Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 województwo śląskie charakteryzuje się najwyższym obciążeniem ruchu na drogach krajowych spośród wszystkich województw. Do najbardziej obciążonych dróg, na których odnotowano najwyższe dobowe wartości należą:

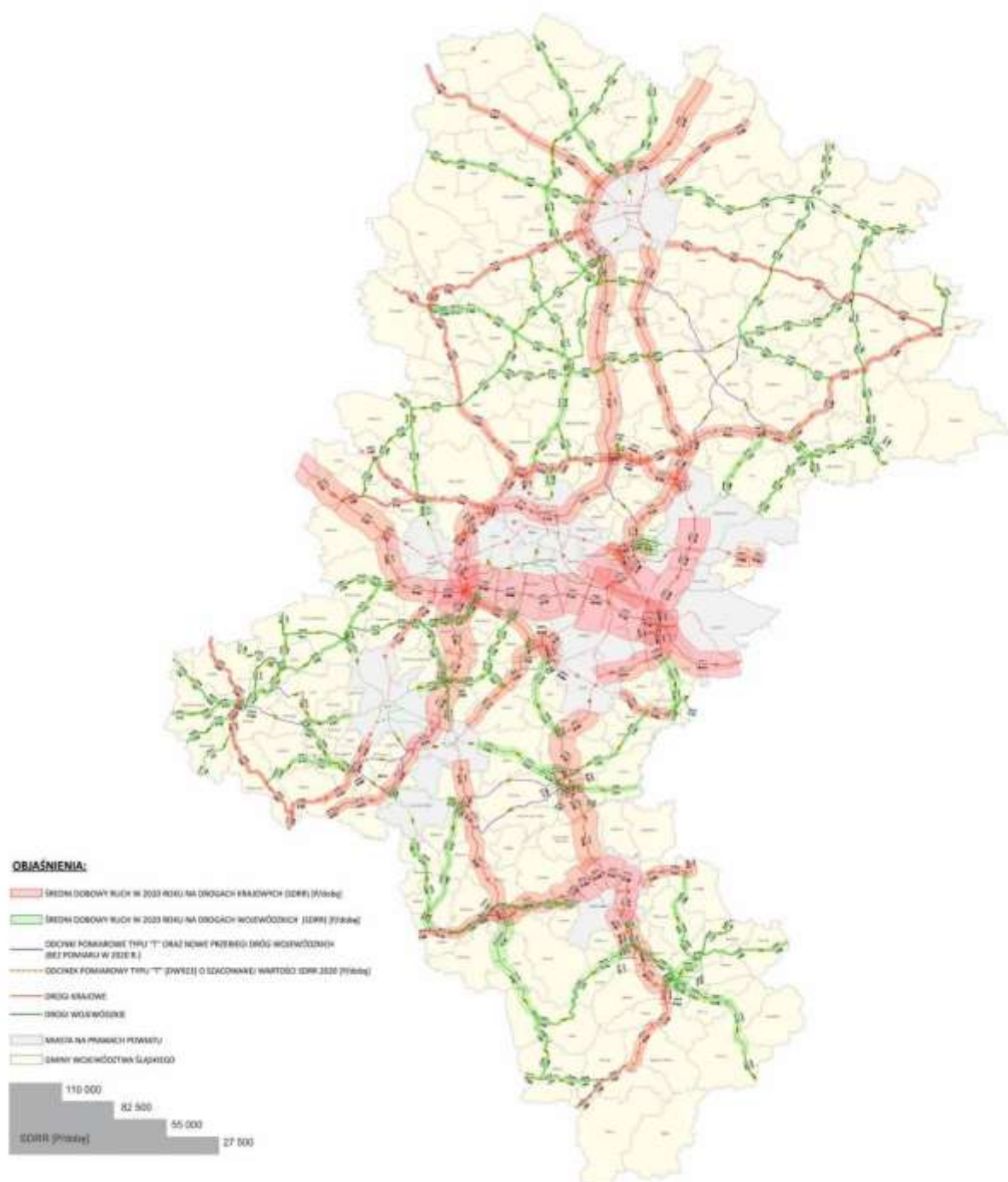
- S86 na odcinku Sosnowiec – Katowice (ok. 113 tys. poj./dobę);
- A4 na odcinku przechodzącym przez Katowice (ok. 101 tys. poj./dobę).

Najmniejsze obciążenie ruchu na drogach krajowych odnotowano na DK 69 w okolicach Zwardonia, po której poruszało się ok. 1 000 poj./dobę.

Spośród dróg wojewódzkich największy ruch występował na DW 946 w Żywcu, po której poruszało się ponad 32 tys. poj./dobę, tym samym odcinek tejże drogi wojewódzkiej był najbardziej ruchliwym odcinkiem spośród wszystkich dróg wojewódzkich w Polsce.

Mapa 7. Sieć drogowa województwa śląskiego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 8. Natężenie ruchu drogowego w województwie śląskim

Źródło: Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego

3.3.3. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

W 2022 r. długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie śląskim należała do jednych z największych w Polsce i wynosiła 1 868 km. Ponad 92% sieci kolejowej jest zelektryfikowana, a linie kolejowe nieelektryfikowane mają jedynie znaczenie lokalne. Ponad 55% długość wszystkich linii stanowią te posiadające co najmniej dwa tory². **Gęstość sieci kolejowej** województwa jest najwyższa w kraju i wynosi 15,1 km/100 km².

Przez województwo śląskie przebiegają linie kolejowe o znaczeniu krajowym oraz międzynarodowym, wyznaczone na podstawie unijnych umów tj. AGC i AGTC. Należą do nich:

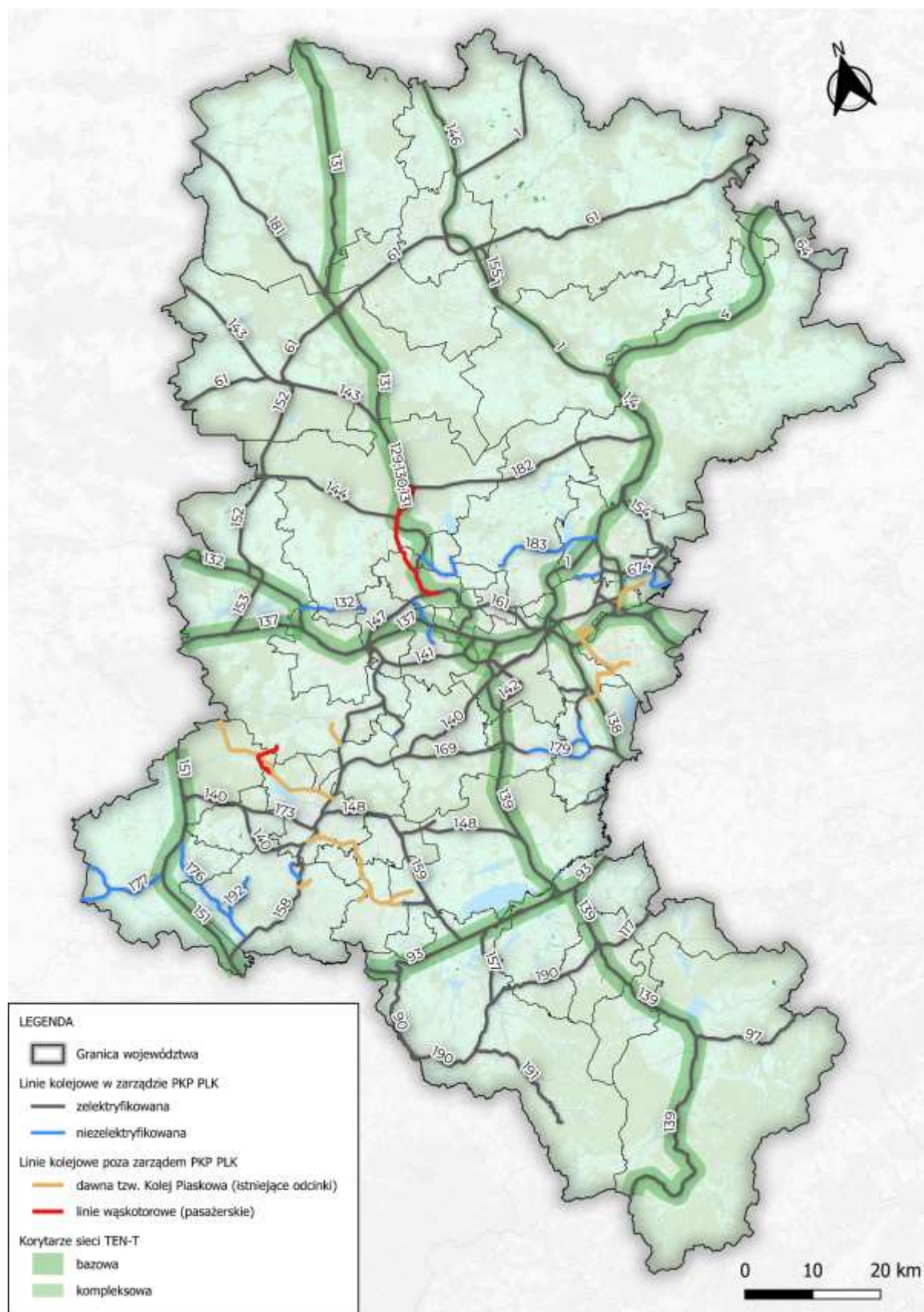
- E 30/C-E 30: Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Tarnów – Przemyśl – Medyka
- E 59/C-E 59: Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki;
- E 65: Gdynia – Gdańsk – Tczew – Iława – Warszawa – Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń/Zebrzydowice
- C-E 65: Gdynia – Tczew – Bydgoszcz - Chorzów Batory – Tychy – Bielsko-Biała – Zwardoń.

Kluczową rolę w transporcie kolejowym na terenie województwa odgrywa **Centralna Magistrala Kolejowa**, która wchodzi w skład międzynarodowego korytarza E 65. Linia przebiega od Zawiercia do Grodziska Mazowieckiego (województwo mazowieckie) i pełni kluczową rolę w połączeniach pomiędzy miastami województwa śląskiego a Warszawą.

Linia kolejowa E 30 należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, zapewniając połączenie między Niemcami, Polską i Ukrainą. Długość linii w granicach Polski wynosi 677 km. Linia przebiega przez następujące polskie miasta: Zgorzelec – Bolesławiec – Legnicę – Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle – Zabrze – Katowice – Jaworzno – Trzebinę – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl.

Linia kolejowa E 65/C-E 65 należy do VI Europejskiego Korytarza Transportowego, zapewniając połączenie między krajami bałtyckimi a krajami zlokalizowanymi nad Morzem Adriatyckim i na Bałkanach. W granicach Polski linia E 65 przebiega przez następujące miasta: Gdynia – Tczew – Warszawa – Katowice – Tychy – Bielsko-Biała – Zwardoń.

² Główny Urząd Statystyczny

Mapa 9. Sieć kolejowa województwa śląskiego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Na sieci kolejowej znajdują się liczne przystanki i stacje, w obrębie których realizowana jest wymiana pasażerska. Na obszarze województwa śląskiego znajduje się kilkanaście stacji węzłowych. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego największa wymiana pasażerska w 2023 r. w województwie śląskim odbywała się na stacji Katowice, która obsłużyła w całym roku 17,70 mln pasażerów. Czyni ją to czwartą największą pod względem wymiany pasażerskiej stacją w kraju. Średnio na dobę korzysta z niej 48,5 tys. osób, natomiast średnia dobowa liczba zatrzymań pociągów na tej stacji to 395.

Tabela 13. Stacje kolejowe z największą dobową wymianą pasażerską

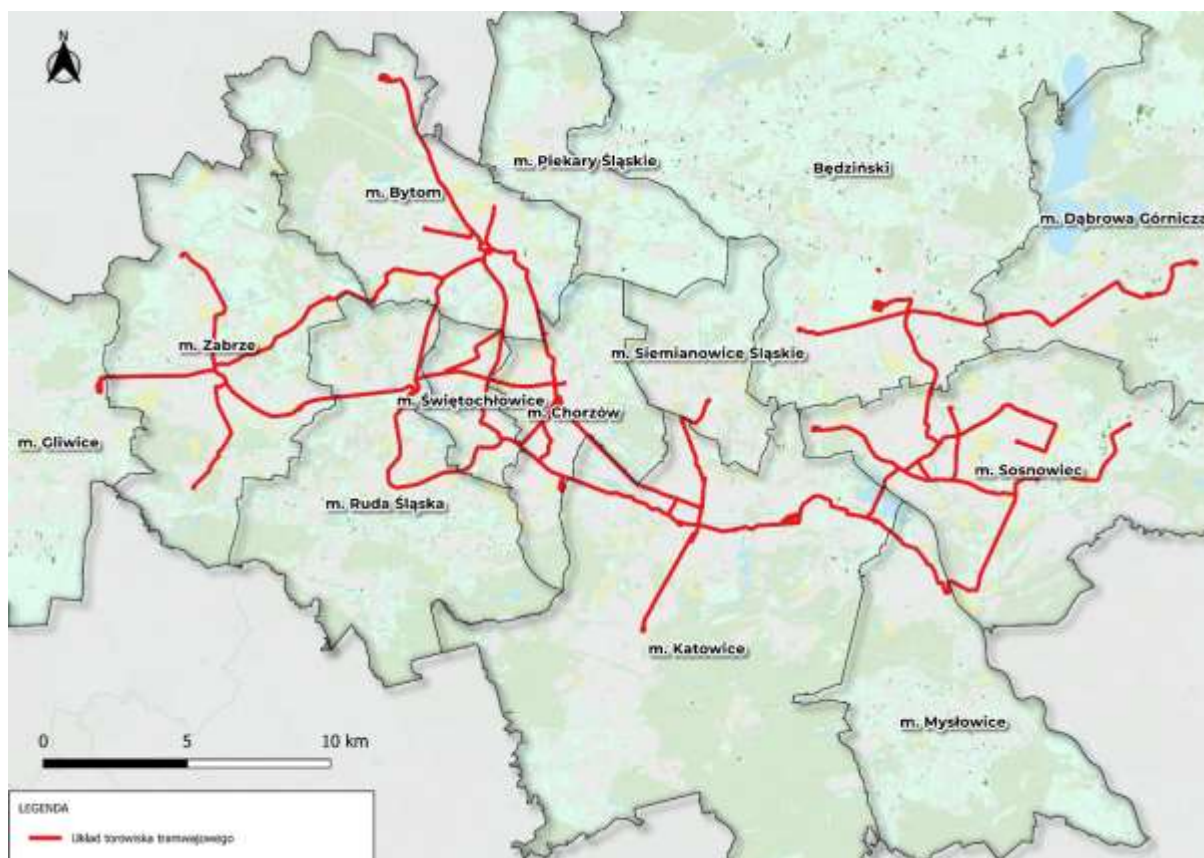
Stacja kolejowa	Dobowa wymiana pasażerska w 2023 r. [pas.]
Katowice	48 500
Częstochowa	10 100
Gliwice	9 800
Bielsko-Biała Główna	5 700
Zawiercie	4 300
Zabrze	4 200
Sosnowiec Główny	3 800
Rybnik	3 700
Tychy	3 200
Pszczyna	2 800

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych UTK (dostęp: 27.05.2024 r.)

3.3.4. LINIE TRAMWAJOWE

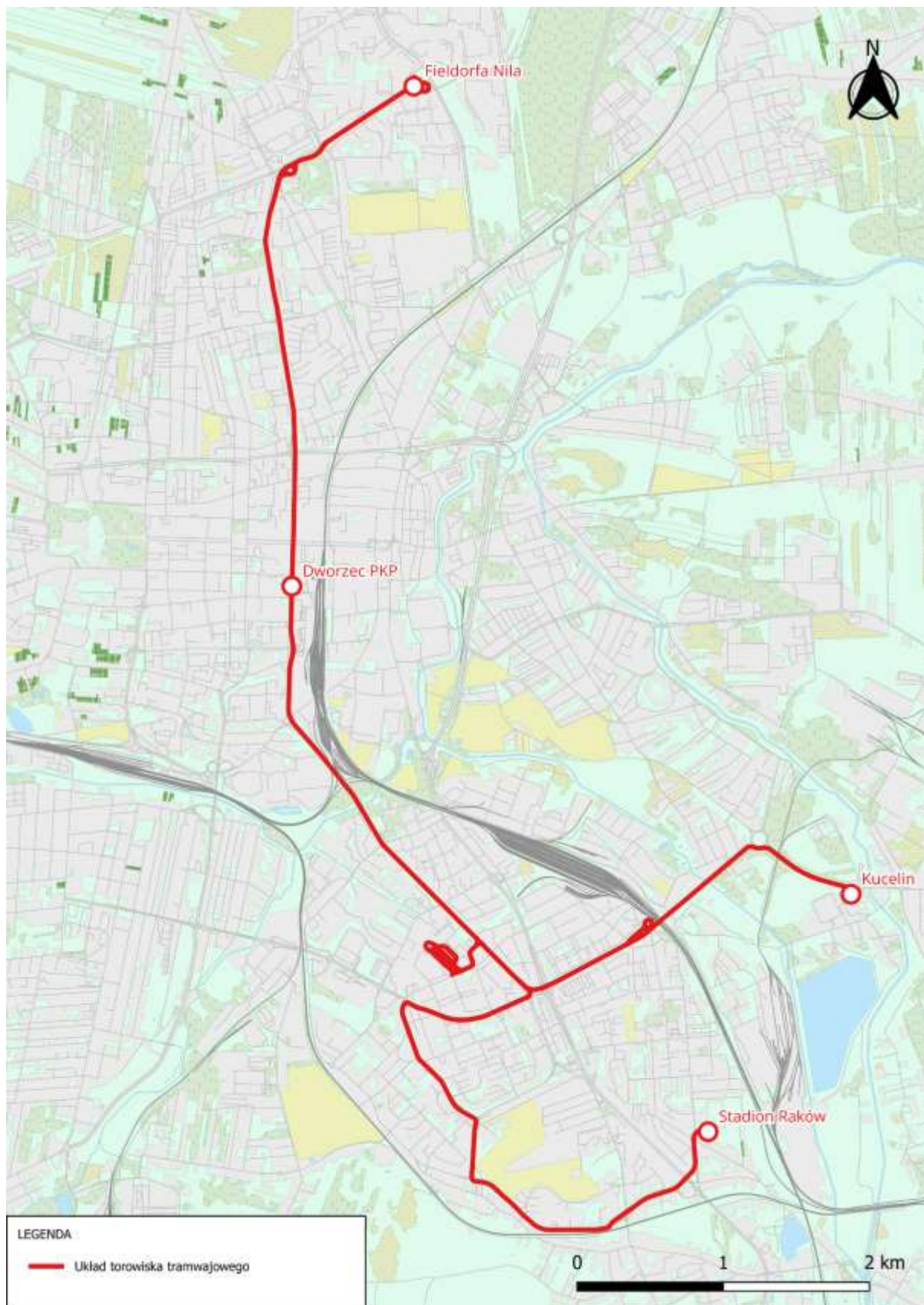
Transport tramwajowy na terenie województwa śląskiego uruchamiany jest obecnie w ramach dwóch odrębnych sieci – w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz Częstochowie.

Na sieć tramwajową Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, obsługiwaną przez przedsiębiorstwo **Tramwaje Śląskie**, składa się 28 linii (stan na dzień 07.01.2025 r.) łączących 13 miast GZM: Katowice, Będzin, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowę Górniczą, Gliwice, Mysłowice, Rudę Śląską, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice oraz Zabrze. Według stanu na sierpień 2024 r. łączna długość torowisk wynosi 348,5 km toru pojedynczego, z czego 313 km jest eksploatowanych w ruchu pasażerskim. Ważnym aspektem specyfiki sieci tramwajowej jest występowanie odcinków linii jednotorowych, których długość wynosi 55,5 km.

Mapa 10. Sieć tramwajowa w GZM

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Oprócz sieci tramwajowej Górnos Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na terenie województwa funkcjonuje ona także w Częstochowie. Sieć obsługiwana przez **MPK w Częstochowie** składa się z 3 linii tramwajowych. Długości toru pojedynczego wynosi 30 km. W latach 2019-2021 praktycznie cała sieć (z wyłączeniem trasy do Kucelina) została kompleksowo zmodernizowana, a w ramach tego projektu zakupiono także 10 niskopodłogowych tramwajów PESA Twist (2010N/2).

Mapa 11. Sieć tramwajowa w Częstochowie

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.3.5. TRANSPORT LOTNICZY

Na północ od Katowic, w odległości ok. 30 km znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach. W 2023 r. lotnisko obsłużyło 5 609 022 pasażerów i był to najlepszy wynik w historii tego portu lotniczego. Roczna przepustowość portu lotniczego wynosi ok. 8 mln pasażerów. Lotnisko dysponuje jedną z najdłuższych dróg startowych w kraju, która liczy 3 200 metrów długości. Port lotniczy składa się z trzech terminali lotniczych (A,B i C). Podróżni mogą korzystać obecnie z lotów przewoźników takich jak PLL LOT, Lufthansa, jak również Ryanair i Wizz Air.

W grudniu 2023 r. zainaugurowano połączenie kolejowe do Portu Lotniczego. Uruchomienie połączenia kolejowego do lotniska było możliwe dzięki odbudowie i rewitalizacji linii kolejowej nr 182 Zawiercie – Tarnowskie Góry wraz z budową stacji Pyrzowice Lotnisko. Połączenia na lotnisko realizowane są przez Koleje Śląskie sp. z o.o. na trasie linii S9, która kursuje między Częstochową, a Tarnowskimi Górami.

3.3.6. TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY

W granicach województwa znajduje się Kanał Gliwicki, który łączy Gliwice z Odrą. Długość kanału wynosi 40,6 km, natomiast średnia szerokość wynosi 39,5 m. W Gliwicach znajduje się Port Gliwice, który wraz ze stacją kolejową, terminalem celnym, wolnym obszarem celnym, bazą magazynową tworzy Śląskie Centrum Logistyki. Port uważany jest za najnowocześniejszy i najbardziej uniwersalny port śródlądowy w kraju. Dzięki połączeniu przez Kanał Gliwicki port ma dostęp do portów morskich zlokalizowanych nad Morzem Bałtyckim oraz całą siecią wodną w Europie Zachodniej.

3.4. LOKALIZACJA GŁÓWNYCH WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Główne węzły przesiadkowe w zakresie przewozów pasażerskich na terenie województwa śląskiego powstały na styku systemów transportowych: kolejowego, drogowego lub tramwajowego. Najczęściej w ramach węzła przesiadkowego realizowana jest wymiana podróżnych pomiędzy transportem regionalnym lub ponadregionalnym a transportem miejskim lub aglomeracyjnym.

Na terenie województwa śląskiego wyróżniono 38 węzłów przesiadkowych mających znaczenie w przewozach wojewódzkich. Zdecydowana większość to węzły integrujące transport kolejowy z innymi środkami transportu. Rozkład przestrzenny węzłów przesiadkowych przedstawiono na mapie 26 w części graficznej dokumentu.

Tabela 14. Charakterystyka głównych węzłów przesiadkowych o znaczeniu regionalnym

Węzeł przesiadkowy	Środki transportu					Parking samochodowy	Parking rowerowy
	kolej	autobus	tramwaj	samochód	rower		
Będzin Miasto	x	x		x	x	x	x
Bielsko-Biała Główna	x	x		x	x	x	x
Bieruń Nowy	x			x	x	x	
Bytom	x	x	x	x	x	x	
Cieszyn	x	x		x		x	

Węzeł przesiadkowy	Środki transportu					Parking samochodowy	Parking rowerowy
	kolej	autobus	tramwaj	samochód	rower		
Chorzów Batory	x	x	x	x	x		
Czechowice-Dziedzice	x	x		x	x	x	x
Częstochowa	x	x	x	x	x	x	x
Częstochowa Raków	x	x	x	x	x	x	x
Częstochowa Stradom	x	x		x	x	x	x
Dąbrowa Górnicza	x	x		x	x	x	x
Dąbrowa Górnicza Zabkowice	x	x			x	x	x
Gliwice	x	x		x	x	x	x
Imielin	x	x		x	x	x	x
Katowice	x	x	x	x	x	x	x
Katowice Ligota	x	x		x	x	x	x
Katowice Piotrowice	x	x					
Katowice Zawodzie	x	x	x	x	x	x	x
Kochanowice	x	x		x	x	x	x
Lubliniec	x	x		x	x	x	x
Łazy	x	x		x		x	
Łodygowice	x	x		x	x	x	x
Mikolów	x	x		x	x	x	
Myszków	x	x		x		x	
Poraj	x	x		x	x	x	x
Pszczyna	x	x		x	x	x	x
Racibórz	x	x		x		x	
Radzionków Rojca	x				x		
Ruda Chebzie	x	x	x	x	x	x	

Węzeł przesiadkowy	Środki transportu					Parking samochodowy	Parking rowerowy
	kolej	autobus	tramwaj	samochód	rower		
Rybnik	x	x		x	x	x	x
Rybnik Paruszowiec	x			x	x	x	x
Sosnowiec Główny	x	x	x	x	x	x	
Tarnowskie Góry	x	x		x	x	x	x
Tychy	x	x		x	x	x	x
Tychy Lodowisko	x	x		x	x	x	x
Wisła Uzdrowisko	x	x			x		x
Wodzisław Śląski	x	x		x	x	x	
Zabrze	x	x	x	x	x	x	
Zawiercie	x	x		x	x	x	x
Żory		x		x	x	x	x
Żywiec	x	x		x		x	

Nazwy węzłów przesiadkowych w przypadku, gdy w ich obszarze znajduje się stacja kolejowa są tożsame z nazwą stacji kolejowej.

Źródło: Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z przeprowadzeniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wykonaniem analiz diagnostyczno-prognostycznych w zakresie funkcjonowania regionalnego systemu transportu. Część I Studium analityczno-prognostyczne Etap 1 - 5

Tabela 15. Zestawienie charakterystyk węzłów przesiadkowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Stacja kolejowa	Typ połączeń kolejowych	Liczba podsystemów transportu miejskiego
Będzin Miasto	IC, REG	1
Bytom	IC, REG	2
Chorzów Batory	IC, REG	2
Chorzów Miasto	REG	2
Chorzów Stary	REG	1
Dąbrowa Górnicza	IC, REG	1
Dąbrowa Górnicza Gołonóg	REG	1

Stacja kolejowa	Typ połączeń kolejowych	Liczba podsystemów transportu miejskiego
Dąbrowa Górnicza Ząbkowice	REG	1
Gliwice	IC, REG	1
Gliwice Łabędy	REG	1
Katowice	IC, REG	2
Katowice Ligota	REG	1
Katowice Piotrowice	REG	1
Katowice Zawodzie	REG	2
Łaziska Górne	REG	0
Mikolów	IC, REG	1
Mysłowice	IC, REG	2
Orzesze	REG	0
Radzionków Rojca	REG	1
Rudziniec Gliwicki	REG	1
Ruda Śląska	REG	1
Sosnowiec Dańdówka	REG	2
Sosnowiec Główny	IC, REG	2
Sosnowiec Kazimierz	REG	2
Sosnowiec Porąbka	REG	2
Tarnowskie Góry	REG	1
Tychy	IC, REG	2
Tychy Lodowisko	REG	2
Zabrze	IC, REG	2

IC – międzywojewódzkie,

REG – regionalne

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z przeprowadzeniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wykonaniem analiz diagnostyczno-prognostycznych w zakresie funkcjonowania regionalnego systemu transportu. Część I Studium analityczno-prognostyczne Etap 1 - 5

Wśród centrów przesiadkowych planowanych do realizacji znajdują się centra przesiadkowe przy stacjach kolejowych w takich miastach jak: Bytom oraz Tarnowskie Góry, które zintegrują transport kolejowy z metropolitalnym transportem autobusowym.

3.5. DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

3.5.1. DOSTĘPNOŚĆ DO KOLEJOWEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej na terenie województwa śląskiego zależy od trasy przebiegu linii kolejowej oraz od położenia na niej przystanku kolejowego lub stacji. Na terenie województwa znajduje się ponad 200 funkcjonujących przystanków i stacji kolejowych. Analizy dostępności przestrzennej do transportu kolejowego opracowano na podstawie bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10k), Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO) oraz danych o ludności krajowej z Narodowego Spisu Powszechnego z 2021 r. Według otrzymanych wyliczeń, w buforze 833 m od stacji lub przystanku kolejowego³ mieszka 37,4% mieszkańców województwa śląskiego. Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej przedstawiono na mapie 15 w części graficznej.

3.5.2. DOSTĘPNOŚĆ DO DROGOWEJ I TRAMWAJOWEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Weryfikacja dostępności do drogowej i tramwajowej infrastruktury transportowej dla transportu zbiorowego została zbadana analogicznie, jak w przypadku dostępności do kolejowej infrastruktury transportowej na podstawie wyżej wskazanych źródeł danych. Według otrzymanych wyliczeń w buforze 416 metrów od przystanku autobusowego lub tramwajowego⁴ mieszka 92,8% mieszkańców województwa śląskiego. Należy jednak zaznaczyć, że bardzo dobra dostępność do przystanku autobusowego nie oznacza, że mieszkaniiec posiada bardzo dobry dostęp do połączeń transportu autobusowego, w szczególności na obszarach wiejskich. Dostępność do drogowej i tramwajowej infrastruktury transportowej przedstawiono na mapie 16 w części graficznej.

³ Wielkość bufora stosowana do wyliczania Sustainable Urban Mobility Indicator (SUMI) w zakresie dostępności do publicznego transportu zbiorowego.

⁴ Ibidem.

4. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

4.1. KOMUNIKACJA KOLEJOWA

W zakresie kolejowego transportu publicznego jedynym organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych jest województwo, którego zadania wykonuje Marszałek Województwa Śląskiego. Marszałek na podstawie odpowiednich umów zleca realizację kolejowych przewozów pasażerskich operatorom kolejowym. Na mocy Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22), województwo śląskie zawarło bezpośrednio dwie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (spełnione są przesłanki zawarte w art. 22 pkt 2, 3 ustawy PTZ) ze spółkami:

- **Koleje Śląskie sp. z o.o.** – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r., zawarta w dniu 15 grudnia 2015 r. Następnie w lipcu 2017 r. zawarto aneks do umowy przedłużający termin jej obowiązywania do 31 grudnia 2030 r. Określa rozkład jazdy pociągów objętych rekompensatą za okres od 01.01.2016 r. do 31.12.2030 r.
- **POLREGIO S.A.** (dawniej Przewozy Regionalne sp. z o.o.) – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 15 grudnia 2019 r. do 8 grudnia 2029 r., zawarta w dniu 27 grudnia 2019 r. Określa rozkład jazdy pociągów objętych rekompensatą za okres od 15 grudnia 2019 r. do 8 grudnia 2029 r.

Ponadto w trybie określonym art. 11 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, w 2023 r. przeprowadzono przetarg nieograniczony na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 14 grudnia 2030 r. na linii komunikacyjnej Częstochowa – Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice. W ramach przetargu wpłynęła oferta Kolei Śląskich na kwotę 135,6 mln zł, która została wybrana jako najkorzystniejsza. Umowa ze spółką została zawarta 24 listopada 2023 r.

4.2. KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA

Pasażerskie przewozy autobusowe wykonywane w województwie na obszarze co najmniej dwóch powiatów organizowane są przez związek metropolitalny, związki międzygminne i powiatowo-gminne, jednostki budżetowe miast, a także przez przewoźników komercyjnych.

Do zadań organizatorów przewozów należą:

- planowanie publicznego transportu zbiorowego;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Przewoźnicy komercyjni wykonują przewozy pasażerskie na danych trasach samodzielnie na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydawanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Są to firmy prywatne, które na podstawie znajomości rynku i popytu na dane usługi transportowe świadczą usługi w zakresie pasażerskiego transportu zbiorowego. Zasady przewozu osób oraz oferta taryfowa na

liniach komercyjnych określana jest w sposób indywidualny, charakterystyczny dla danego przewoźnika.

4.3. JEDNOSTKI ORGANIZUJĄCE PRZEWozy WOJEWÓDZKIE NA PODSTAWIE POROZUMIEŃ

4.3.1. MIĘDZYGMINNY ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY Z SIEDZIBĄ W JASTRZĘBIU-ZDRÓJU

Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju został powołany w celu: wspólnego realizowania wybranych zadań o charakterze publicznym, reprezentowania i obrony wspólnych interesów w tym zakresie oraz działając na podstawie postanowień rozdziału 2 (Zakres działania i zadania gminy) art. 10 i rozdziału 7 (Związki i porozumienia międzygminne) ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 609 z późn. zm.).

Członkami Związku są gminy: Czerwionka-Leszczyny, Jastrzębie-Zdrój, Marklowice, Mszana, Pawłowice, Pszów, Radlin, Rydułtowy, Suszec, Żory.

Na zlecenie MZK w Jastrzębiu-Zdrój przewozy pasażerskie realizowane są na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój oraz na terenie miast: Wodzisław Śląski, Żory, Radlin, Rybnik, Rydułtowy, Pszów, Knurów, Orzesze i Pszczyna, jak też w gminach Czerwionka-Leszczyny, Marklowice, Mszana, Kornowac, Ornontowice, Pawłowice, Strumień, Suszec, Świerklany i Zebrzydowice.

W dniu 29 lutego 2024 roku MZK w Jastrzębiu-Zdroju zawarło z Województwem Śląskim porozumienie w sprawie powierzenia Międzygminnemu Związkowi Komunikacyjnemu z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju zadania własnego województwa śląskiego, polegającego na organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Porozumienia pomiędzy ww. podmiotami zawierane są corocznie, począwszy od 2012 r.

Przedmiotem porozumienia jest organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w wojewódzkich przewozach na liniach autobusowych o nr 300, 301, 304, 305, R10.

Celem tego porozumienia jest zapewnienie przez MZK w Jastrzębiu-Zdroju zadań własnych województwa śląskiego określonych w art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy o samorządzie województwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 566) w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Porozumienie zostało zawarte na czas określony i obowiązuje do końca 2024 roku.

W związku z porozumieniem dotacje przekazywane MZK w Jastrzębiu-Zdroju w ramach porozumienia z budżetu województwa śląskiego pochodzą w całości z budżetów gmin: Ornontowice, Zebrzydowice oraz miasta Orzesze na podstawie umów zawartych ze wskazanymi gminami w sprawie pomocy finansowej udzielanej województwie śląskiemu.

5. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

5.1. PASAŻERSKI TRANSPORT KOLEJOWY

5.1.1. SIEĆ KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

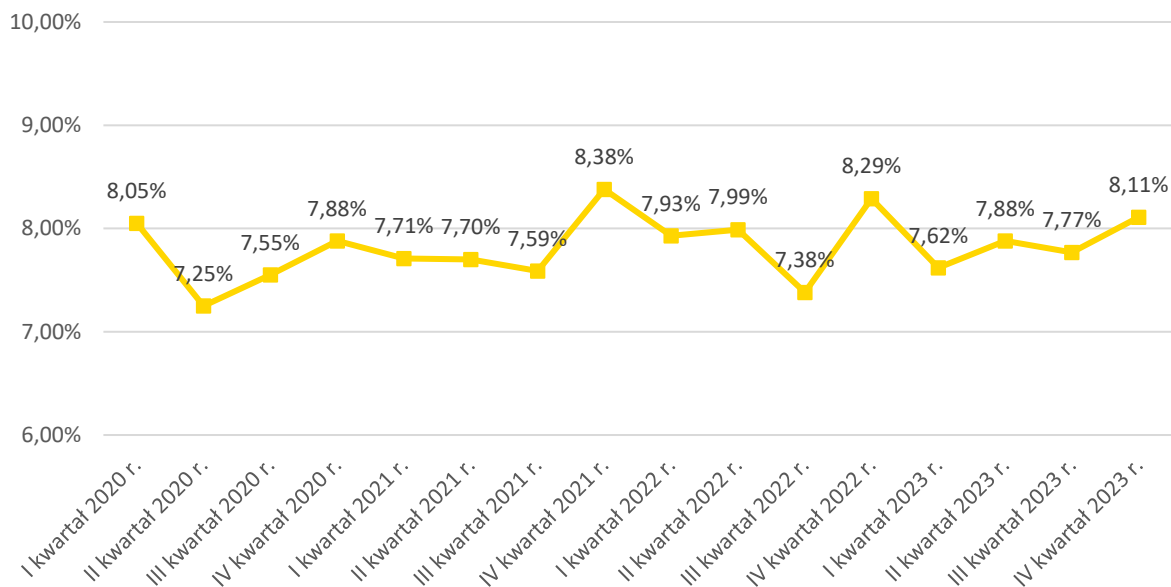
Transport kolejowy w województwie śląskim oprócz niepodważalnego znaczenia w transporcie towarów, stanowi istotny element sieci komunikacyjnej regionu. Połączenia pasażerskie realizowane są przez przewoźników, którzy oferują przewozy zarówno regionalne, jak i międzywojewódzkie czy transgraniczne. Wśród nich wymienić należy:

- **Koleje Śląskie sp. z o.o.** – przewoźnik samorządowy realizujący przewozy kolejowe w ramach umów z Województwem Śląskim na połączenia wojewódzkie (w tym połączenie lotniskowe) oraz wychodzące poza jego teren;
- **POLREGIO S.A.** – przewoźnik wykonujący na zlecenie Województwa Śląskiego oraz sąsiednich województw na liniach kolejowych wewnątrz województwa, jak i poza jego granicami oraz połączenia komercyjne;
- **PKP Intercity S.A.** – państwowy przewoźnik realizujący połączenia dalekobieżne krajowe i międzynarodowe, w tym te przebiegające przez województwo śląskie w kierunku m.in. Berlina (DE), Gdańska, Krakowa, Poznania, Pragi (CZ), Rzeszowa, Szczecina, Warszawy, Wiednia (AT), czy Wrocławia, ale również kończące/rozpoczynające kursy ze śląskich stacji takich jak: Bielsko-Biała Główna, Gliwice, Katowice czy Wisła Uzdrowisko.

Wymienione wyżej podmioty prowadzą swoją działalność z wykorzystaniem licznych linii kolejowych znajdujących się na terenie województwa śląskiego. Biorąc pod uwagę całkowitą **długość linii kolejowych** województwo te plasuje się w krajowej czołówce z 1 868 km normalnotorowych linii, stanowiących niespełna 10% krajowej sieci kolejowej. Co istotne, zdecydowana większość (ponad 90%) z nich jest zelektryfikowana. Województwo jest jednocześnie niekwestionowanym liderem pod względem gęstości linii kolejowych z wartością 15,1 km/100 km².

Dane dotyczące liczby osób wybierających podróż koleją na Śląsku również wskazują na istotny udział tego środka transportu w porównaniu z innymi województwami. Na tle pozostałych województw, śląskie według danych Urzędu Transportu Kolejowego z lat 2020-2023 plasuje się niezmiennie na 5. pozycji w **udziale odprawionych pasażerów** za województwami: mazowieckim (pierwsze), pomorskim (drugie), dolnośląskim (trzecie), wielkopolskim (czwarte miejsce). Pomimo braku zmian w czołówce, dane zobrazowane na wykresie na następnej stronie wskazują na drobne zmiany w poszczególnych kwartałach wskazanych lat. Co ciekawe, widoczny jest wzrost wartości wskaźnika w IV kw. każdego roku, na co wpływ może mieć popularność turystyki w górskiej części województwa w sezonie zimowym czy okresu świąteczno-noworocznego.

Wykres 3. Zmiana udziału odprawionych pasażerów kolei w województwie śląskim w podziale na kwartały w latach 2020-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych kolejowych UTK <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/przewozy-pasazerskie-w-wojewod/21124,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach.html#PLIKI> (dostęp: 20.06.2024 r.)

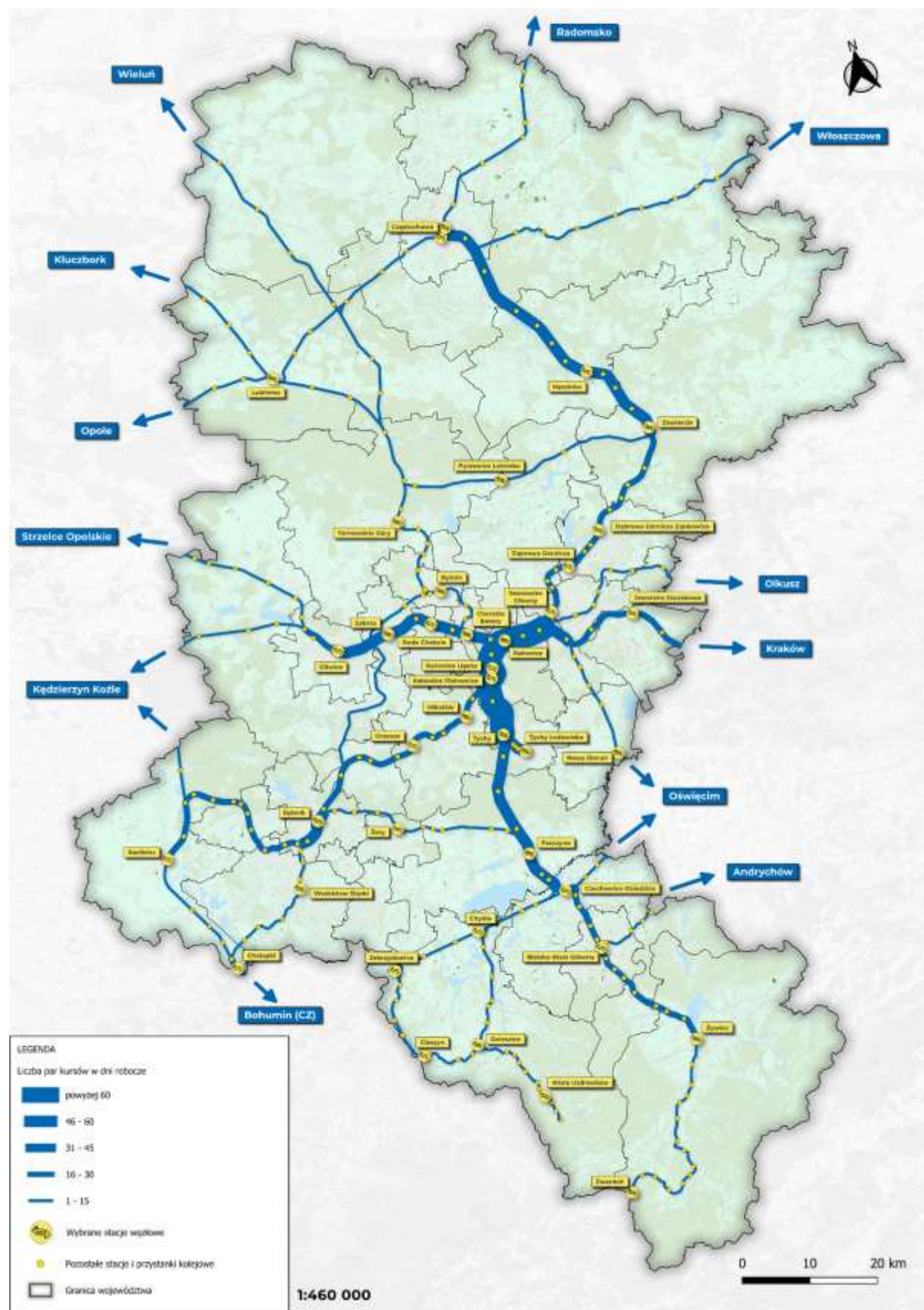
Dane dotyczące kolejowych połączeń pasażerskich realizowanych w analizowanym województwie to także badania liczby pasażerów. Między październikiem a listopadem 2023 r. wykonano **badania napelnień pociągów** w przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie⁵. Wnioski płynące z przeprowadzonych pomiarów wskazują na najpopularniejsze relacje, z których korzystają pasażerowie (linie S1 i S5), czy też zmiany popytu względem dni roboczych i weekendów. Na uwagę zasługuje fakt, iż z linii S1 (kursującej w relacji Gliwice – Katowice – Częstochowa) korzysta aż 30% ogółu pasażerów w skali miesiące.

Dodatkowo przeprowadzone analizy wskazały na **najpopularniejsze stacje i przystanki kolejowe** obsługiwane przez pociągi Kolei Śląskich i POLREGIO (w ramach przewozów organizowanych przez Województwo Śląskie). Były to kolejno: Katowice (25,5% osób wsiadających/wysiadających w ogóle podróży), Gliwice (4,9%) i Częstochowa (4,6%). W opracowaniu wskazano również te stacje i przystanki, które charakteryzowały się najmniejszą wymianą pasażerską w badanym okresie, tj. Jawiszowice Jażnik (0 pasażerów), Pewel Wielka Centrum (0 podróży), Brzeszcze (1 pasażer wysiadający) i Lachowice (2 osoby wysiadające).

Pasażerskie połączenia kolejowe uruchamiane na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego realizowane są przez dwóch przewoźników – **Koleje Śląskie** i **POLREGIO**. Na następnych stronach przedstawiono na mapach liczby par kursów w dni robocze oraz w dni wolne od pracy.

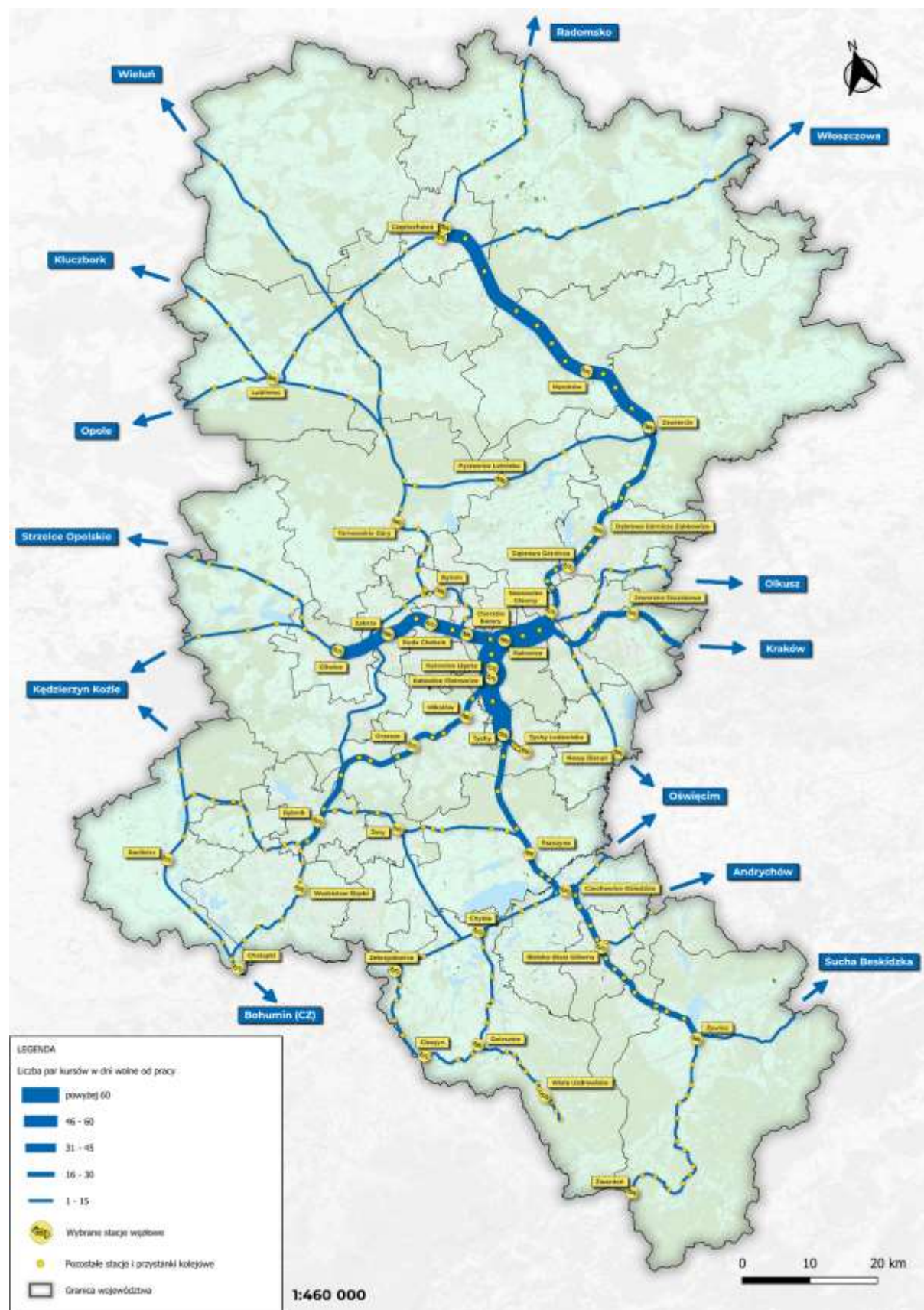
⁵ Wyniki przeprowadzonych badań (pomiarów) napelnień pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie, Marcin Gromadzki Public Transport Consulting, Gdynia – Katowice, październik 2023 r. – styczeń 2024 r.

Mapa 12. Liczba par kursów w dni robocze w rozkładzie jazdy 2023/2024



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarnych TOR Sp. z o.o.

Mapa 13. Liczba par kursów w dni wolne od pracy w rozkładzie jazdy 2023/2024



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarnych TOR Sp. z o.o.

Zestawienie linii na których wykonywane są wojewódzkie kolejowe przewozy pasażerskie prezentuje Tabela 16. i Mapa 14., Mapa 12 a także mapy w części graficznej dokumentu. Dodatkowo, na podstawie umowy między GZM a województwem śląskim, organ samorządowy organizuje dodatkowe kolejowe połączenia metropolitalne. Połączenia realizowane przez Koleje Śląskie posiadają oznaczenia według schematu: litera „S” oraz liczba. Od zmiany rozkładu jazdy z czerwca 2024 r. przewoźnik obsługuje w sumie 20 linii regularnych i turystycznych. Linie komunikacyjne POLREGIO nie posiadają oznaczeń. Połączenia wykraczające poza granicę województwa śląskiego są uruchamiane w uzgodnieniu z województwami ościennymi.

Tabela 16. Linie komunikacyjne na których wykonywane są wojewódzkie kolejowe przewozy pasażerskie

l.p.	Przebieg linii
1	Gliwice – Katowice – Częstochowa (S1)
2	Częstochowa – Lubliniec (S13)
3	Gliwice – Rybnik (S17)
4	Gliwice – Bytom (S18)
5	Katowice – Jaworzno Szczakowa – gr. województwa – Kraków (S3)
6	Katowice – Mysłowice – Nowy Bieruń – gr. województwa – Oświęcim (S31)
7	Katowice – Tychy Lodowisko (S4)
8	Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – gr. państwa – Skalite (S5)
9	Żywiec – Jeleśnia – gr. województwa – Zakopane (S51)
10	Katowice – Skoczów – Wisła Głębce (S6)
11	Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice – Cieszyn – gr. państwa – Czeski Cieszyn (S61)
12	Skoczów – Goleszów – Cieszyn (S62)
13	Katowice – Rybnik – Racibórz (S7)
14	Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki – gr. państwa – Bohumin (S71)
15	Rybnik – Żory – Bielsko-Biała (S72)
16	Tychy – Orzesze Jaśkowice (S74)
17	Gliwice – Rybnik – Bielsko-Biała – Żywiec (S75)
18	Gliwice – Rybnik – Skoczów – Wisła Głębce (S76)
19	Racibórz – Chałupki (S78)
20	Lubliniec – Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice (S8)
21	Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko – Zawiercie – Częstochowa (S9)

l.p.	Przebieg linii
22	Częstochowa – Cykarzew – gr. województwa – Chorzew Siemkowice
23	Częstochowa – Widzów Teklinów – gr. województwa – Radomsko – Łódź
24	Tarnowskie Góry – Krzepice – gr. województwa – Wieluń Dąbrowa
25	Tarnowskie Góry – Herby Stare – Częstochowa
26	Częstochowa – Koniecpol – gr. województwa – Włoszczowa – Kielce
27	Katowice – Sławków – gr. województwa – Olkusz – Kozłów – Sędziszów – Kielce
28	Czechowice-Dziedzice – gr. województwa – Oświęcim – Trzebinia – Kraków
29	Bielsko-Biała Gł. – Kozy – gr. województwa – Wadowice – Kraków
30	Żywiec – Jeleśnia – gr. województwa – Sucha Beskidzka
31	Gliwice – Rudziniec Gliwicki – gr. województwa – Kędzierzyn Koźle
32	Gliwice – Toszek – gr. województwa – Opole
33	Lubliniec – Sieraków Śląski – gr. województwa – Kluczbork – Wrocław
34	Częstochowa – Lubliniec – Pawonków – gr. województwa – Opole
35	Racibórz – Kuźnia Raciborska – gr. województwa – Kędzierzyn Koźle – Opole – Wrocław

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Mapa 14. Sieć połączeń wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w rozkładzie jazdy 2024/2025



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarnych TOR Sp. z o.o.

5.1.2. CHARAKTERYSTYKA TABORU KOLEJOWEGO

Jak wcześniej zaznaczono – znakomita większość linii kolejowych w województwie jest zelektryfikowana. Przekłada się to bezpośrednio na napęd taboru obsługującego połączenia pasażerskie w regionie. Zarówno Koleje Śląskie, jak i POLREGIO wykorzystują wyłącznie tabor zasilany elektrycznie (EZT) w ramach świadczenia swoich usług przewozowych na tym terenie. Tabor obsługujący połączenia jest zróżnicowany ze względu na jego wiek, pojemność i posiadane udogodnienia dla pasażerów. W województwie śląskim połączenia regionalne obsługują zarówno jednostki serii EN57 i EN71 (zmodernizowane do standardu AKM, AKŚ, FPS i 14WE), jak i nowoczesne EZT producentów PESA Bydgoszcz SA (Acatus, Elf, Elf II), Stadler Polska Sp. z o.o. (Flirt) oraz Newag SA (Impuls i Impuls 2). Ponadto, Koleje Śląskie dzierżawią od Kolei Mazowieckich pojazdy EN57AKM, a od Kolei Dolnośląskich także jednostki EN57AL. Organy wojewódzkie realizują dalsze inwestycje zmierzające do podniesienia komfortu podróży i niezawodności posiadanego taboru, czego efektem są umowy na dostawy kolejnych nowych EZT (Newag Impuls 2).

Zdjęcie 1. Tabor kolejowy obsługujący połączenia organizowane przez województwo śląskie

EN57AKŚ



PESA Elf (EN76)



EN71AKŚ



PESA Elf II (22WEd)



Stadler Flirt (EN75)**Newag Impuls (36WEa)**

Źródło: Materiały reklamowe Kolei Śląskich

5.2. PASAŻERSKI TRANSPORT DROGOWY

Pasażerski transport drogowy, a dokładniej komunikacja autobusowa, jest podstawowym narzędziem zapewniającym możliwość przemieszczania się mieszkańców, w szczególności w obszarach wiejskich i mniej zurbanizowanych, gdzie dostęp do transportu kolejowego może być ograniczony.

Pasażerski transport drogowy w zakresie przewozów wojewódzkich, metropolitalnych, powiatowych i gminnych w obszarze województwa śląskiego organizowany jest przez:

- związek metropolitalny;
- związki powiatowo-gminne;
- związki międzygminne;
- województwa;
- miasta;
- gminy;
- podmioty prywatne (przewoźnicy komercyjni).

W przypadku województwa śląskiego zauważyć można zróżnicowanie podmiotów organizujących połączenia autobusowe. Wśród największych organizatorów komunikacji autobusowej, którzy organizacją połączenia na terenie więcej niż jednej gminy wymienić należy m.in.:

- Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach;
- Międzygminny Związek Komunikacyjny z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju;
- Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny,
- Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Jaworznie,
- Urząd Miejski w Bielsku-Białej,
- Komunikacja Miejska Rybnik sp. z o.o.;

- Starostwo powiatowe w Wodzisławiu Śląskim;
- Urząd Miasta Częstochowy;
- Związek Powiatowo-Gminny pod nazwą „Jedźmy razem!” z siedzibą w Myszkowie

W niniejszym opracowaniu skupiono się na pasażerskich połączeniach drogowych mających znaczenie dla przewozów wojewódzkich. Województwo śląskie w ramach porozumienia na 2024 rok zawartego z Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym w Jastrzębiu-Zdroju powierzyło organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich temu podmiotowi, podobnie jak w latach ubiegłych, począwszy od 2012 roku. Ponadto, województwo zawarło umowy z gminami: Ornontowice, Orzesze oraz Zebrzydowice dotyczące udzielenia pomocy finansowej województwu na organizację i zarządzanie wybranymi liniami autobusowymi. Szczegółowe informacje o organizacji linii autobusowych o charakterze wojewódzkim zostały opisane w rozdziale 4.3.

W ostatnich latach zauważalny jest wzrost znaczenia proekologicznych rozwiązań w transporcie drogowym, w szczególności odnośnie zmiany napędu pojazdów. Działania na rzecz transformacji transportu realizowane są w celu ochrony środowiska i poprawy jakości powietrza. Najczęściej odnosi się to do odejścia od napędów konwencjonalnych na poczet pojazdów hybrydowych, gazowych (CNG, LNG), czy elektrycznych (w tym wodorowych). Biorąc pod uwagę ogólne tendencje, o których mowa powyżej, również i w województwie śląskim uświadczyc można wzrost liczby pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w szczególności w transporcie miejskim i metropolitalnym. W przypadku pozostałych przewozów na terenie województwa śląskiego występuje znaczna różnorodność wykorzystywanego taboru autobusowego. Tabor autobusowy jest zróżnicowany pod względem pojemności (miejsca siedzące, stojące), gabarytów, producenta, roku produkcji a nawet liczby i sposobu otwierania drzwi. Zdarza się, że jeden przewoźnik/operator dysponuje nawet kilkunastoma typami pojazdów. Często tabor nie jest przystosowany do przewozu osób o ograniczonej mobilności, niedosłyszących lub niedowidzących.

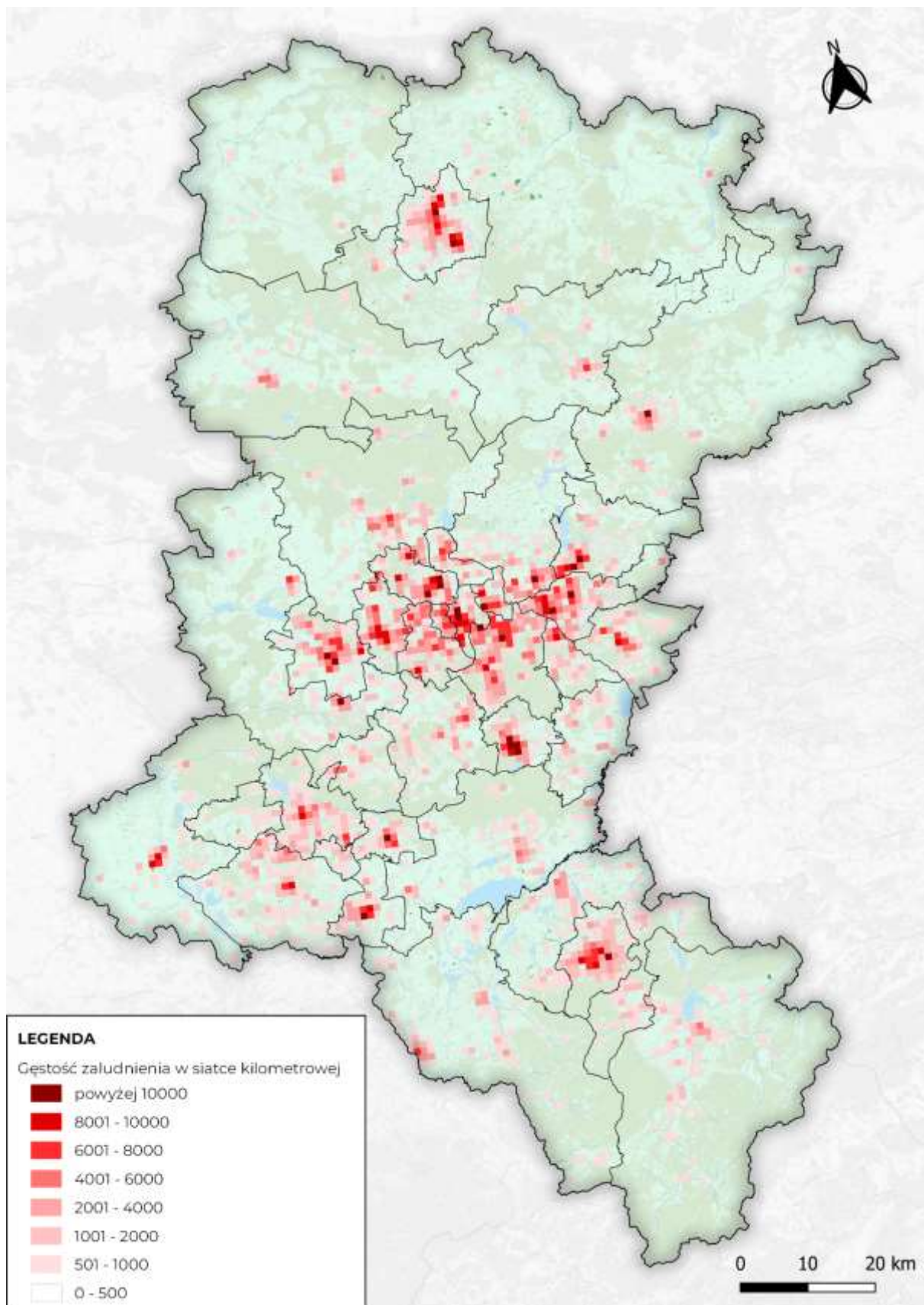
6. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH, W TYM PREFERENCJE PODRÓŻNYCH WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

6.1. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

Gęstość zaludnienia obszaru warunkuje realizację połączeń transportem publicznym. Województwo śląskie charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia w skali kraju, natomiast rozmieszczenie ludności nie jest równomierne. Największa gęstość zaludnienia występują w najważniejszych ośrodkach miejskich, takich jak Katowice, Bielsko-Biała, Częstochowa, Tychy, Sosnowiec i Gliwice.

Należy zwrócić uwagę na centralne części miast, gdzie gęstość zaludnienia jest najwyższa, stąd też potrzeby transportowe w tych rejonach są najpilniejsze. Podczas planowania sieci połączeń PTZ warto pamiętać nie tylko o konieczności zapewnienia połączeń między centralnymi częściami miast a dzielnicami peryferyjnymi, ale również o połączeniach międzydzielnicowych umożliwiających sprawny dojazd do poszczególnych części miast. Nie można zapominać także o połączeniach międzymiastowych, dzięki którym będzie możliwe szybkie przemieszczanie się pomiędzy różnymi rejonami województwa, co w przypadku charakterystyki śląska, jest niezwykle istotne.

Według prognozy demograficznej liczba ludności w całym województwie będzie maleć, co przekładać się będzie na spadek wskaźnika gęstości zaludnienia – jest to zarazem ogólnopolska tendencja. Wiązać się to będzie z nowymi wyzwaniami, przed jakimi będą stać jednostki odpowiedzialne za kształtowanie oferty przewozowej. Należy również mieć na uwadze fakt, iż proces suburbanizacji będzie w dalszym ciągu postępować, co przełoży się bezpośrednio na nowe wyzwania jak np. zapewnienie sprawnego transportu publicznego do nowych obszarów zabudowy podmiejskiej, najczęściej jednorodzinnej. Obsługa transportowa tychże obszarów będzie trudna, z uwagi na niską gęstość zaludnienia, rozporoszoną zabudowę oraz (równie często) brak wystarczającego rozwoju transportowej infrastruktury liniowej na tych obszarach. W konsekwencji świadczenie usług przewozowych będzie niemożliwe, bądź wysoce utrudnione, z racji niedostosowania dróg do obsługi transportu publicznego.

Mapa 15. Gęstość zaludnienia w powiatach

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

6.2. ZAPEWNIENIE DOSTĘPU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO OSOBOM Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

Możliwość podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego powinna być zapewniona dla jak największej liczby podróżnych, w tym również tych o szczególnych potrzebach. Zwrócenie uwagi na potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczeniach w mobilności w kontekście odbywania podróży z wykorzystaniem PTZ jest zatem niezwykle istotne. Zapewnienie dostępu do transportu publicznego polega na wdrożeniu szeregu środków i rozwiązań, które umożliwiają wspomnianym grupom korzystanie z transportu publicznego w sposób równy i godny. Uwzględnienie rozwiązań ułatwiających podróżowanie różnym grupom pasażerów powinno odbywać się tak aby minimalizować koszty tychże rozwiązań przy jednoczesnym zachowaniu pełnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego.

Ocenę dostępności PTZ dla przedmiotowych grup można przeprowadzić w ramach trzech kluczowych obszarów: tabor, infrastruktura oraz zarządzanie. Każdy z nich posiada odmienne elementy, których wdrożenie wpływa na poprawę użyteczności systemu PTZ dla osób o szczególnych potrzebach. Zestawienie udogodnień, które można uświadczyć w ramach PTZ w województwie śląskim prezentuje Tabela 17.

Tabela 17. Udogodnienia systemu PTZ w województwie śląskim wpływające na dostępność dla OzN i osób o ograniczonej mobilności

TABOR* 	INFRASTRUKTURA 	INFORMACJA 
Kolej: - Średni wiek taboru kolejowego wykorzystywanego w przewozach pasażerskich wynosi 19 lat. - Wszystkie pociągi należące do województwa śląskiego posiadają dedykowane miejsca dla OzN. - Ponad połowa pociągów (55%) posiada windy dla OzN, z kolei 77% taboru kolejowego wyposażona jest w rampy ułatwiające wsiadanie i/lubi wysiadanie (patrz: Zdjęcie 2.).	Narodowy zarządca infrastruktury dworcowej, PKP S.A., posiada bazę danych, dzięki której każdy podróżny może zweryfikować udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością na dworcach oraz stacjach i przystankach kolejowych zarządzanych przez spółki z grupy PKP⁶. Państwowy zarządca kolejowej infrastruktury liniowej, PKP PLK S.A., również udostępnia pasażerom możliwość weryfikacji udogodnień na stacjach i przystankach kolejowych⁷. Po wybraniu interesującej stacji/przystanku istnieje możliwość kliknięcia w ikonę osoby na wózku	Strona internetowa Kolei Śląskich posiada udogodnienia dla osób borykających się z różnymi trudnościami, które poprawiają dostęp do informacji na stronie przewoźnika, w tym: tłumacz online języka migowego, dostosowywanie skali szarości, kontrastu i wielkości tekstu na stronie. Ponadto, Centrum Obsługi Pasażera KŚ oraz część kas biletowych wyposażona jest w stacjonarne pętle indukcyjne⁸. Koleje Śląskie świadczą nieodpłatną usługę polegającą na pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągu lub przy przesiadaniu się, która dedykowana jest OzN, a także osobom powyżej 70 roku życia. Usługa dostępna jest po

⁶ <https://www.pkp.pl/pl/bez-barier> (dostęp: 27.06.2024 r.)

⁷ <https://portalpasazera.pl/KatalogStacji> (dostęp: 27.06.2024 r.)

⁸ <https://www.kolejeslaskie.com/petle-indukcyjne/> (dostęp: 27.06.2024 r.)

TABOR* 	INFRASTRUKTURA 	INFORMACJA 
• Część pojazdów kolejowych (24%) posiada pętle indykacyjne wspomagające osoby zmagające się z problemami ze słuchem. • Przetargi na zakup nowych pojazdów w OPZ posiadają wymogi dotyczące przystosowania zamawianych składów do obsługi osób z niepełnościami. Autobusy: • Brak jest danych dotyczących taboru autobusowego, który jest wykorzystywany w przewozach zlecanych przez UMWŚ. • W ramach przetargów na świadczenie usługi zastępczej komunikacji autobusowej wśród wymogów dotyczących taboru znajdują się zapisy mówiące o konieczności zapewnienia pojazdów niskowejściowych lub niskopodłogowych przystosowanych do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się itp.	inwalidzkim w celu zapoznania się z informacjami. Montowane w wielu miastach w województwie tablice Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wyposażone są zazwyczaj w specjalne przyciski do uruchamiania informacji głosowych. Za infrastrukturę drogową, po której poruszają się autobusy odpowiadają odpowiednie podmioty (w zależności od kategorii drogi). Na drogach miejskich, po których poruszają się autobusy miejskie uświadczyc można liczne buspasy, które wykorzystywane mogą być również przez autobusy między-miastowe. Największe miasta województwa śląskiego w ostatnich latach stworzyły węzły/centra przesiadkowe, które dedykowane są zarówno transportowi miejskiemu, jak również dalekobieżnemu i tym samym integrują różne rodzaje transportu (np. Katowice Zawodzie, czy Katowice Brynów).	wcześniej zgłoszeniu na wskazany na stronie adres email lub telefonicznie na co najmniej 24 godziny przed planowaną podróżą. Drugi przewoźnik realizujący przewozy pasażerskie o charakterze wojewódzkim, POLREGIO, na swojej oficjalnej stronie internetowej posiada możliwość dostosowania widoku strony (kontrast i wielkość tekstu). Wśród zakładek znajduje się także link do sekcji „Podróż bez barier”, gdzie podróżny może m.in. zgłosić potrzebę asysty na przejazd. W Biuletynie Informacji Publicznej Samorządu Województwa Śląskiego znajduje się baza skanów (w formacie .pdf) zezwoleń na przewozy autobusowe. Brak jest jednak ujednoliconego planera podróży integrującego wszystkich przewoźników autobusowych w regionie.

* W przypadku taboru kolejowego, dane liczbowe dotyczą pojazdów, które znajdują się w posiadaniu UMWŚ według stanu na II kwartał 2024 roku.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego i analizy *desk research*

Zdjęcie 2. Rampa umożliwiająca wjazd osobie na wózku inwalidzkim do pociągu Kolei Śląskich

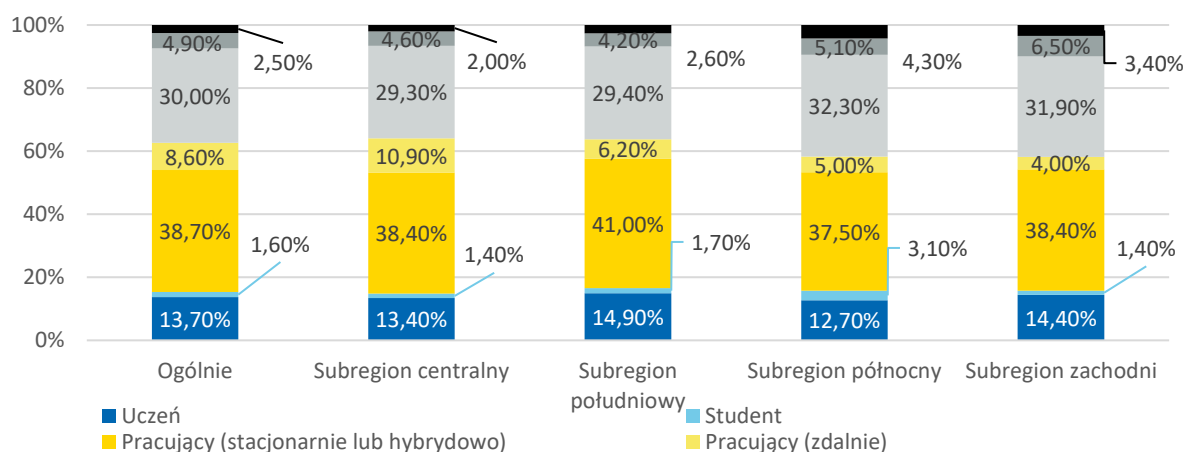
Źródło: [Materiały prasowe Kolei Śląskich](#) (dostęp: 27.06.2024 r.)

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie, publiczny transport zbiorowy w województwie śląskim cechuje się relatywnie dobrą dostępnością. Zarówno zarządcy infrastruktury, jak i przewoźnicy oraz organizatorzy transportu wykorzystują różne rozwiązania mające na celu podniesienie dostępności do PTZ dla grup użytkowników o specjalnych potrzebach. Widoczna jest także stała poprawa dostępności infrastruktury, taboru, czy też informacji udostępnianych cyfrowo. Relatywnie dobry stopień użyteczności PTZ dla OzN nie oznacza, że nie powinny być wprowadzane kolejne udogodnienia mające na celu osiągnięcie pożądanego standardu systemu transportu publicznego na terenie województwa (o którym mowa w rozdziale 11.2.). Największy deficyt w kontekście informacji pasażerskiej i infrastruktury dedykowanej OzN widoczny jest w przypadku połączeń publicznego transportu drogowego poza największymi miastami województwa.

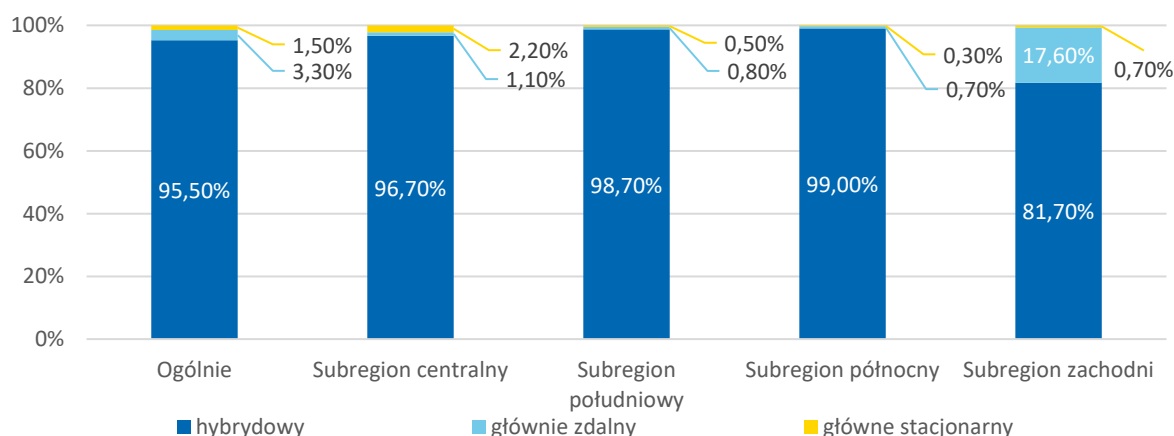
6.3. BADANIA ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW WOJEWÓDZTWA

W celu rozpoznania potrzeb, preferencji i satysfakcji mieszkańców województwa śląskiego i opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w obszarze województwa śląskiego wykorzystano badania zachowań transportowych mieszkańców województwa przeprowadzone do Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego. W ramach badania w listopadzie 2021 r. wykonano 12,6 tys. wywiadów zrealizowanych w 5 547 gospodarstwach domowych z obszaru całego województwa śląskiego.

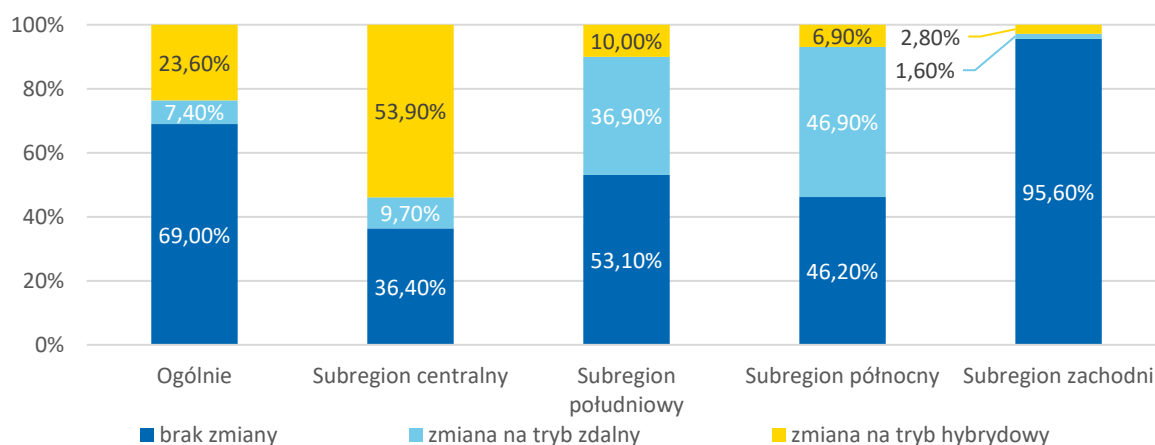
W strukturze badanych pod względem głównego zajęcia dominują osoby pracujące poza domem lub zdalnie (38,7% ogółu badanych), przy czym zdecydowana większość tej grupy (95,2%) pracuje poza domem. Jednak w grupie pracujących zdalnie lub w trybie mieszanym 31% badanych zadeklarowało, że ich tryb pracy jest efektem pandemii.

Wykres 4. Status zawodowy

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 5. Tryb pracy

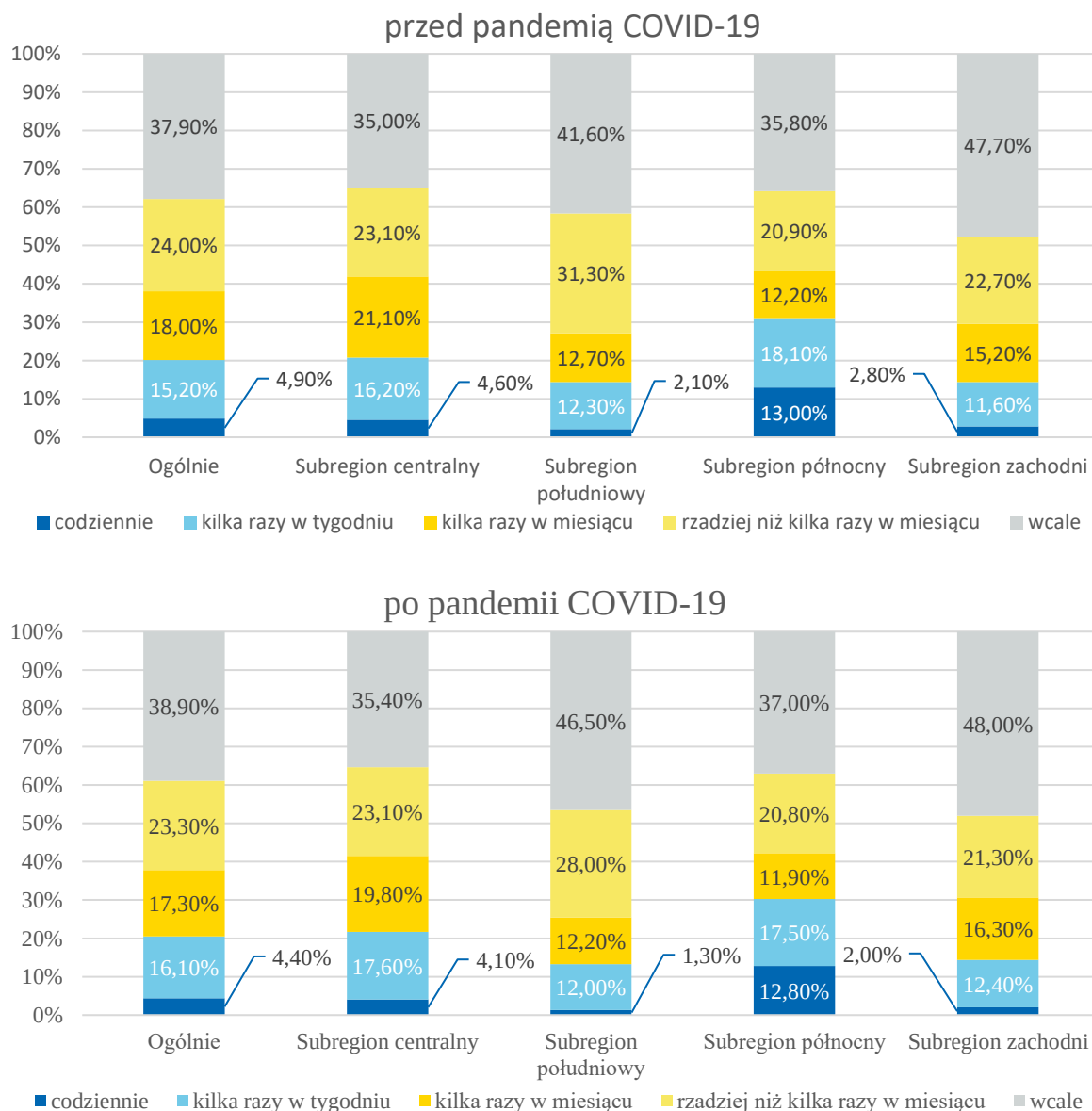
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 6. Zmiana trybu pracy w związku z pandemią COVID-19

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

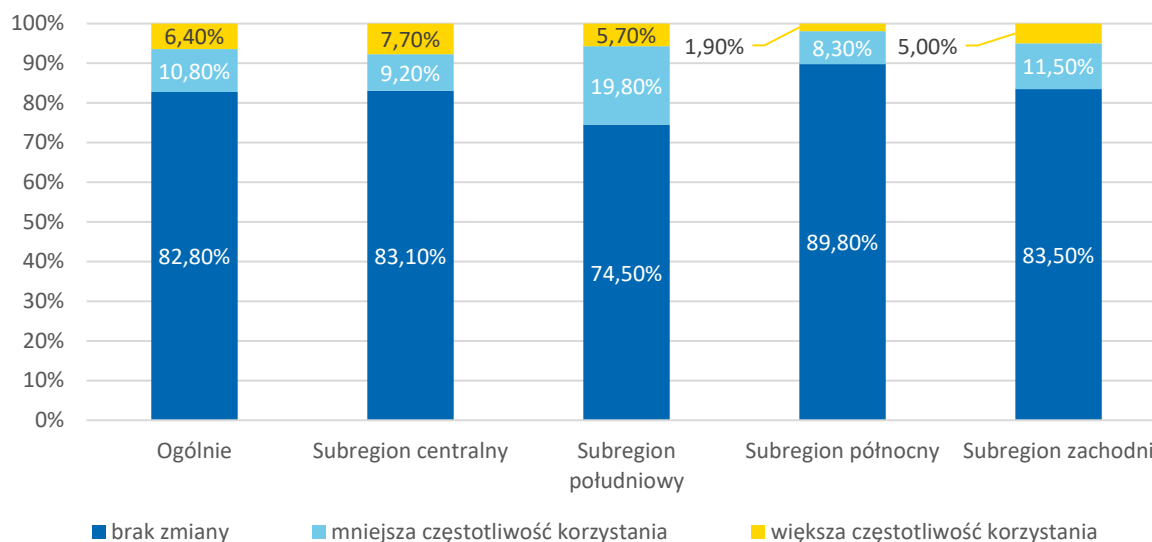
Korzystanie z transportu zbiorowego przed pandemią zadeklarowało 62,1% ogółu badanych. Odsetek ten był nieco większy w subregionie centralnym i północnym (65%), a mniejszy w subregionie zachodnim (52,3%). W okresie, kiedy przeprowadzono badanie, udział osób deklarujących korzystanie z transportu zbiorowego uległ niewielkiemu zmniejszeniu. Wśród osób, które przed pandemią korzystały z transportu zbiorowego, co dziesiąty badany (10,8%) deklaruje, że ograniczył przejazdy transportem zbiorowym, ale 6,4% zadeklarowało zwiększenie częstotliwości korzystania. Ograniczenie wykorzystania transportu zbiorowego dwukrotnie częściej deklarowali mieszkańcy subregionu południowego.

Wykres 7. Częstotliwość korzystania z publicznego transportu zbiorowego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 8. Zmiana częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego w związku z pandemią COVID-19



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Analiza innych aktywności mieszkańców województwa śląskiego pokazuje, że pandemia najbardziej wpłynęła na korzystanie z rozrywki. Wizyty w miejscach takich jak kina, kluby, koncerty ograniczyła połowa badanych, w tym 17,6% zrezygnowało z nich całkowicie. Zmniejszenie częstotliwości wizyt w urzędach oraz w przychodniach zadeklarowało po około 45% badanych, co najprawdopodobniej jest efektem zwiększenia możliwości załatwiania spraw drogą elektroniczną lub telefonicznie. Ograniczeniu uległa także częstotliwość wizyt w miejscach uprawiania sportów – rzadziej w takich miejscach bywało 43% badanych, w tym blisko 20% zaprzestało tego rodzaju aktywności. Stosunkowo najmniej wpływ pandemii zaobserwowano na wizyty w miejscach wypoczynku na otwartym powietrzu. Ogródki działkowe czy parki rzadziej niż przed pandemią odwiedzał co trzeci badany.

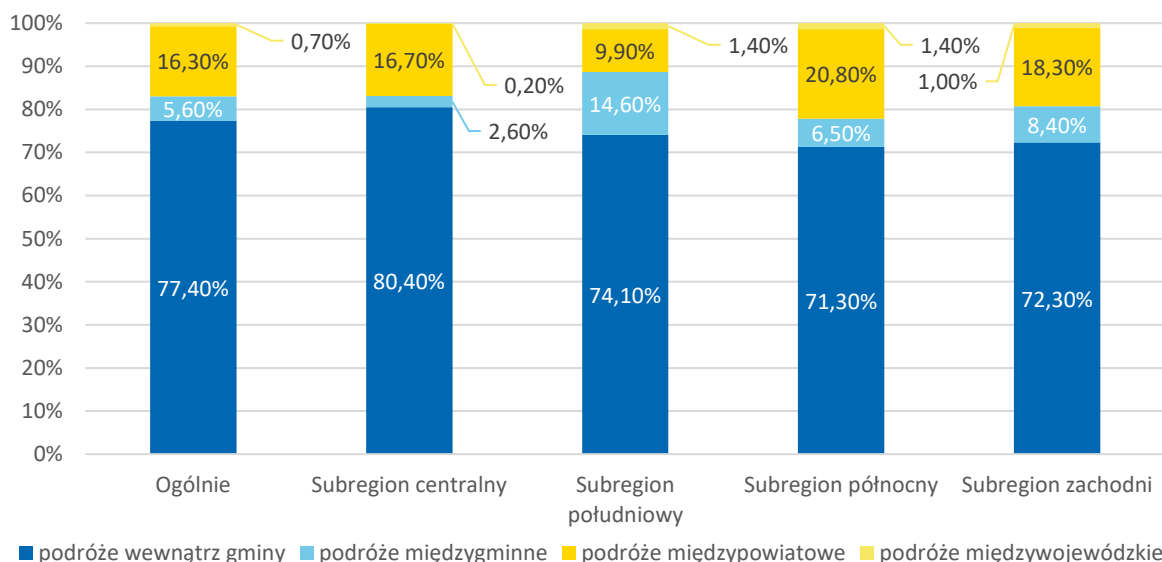
Relatywnie mniej pandemia wpłynęła na zachowania mieszkańców subregionu zachodniego, gdzie na ogół częściej niż w pozostałych subregionach deklarowano brak wpływu pandemii na częstotliwość korzystania z opisywanych miejsc.

W badaniu zbadano również wykonywane podróże – jako podróż zdefiniowano każde przemieszczenie się wykonane w konkretnym celu, dowolnym środkiem transportu lub pieszo, na odległość przynajmniej 500 metrów. Ogólny wskaźnik ruchliwości (średnia liczba podróży wykonywanych w ciągu jednego dnia) w badanej próbie wyniósł 1,69 i jest on o 0,01 niższy niż w badaniach przeprowadzonych do poprzedniej wersji Planu Transportowego. Najwyższy wskaźnik ruchliwości zanotowano wśród mieszkańców subregionu zachodniego (1,77), zaś najniższy w subregionie północnym (1,53). Z badań wynika, ruchliwość mieszkańców maleje wraz z wielkością miejscowości, w której mieszkają – w największych miastach wskaźnik ruchliwości sięga 1,74, a na wsiach 1,63.

Kobiety i mężczyźni charakteryzują się bardzo zbliżoną ruchliwością (1,68 w przypadku kobiet i 1,70 dla mężczyzn). Najczęściej podróżują osoby pracujące poza domem (wskaźnik ruchliwości 2,12) oraz uczniowie (wskaźnik ruchliwości 2,00). Najrzadziej podróże wykonują emeryci i renciści (1,09), bezrobotni (wskaźnik 1,39), oraz pracujący w domu (1,43).

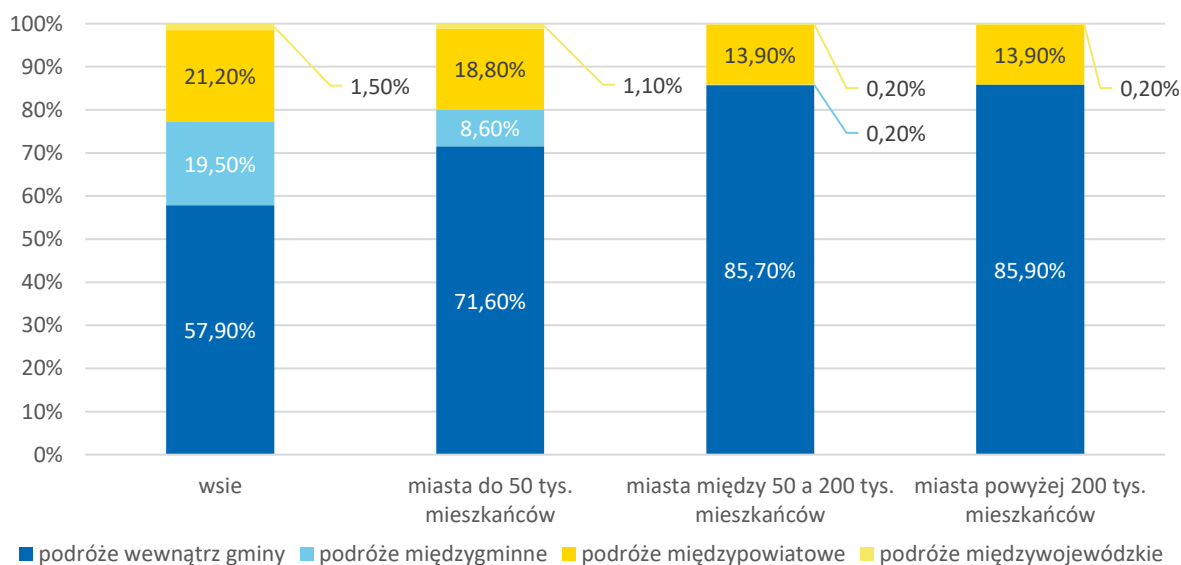
Większość podróży, które są realizowane przez mieszkańców województwa śląskiego ma swoje źródło i cel na terenie tej samej gminy (77,4%). Podróże między gminami tego samego powiatu stanowią 5,6% wszystkich podróży, zaś podróże międzypowiatowe – 16,3%. Podróże międzygminne i międzypowiatowe częściej są realizowane przez mieszkańców małych miast oraz wsi. Poza granice powiatu zamieszkania częściej wyjeżdżają także studenci oraz osoby pracujące poza domem.

Wykres 9. Typy podróży ze względu na lokalizację źródła i celu

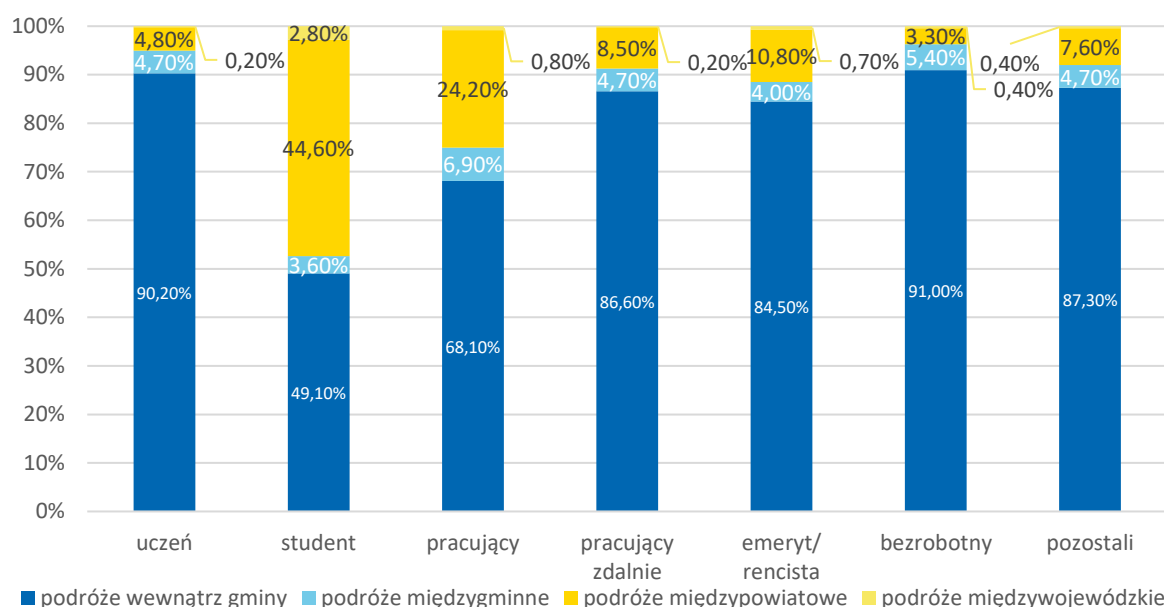


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 10. Typy podróży ze względu na lokalizację źródła i celu oraz miejsce zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

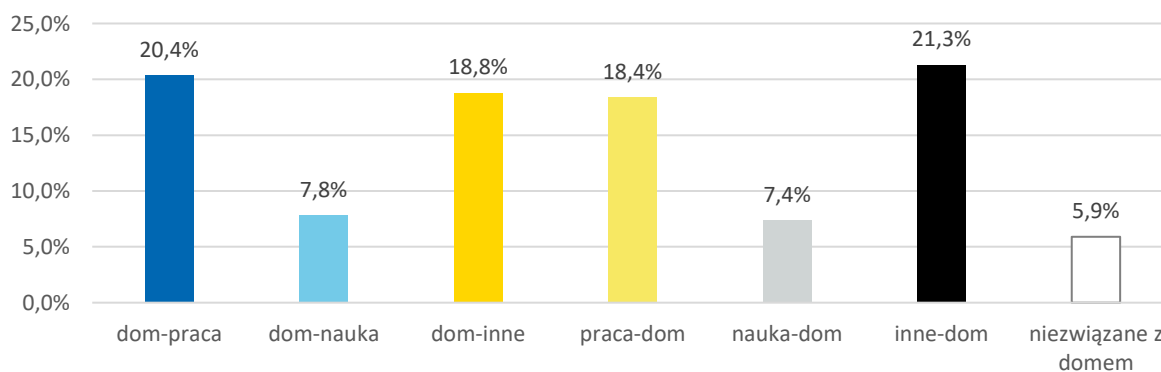
Wykres 11. Typy podróży ze względu na lokalizację źródła i celu oraz główne zajęcie

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

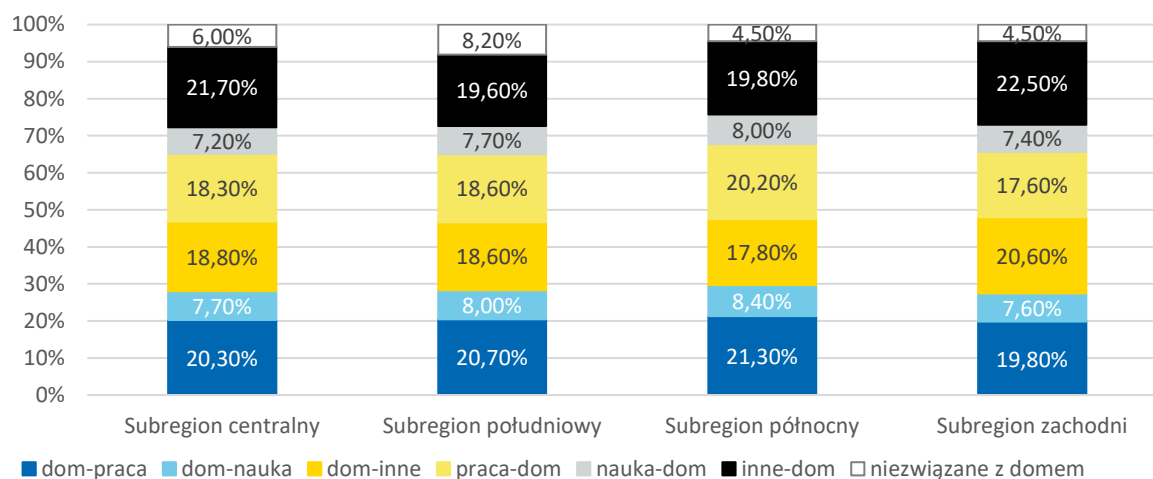
Blisko połowa podróży realizowanych przez mieszkańców ma swój cel w domu. Kolejnymi pod względem częstości występowania celami podróży są: praca (21%), miejsce zakupów lub korzystania z usług zlokalizowane poza centrum handlowym (9,7%) oraz szkoła (7,9%).

Analiza motywacji podróży pozwala stwierdzić, że najczęściej podróży wykonywanych jest w motywacjach dom – praca (20,4%) oraz praca – dom (18,4%). Tylko nieco mniejszy udział mają podróże w motywacjach dom – inne (18,8%) oraz inne – dom (21,3%). Względem poprzedniego badania spadło znaczenie motywacji dom-praca i praca-dom, które odnotowały udział 22,1% i 20,5%. Większe znaczenie uzyskały relacje związane z nauką – dom-nauka (7,8%) i nauka-dom (7,4%), poprzednio odpowiednio 5,9% i 5,7%.

Rozkład motywacji podróży w poszczególnych subregionach jest bardzo zbliżony. W subregionie zachodnim odnotowano nieco więcej podróży w motywacjach dom – inne oraz inne – dom.

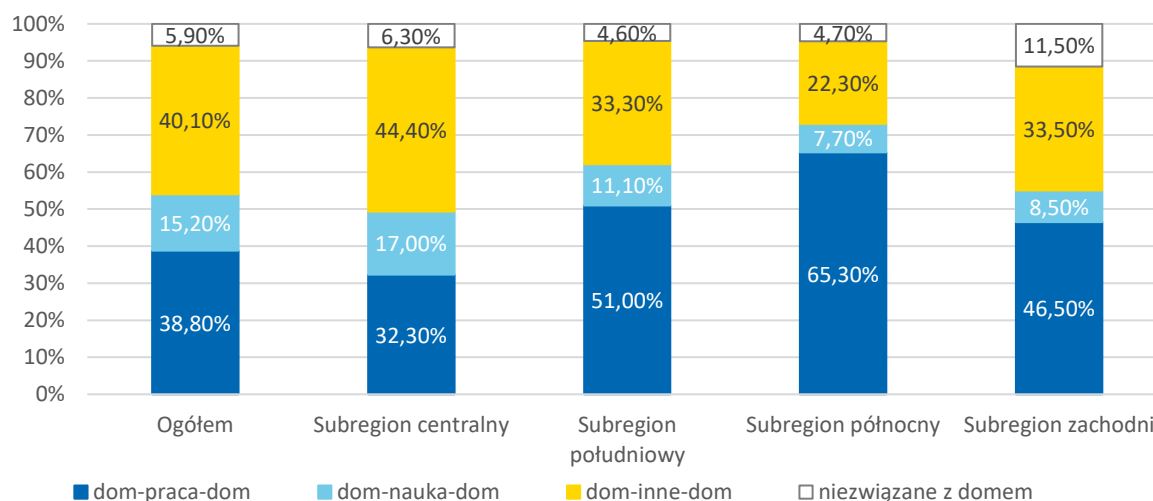
Wykres 12. Motywacje podróży

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 13. Motywacje podróży w subregionach

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Spośród wszystkich zarejestrowanych podróży aż 94,1% związanych jest z domem (ma w domu źródło lub cel), zaś podróże obligatoryjne (dom – praca – dom oraz dom – nauka – dom), stanowią 54% wszystkich podróży realizowanych przez mieszkańców województwa. W przypadku najistotniejszych dla tego dokumentu, podróży międzypowiatowych, 95,3% podróży jest związanych z domem, zaś podróże obligatoryjne wynoszą 73%.

Wykres 14. Zagregowane motywacje podróży w podróżach różnego typu

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

W ramach badań analizie poddano także rozkład godzinowy wszystkich podróży realizowanych przez mieszkańców województwa śląskiego według najważniejszych grup motywacji.

W godzinach porannych najwięcej podróży (11,2%) rozpoczyna się między 7:01 a 8:00. W tym czasie częściej swoje podróże rozpoczynają mieszkańcy subregionu południowego i północnego (po 13% podróży). W subregionie zachodnim rozpoczyna się w tej godzinie 12,1% podróży, a w subregionie centralnym – 10,2%. W godzinach popołudniowych najwięcej podróży (10,5%) rozpoczyna się między 14:01 a 15:00. W tym czasie częściej podróże rozpoczynają mieszkańcy

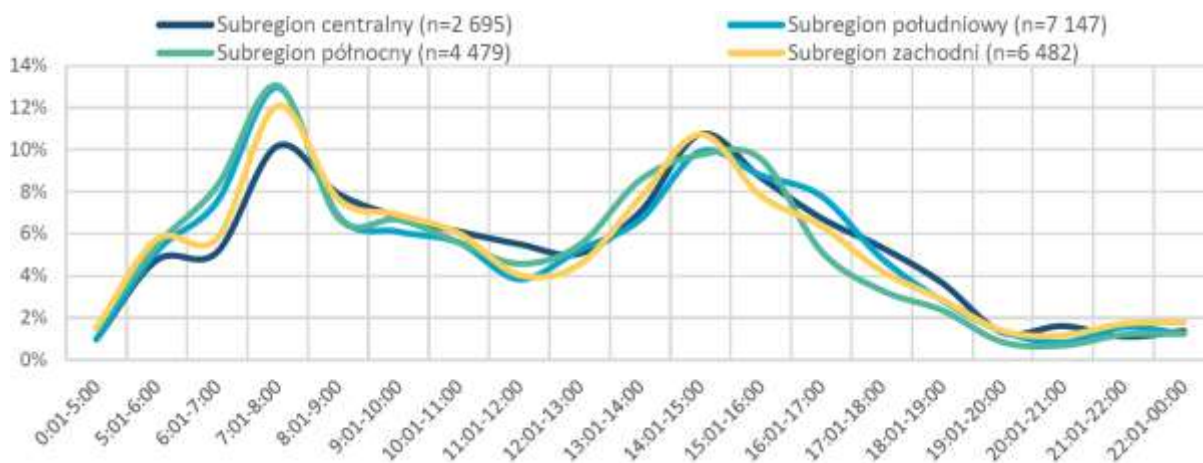
subregionu centralnego i zachodniego (po 10,7% podróży). W subregionie południowym rozpoczyna się w tej godzinie 9,9% podróży, a w subregionie północnym – 9,8%.

W oparciu o zgromadzone dane szczyt poranny wyznaczono na godziny 6:01 – 9:00, a popołudniowy na godziny między 13:00 a 17:00.

Podróże z domu do pracy rozpoczynają się najwcześniej i rozkładają się dosyć równomiernie między godziną 5:01 a 8:00. Podróże do miejsca nauki rozpoczynają się między 7:01 a 8:00, zaś podróże do innych miejsc rozpoczynają się na ogół między 8:01 a 10:00. Podróże powrotne rozkładają się równomiernie na okres kilku godzin, z wyjątkiem podróży z miejsc nauki, których kumulacja zaobserwowano między 14:01 a 15:00.

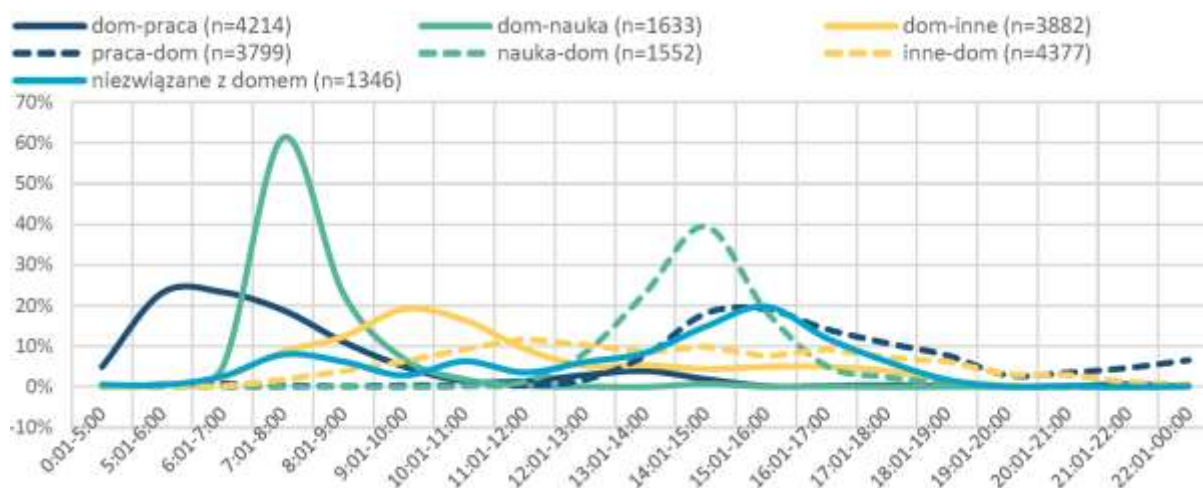
Względem poprzednich badań nie odnotowano znacznego nasilenia ruchu w motywacji dom-praca w godzinach 12-14 oraz 20-22 oraz podróży powrotnych z pracy, które pojawiały się również między godziną 5 a 7 rano oraz 21-23. Podróże wykonane z domu w innych celach niż praca i nauka (związane zwykle z zakupami i usługami) realizowane są zwykle w okresie międzyszczytowym, jednak bez tak wyraźnych okresów natężenia. Można zauważyć nieznacznie wyższy udział podróży w motywacji dom-inne przypadający na godziny 9:00-12:00 (nastąpiło wydłużenie względem poprzednich badań).

Wykres 15. Godziny rozpoczęcia podróży w subregionach



Źródło: Badanie przeprowadzone w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

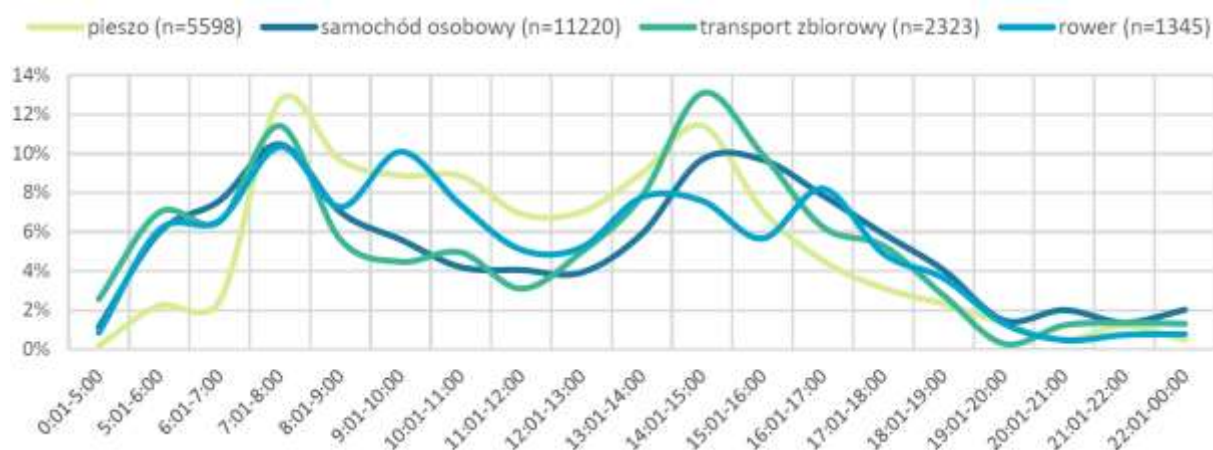
Wykres 16. Godziny rozpoczęcia podróży według celów



Źródło: Badanie przeprowadzone w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Szczegółowa analiza wyboru środka transportu z punktu widzenia rozkładu godzinowego w dobie ujawnia wydłużenie szczytu popołudniowego podróży wykonywanych samochodem osobowym względem transportu publicznego. Pod względem podróży międzypowiatowych szczyt poranny rozpoczynał się w godzinach 5 a 8 rano, a popołudniowy między 14 a 17.

Wykres 17. Godziny rozpoczęcia podróży według środków transportu



Źródło: Badanie przeprowadzone w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 18. Godziny rozpoczęcia podróży według lokalizacji



Źródło: Badanie przeprowadzone w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Średni czas trwania podróży wyniósł 20 minut (skrócił się względem poprzednich badań o 4,5 minuty). Nieco dłużej trwały podróże wykonywane przez mieszkańców subregionu północnego (22 min), zaś mieszkańcy subregionu południowego podróżowali średnio najkrócej (19 min).

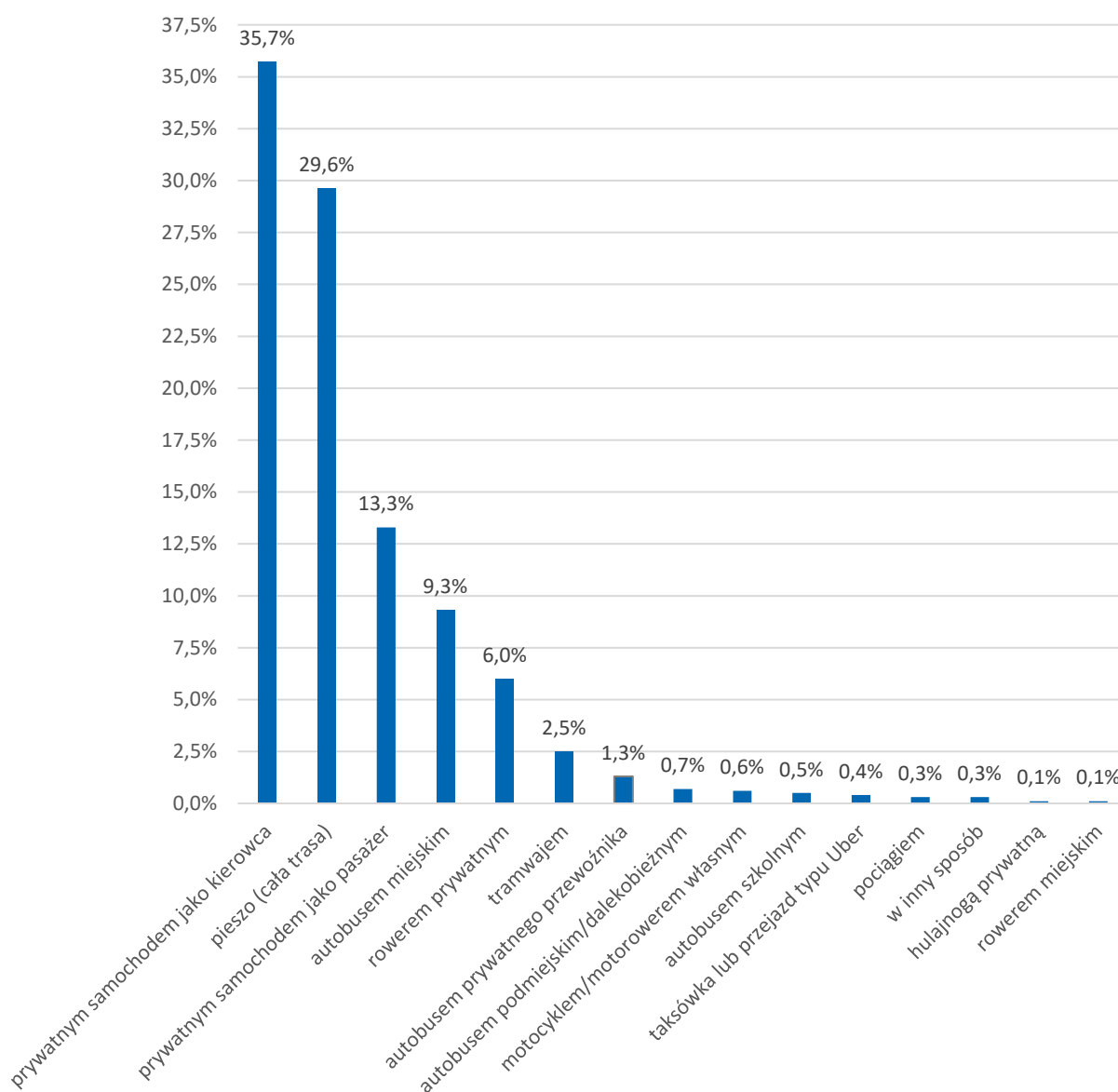
Do najdłuższych podróży należą te w motywacjach praca – dom (średnio 26 min) oraz dom – praca (21 min). Średni czas trwania podróży zależy także od sposobu jej realizacji – podróże transportem zbiorowym trwają średnio 33 min, samochodem 20 min, rowerem 16 min, zaś pieszo – 15 min.

Podróże mieszkańców były na ogół realizowane jednym środkiem transportu. Na korzystanie z więcej niż jednego środka transportu wskazało 1,1% badanych, przy czym nieco częściej takiej odpowiedzi udzielali mieszkańcy subregionu północnego (1,8%).

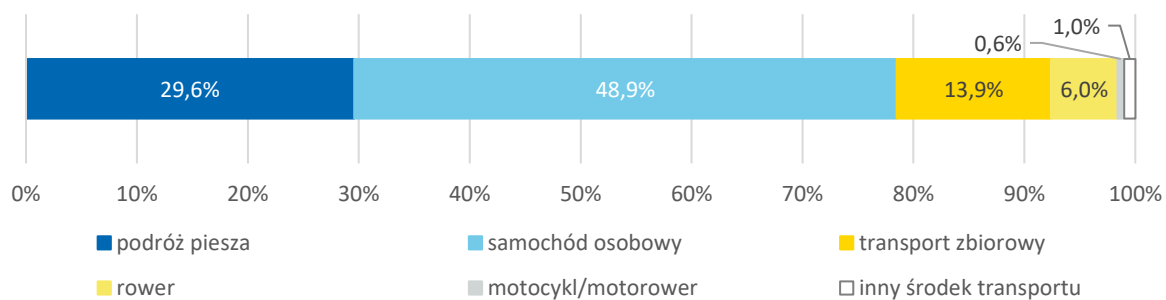
Najwięcej, bo blisko połowa wszystkich podróży, było wykonanych samochodem osobowym. Pieszko zrealizowano niespełna 30% przemieszczeń (29,6%), zaś różnymi środkami transportu zbiorowego – 13,9% podróży. Rowerem zrealizowano 6% wszystkich podróży.

Podział zadań przewozowych nieco różni się pomiędzy subregionami. W centralnej części województwa częstsze są podróże piesze (31,4%) oraz realizowane transportem zbiorowym (15,7%), a mniej jest podróży samochodem osobowym (45,5%). Podobnie podział zadań przewozowych kształtuje się w subregionie zachodnim, z wyjątkiem mniejszego udziału podróży transportem zbiorowym. Subregiony południowy i północny charakteryzują się większym udziałem podróży samochodowych (57,3% w północnym i 54,8% w południowym) oraz podróży rowerowych (odpowiednio 7,6% oraz 6,6%), zaś na tle pozostałych regionów mniej jest w nich podróży realizowanych transportem zbiorowym (9,3% oraz 13,4%) oraz pieszo (24% i 23,7%).

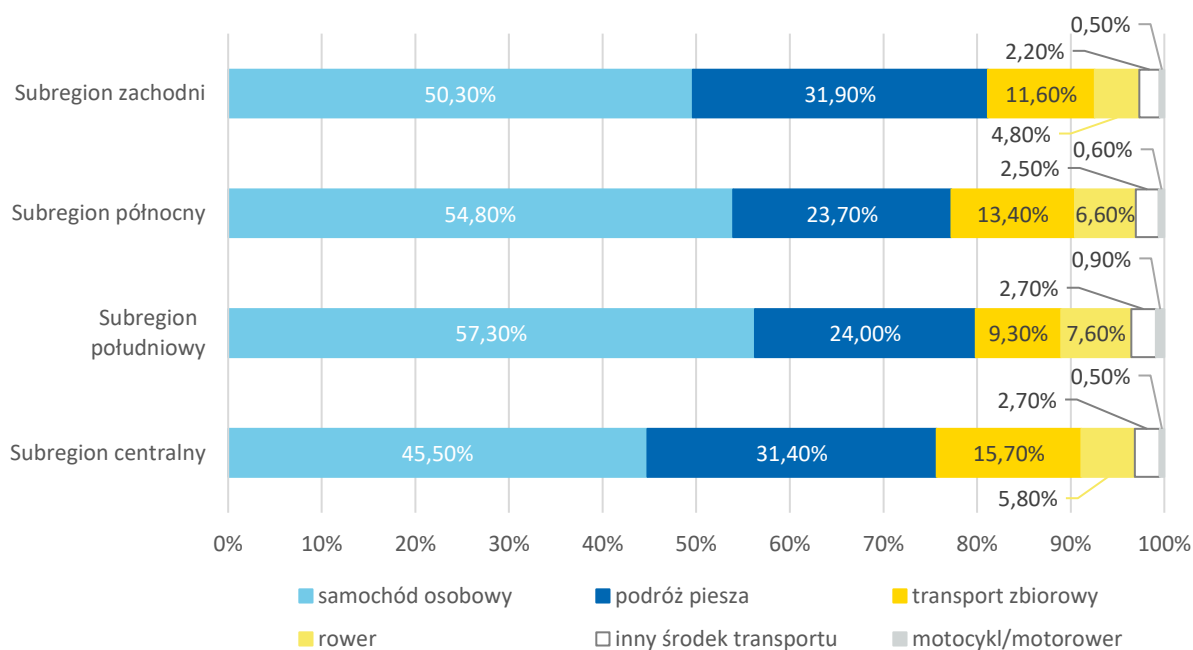
Wykres 19. Środki transportu wykorzystywane w podróżach



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

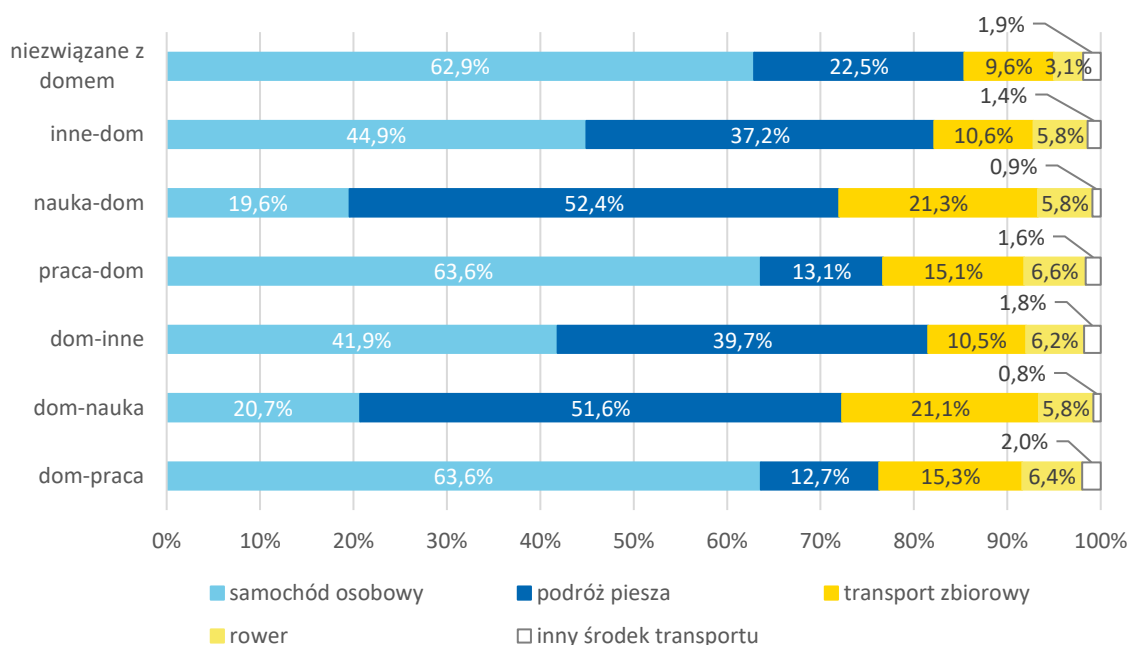
Wykres 20. Podział zadań przewozowych

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 21. Podział zadań przewozowych w subregionach

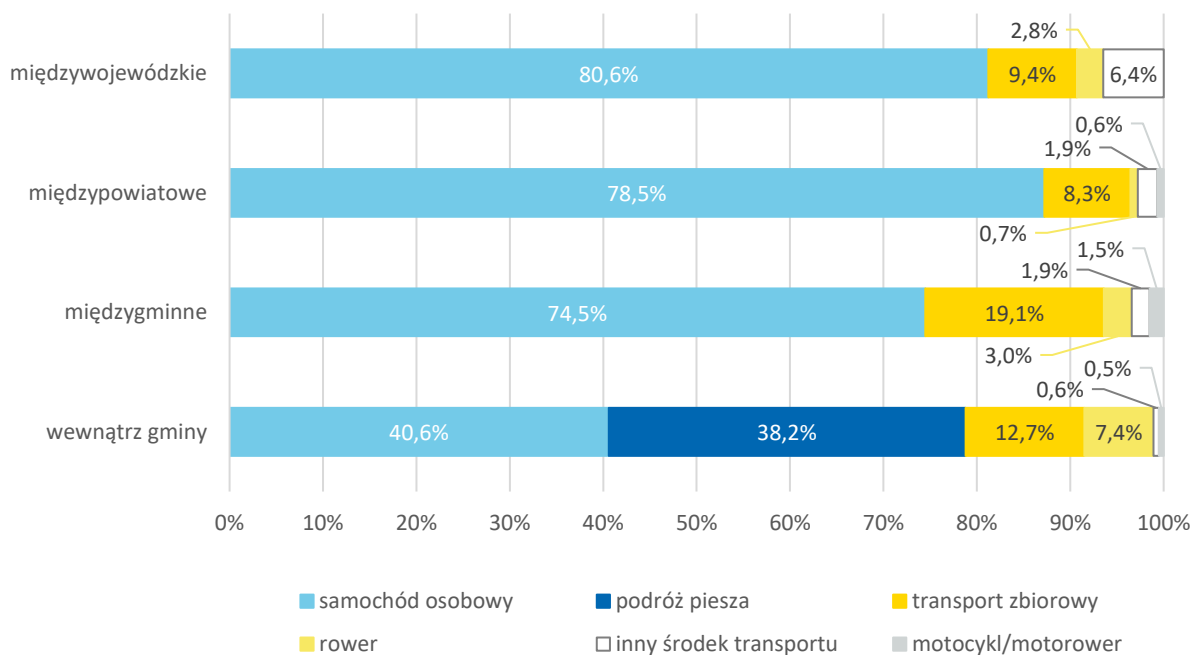
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Analiza podziału zadań przewozowych w zależności od motywacji podróży wskazuje na częstsze wykorzystywanie samochodu osobowego w dojazdach do pracy i z pracy oraz w podróżach niezwiązanych z domem. Pieszo częściej realizowane są podróże do miejsca nauki oraz w motywacjach nieobligatoryjnych (dom – inne, inne -dom).

Wykres 22. Podział zadań przewozowych według motywacji podróży

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

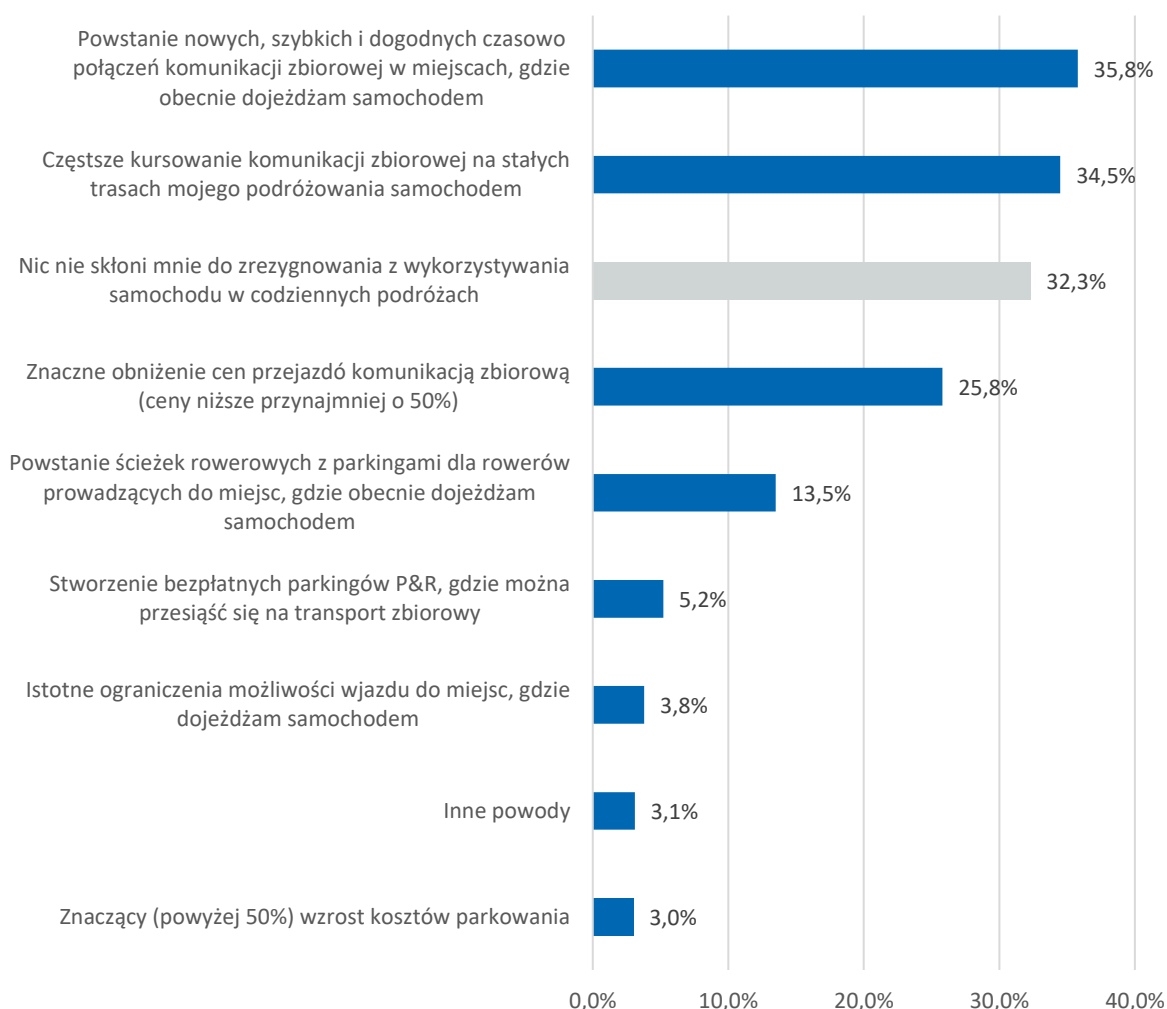
W kontekście podróży międzypowiatowych najczęściej używano samochodu osobowego (78,5%), a dopiero w drugiej kolejności transportu zbiorowego (18,3%).

Wykres 23. Podział zadań przewozowych według typu podróży

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

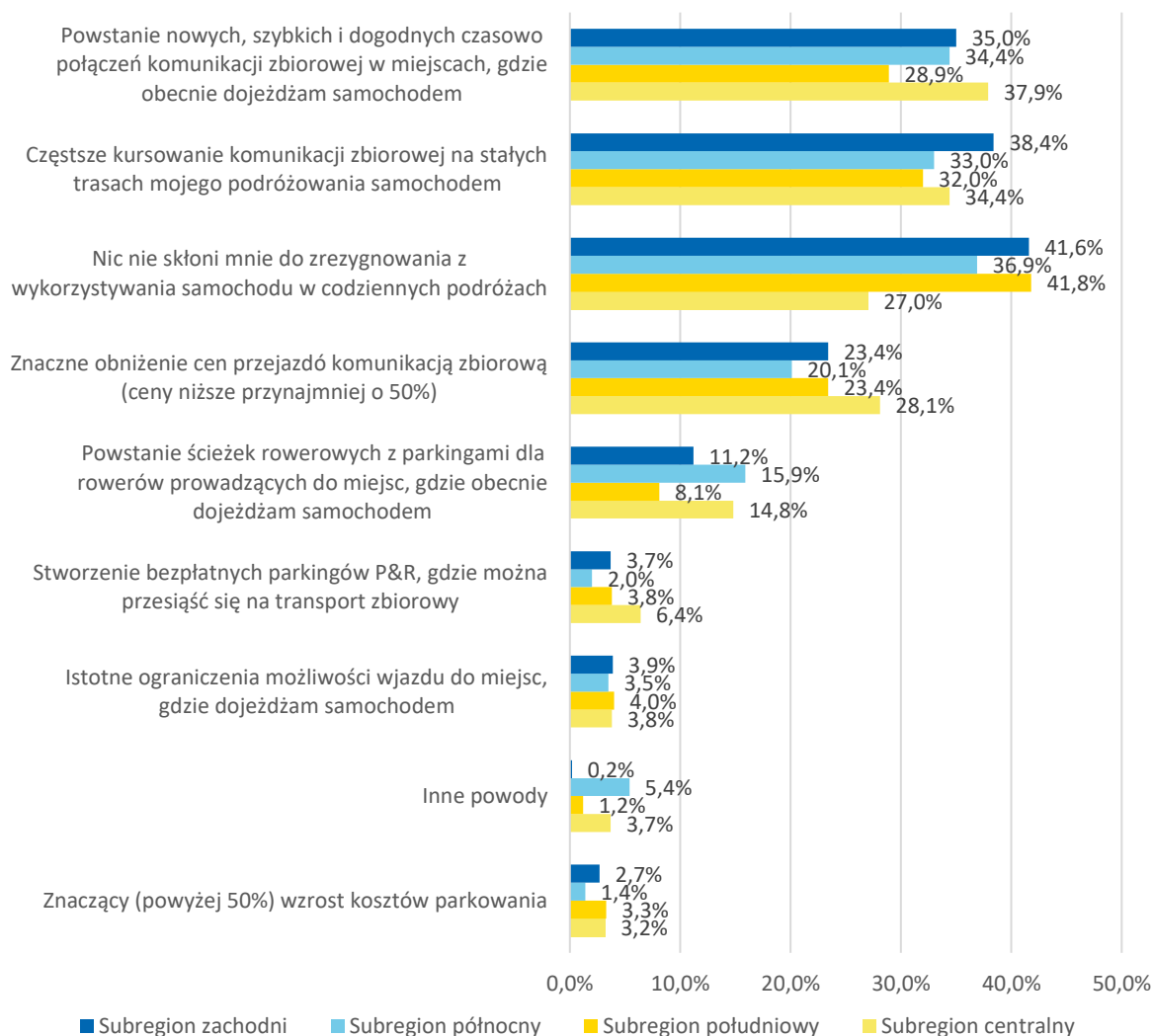
Badani zapytani o to, co mogłyby ich skłonić do rezygnacji z samochodu osobowego w codziennych podróżach wskazywali najczęściej na poprawę oferty transportu zbiorowego w aspekcie powstania nowych, dogodnych połączeń oraz zwiększenie częstotliwości kursów istniejących już połączeń komunikacji zbiorowego. Na trzecim miejscu pod względem częstości wskazań znalazło się znaczne (przynajmniej o 50%) obniżenie cen biletów komunikacji zbiorowej. Dla 13,5% badanych zachętą do rezygnacji z samochodu byłyby rozbudowa sieci ścieżek rowerowych. Blisko co trzeci badany (32,3%) uznał, że nic nie byłoby w stanie skłonić go do rezygnacji z samochodu osobowego w codziennych podróżach.

Wykres 24. Czynniki wpływające na możliwość rezygnacji z samochodu osobowego w codziennych podróżach



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 25. Czynniki wpływające na możliwość rezygnacji z samochodu osobowego w codziennych podróżach według subregionów



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

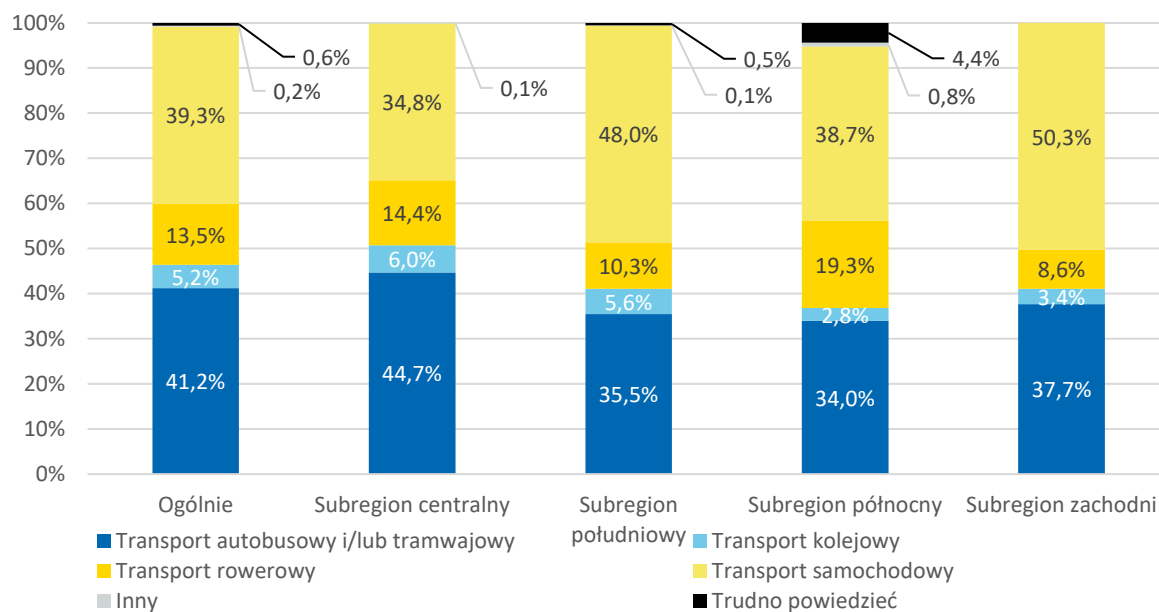
W pytaniu oto, jaki rodzaj transportu powinien być w pierwszej kolejności rozwijany dla ułatwienia podróży pomiędzy gminami i miastami badani mogli wskazać jedną z następujących odpowiedzi:

- transport zbiorowy – autobusowy/tramwajowy (zwiększanie częstotliwości kursowania, tworzenie nowych połączeń, budowa przystanków i węzłów przesiadkowych, autobus na żądanie)
- transport zbiorowy – kolejowy (zwiększanie częstotliwości kursowania, tworzenie nowych połączeń, budowa nowych linii kolejowych, przystanków oraz węzłów przesiadkowych)
- transport rowerowy (budowa ścieżek i parkingów rowerowych, tworzenie systemów rowerów miejskich)
- transport samochodowy (budowa nowych dróg i parkingów)
- inny

Najczęściej wskazywana była potrzeba rozwoju transportu autobusowego i/lub tramwajowego (41,2% wskazań), a w następnej kolejności transportu samochodowego (39,3%) i rowerowego (13,5%).

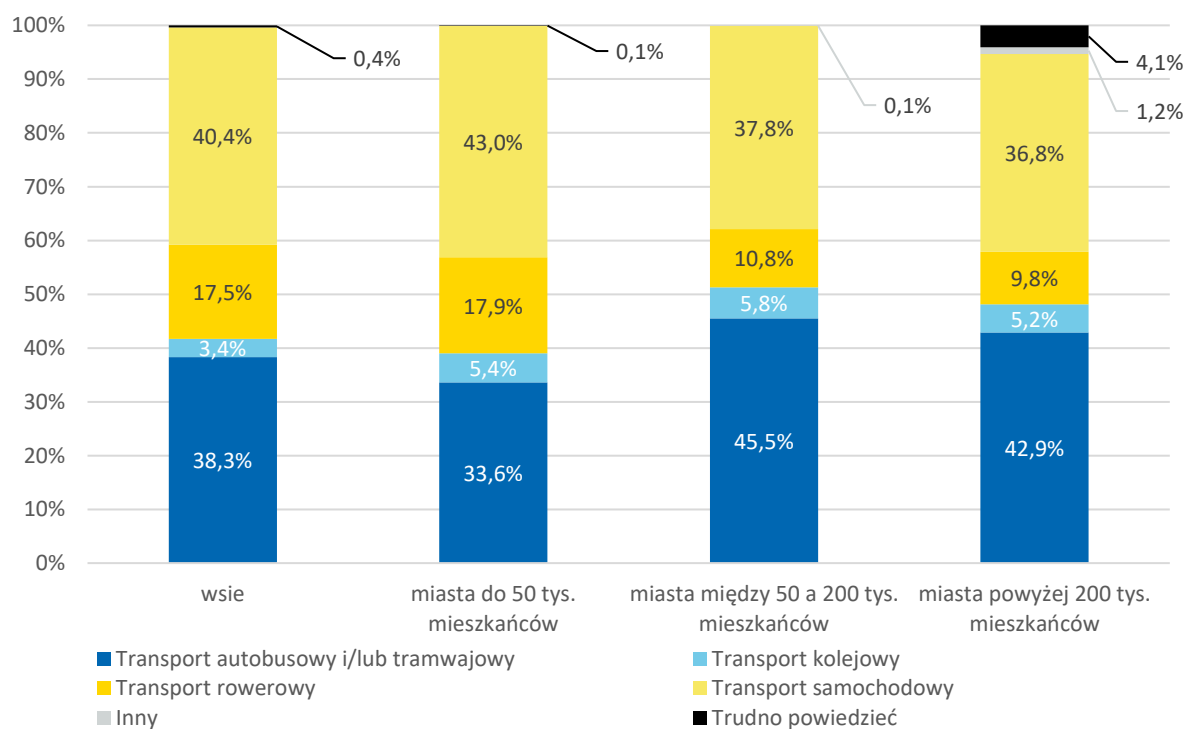
Na potrzebę rozwoju transportu rowerowego częściej wskazywali mieszkańcy subregionu północnego, a także mieszkańcy małych miast i wsi.

Wykres 26. Rodzaj transportu, który powinien być priorytetowo rozwijany



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

Wykres 27. Rodzaj transportu, który powinien być priorytetowo rozwijany według miejsca zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie badania przeprowadzonego w ramach RPT dla Województwa Śląskiego

6.4. BADANIA JAKOŚCIOWE

W ramach badań przeprowadzonych do Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego przeprowadzono również badania jakościowe z przedstawicielami samorządów oraz przedstawicielami firm transportowych. W zakresie publicznego transportu zbiorowego wskazano następujące wnioski:

- Niedopracowany system połączeń z mniejszych miast lub „sypialni” dużych miast. Oprócz podniesienia standardu jakości taboru kolejowego, konieczne jest zwiększenie częstotliwości kursowania oraz skrócenie czasu przejazdu
- Brak wspólnego biletu w regionie. Jest to spowodowane brakiem porozumienia między przewoźnikami oraz organizatorami co do integracji przewozowej i cenowej.
- Brak ujednoliconych biletów (różne, ceny i rodzaje biletów oraz różna dostępność internetowych kanałów dystrybucji).
- Wykluczenie komunikacyjne niektórych miejsc w regionie powodowane brakiem korzystania z komunikacji publicznej osób posiadających samochody (przez co utrzymanie komunikacji staje się coraz bardziej nierentowne). Być może poprawa jakości transportu publicznego zmniejszyła by skalę wykluczenia transportowego
- Nieprzemyślane podejmowanie decyzji (np. zakup autobusów elektrycznych, pomimo braku wystarczającej infrastruktury do ich ładowania).
- Nieujednolicony i niewystarczająco dobrze zorganizowany transport publiczny. Nadal są miejscowości dotknięte wykluczeniem komunikacyjnym. Respondenci podkreślają, że najistotniejszym kryterium wyboru środka transportu jest czas. Możliwe, że gdyby był ujednolicony system biletów transportu publicznego oraz połączenia obrzeży i wiosek z dużymi miastami w regionie byłyby częstsze, to ludzie chętniej by z niego korzystali.
- W Polsce niezbędne jest podwyższenie świadomości społecznej. Jest wciąż niewiele chętnych do zrezygnowania ze swojego samochodu na rzecz transportu publicznego. Widać to np. po słabym wykorzystaniu stref przesiadkowych. Respondenci widzą problem w tym, że zostały wybudowane strefy przesiadkowe, z których niewiele osób korzysta. Wciąż jeszcze panuje przekonanie, że to biedni jeżdżą komunikacją miejską, a samochód jest wyznacznikiem wyższego statusu ekonomicznego.

W ramach badań jakościowych zaproponowano także rozwiązania problemów:

- organizowanie transportu zbiorowego na zamówienie, np. na obrzeżach większych miast, gdzie najbliżsi sąsiedzi organizowaliby sobie mały autobus na zasadzie jak „autobuso-taksówka”.
- stworzenie takich ulepszeń transportu publicznego, aby czas przejazdu nim do pracy był krótszy niż samochodem osobowym.
- ujednolicenie biletów w regionie.
- kontynuacja rozwijania i ulepszania podmiejskiego transportu szynowego.

6.5. BADANIA POTOKÓW PASAŻERSKICH W POCIĄGACH

W okresie od 3 października do 19 listopada 2023 r. wykonano badania (pomiar) liczby pasażerów pociągów, których organizatorem jest Województwo Śląskie, których celem było dostarczenie

informacji o wielkości oraz rozkładzie przestrzennym i czasowym popytu na usługi przewozowe, aby można było następnie wykorzystać wyniki tych badań w pracach nad ofertą przewozową. Badania wykonano techniką obserwacji wewnątrzpojazdowej.

Największe średniodobowe odcinkowe sumy liczb pasażerów z obydwu kierunków pomiędzy poszczególnymi stacjami i przystankami osobowymi odnotowano w obrębie katowickiego węzła kolejowego. Na odcinku Katowice Piotrowice – Katowice Ligota łączącym potoki pasażerskie w większym stopniu z linii komunikacyjnych w kierunku stacji: Tychy Lodowisko, Zwardoń, Wisła, a w mniejszym stopniu z kierunku z Rybnika uzyskano wynik wysokości 40,1 tys. pasażerów. Wysoki wynik odnotowano także na odcinku Katowice Zawodzie – Katowice Szopienice Południowe (33,1 tys. pasażerów), gdzie występują potoki pasażerskie dla linii komunikacyjnych w kierunku Gliwic, Częstochowy oraz Krakowa, a także zasilane w mniejszej liczbie pasażerami z linii w kierunku Oświęcimia oraz Olkusza.

W skali dnia roboczego popyt na usługi przewozów pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie ukształtował się na poziomie 72 786 pasażerów. W sobotę całkowity popyt wyniósł 53 186 osób, co stanowiło 73,1% wielkości popytu w dniu roboczym – przy czym stosunek wielkości podaży usług wyniósł 75,3% w stosunku do liczby pociągów z dnia roboczego. W niedzielę przewieziono natomiast 38 287 pasażerów, czyli 72,0% popytu sobotniego i 52,6% z dnia roboczego. Liczba uruchamianych pociągów w niedzielę wyniosła 100,6% wartości z soboty i 75,8% z dnia roboczego.

Analizując **popyt w skali przeciętnego miesiąca obliczono, że ukształtował się on na poziomie 1 925 953 pasażerów**. Przeciętny miesiąc kalkulacyjny składa się z 21 dni roboczych, 4 sobót i 5 niedziel (w tym 4 piątków – uwzględnianych dla tych pociągów, które kursowały tylko w piątki). Spośród wszystkich linii **największy udział w przewozach w skali miesiąca uzyskała relacja S1, w której przewieziono 577 862 osoby, co stanowiło 30,0% ogółu pasażerów**.

Porównanie udziałów w przewozach pasażerów do udziałów w liczbie uruchamianych pociągów wskazuje, że udziały te dla większości relacji były bardzo podobne. Jedyną większą różnicę widać w relacjach S1 i S5, dla których udział w przewozach pasażerów był znacząco wyższy od udziału w liczbie uruchamianych pociągów – co z kolei wskazuje na największą efektywność tych relacji.

Pociągi obsługiwane przez Koleje Śląskie sp. z o.o. przewoziły ponad 84% ogółu pasażerów, pozostali korzystali z usług POLREGIO S.A.. Koleje Śląskie sp. z o.o. uruchamiały tylko niecałe 69% wszystkich pociągów, co oznacza, że wykorzystanie pociągów POLREGIO S.A. było znacząco niższe. Różnica wynikała przede wszystkim z faktu, że pociągi te miały krótsze trasy podlegające pomiarom, natomiast często w pozostałych fragmentach tras (już poza objętym badaniem województwem śląskim) liczba przewożonych pasażerów była znacząco wyższa.

Porównując wyniki uzyskane w 2023 r. do wielkości popytu obliczonego na podstawie badań marketingowych prowadzonych jesienią 2022 r. należy zwrócić uwagę na mający miejsce w 2023 r. niewielki wzrost liczby przejazdów.

W 2022 r. popyt w skali przeciętnego miesiąca oszacowano na 1 877 759 pasażerów, co oznacza, że w 2023 r. nastąpił wzrost o 2,57%.

Tabela 18. Liczba pasażerów dla poszczególnych relacji przewozów pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie

Oznaczenie	Relacja	Miesięczna liczba pasażerów	Udział pasażerów relacji [%]	Miesięczna liczba kursów	Udział w liczbie pociągów [%]
Koleje Śląskie sp. z o.o.					
S1	Gliwice – Katowice – Częstochowa	577 862	30,00	2 491	14,42
S1+S5	Częstochowa / Gliwice – Katowice – Bielsko-Biała – Zawadoń	13 050	0,68	36	0,21
S1+S6	Częstochowa / Gliwice – Katowice – Skoczów – Wisła Głębce	9 870	0,51	36	0,21
S3	Katowice – Trzebinia – (Kraków)	34 412	1,79	240	1,39
S4	Katowice – Tychy Lodowisko	76 397	3,97	1 131	6,55
S5	Katowice – Bielsko-Biała – Zawadoń	330 482	17,16	1 311	7,59
S5+S72	Żywiec – Chybie – Rybnik	1 115	0,06	18	0,10
S6	Katowice – Skoczów – Wisła Głębce	73 592	3,82	462	2,68
S6+S62	Katowice – Skoczów – Golezów – Cieszyn	12 055	0,63	60	0,35
S7	Katowice – Rybnik – Racibórz	36 104	1,87	480	2,78
S7+S31	Oświęcim – Katowice – Rybnik – Racibórz	89 010	4,62	351	2,03
S8	(Katowice) – Tarnowskie Góry – Lubliniec	42 472	2,21	750	4,34
S13	Częstochowa – Lubliniec	27 254	1,42	462	2,68
S18	Bytom – Gliwice	10 366	0,54	828	4,79
S31	Oświęcim – Katowice	9 883	0,51	222	1,29
S41	Częstochowa – Sosnowiec – Katowice – Tychy Lodowisko	146 415	7,60	639	3,70

Oznaczenie	Relacja	Miesięczna liczba pasażerów	Udział pasażerów relacji [%]	Miesięczna liczba kursów	Udział w liczbie pociągów [%]
S61	Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice – (Cieszyn)	4 067	0,21	282	1,63
S62	Skoczów – Goleszów – Cieszyn	13 153	0,68	504	2,92
S71	Katowice – Rybnik – Chałupki	70 863	3,68	637	3,69
S71+S31	Oświęcim – Katowice – Rybnik – Chałupki	32 159	1,67	135	0,78
S72	Wodzisław Śląski – Rybnik – Pszczyna	2 789	0,14	204	1,18
S76	Gliwice – Knurów – Skoczów – Wisła Głębce	1 235	0,06	18	0,10
S78	Racibórz – Chałupki	11 394	0,59	595	3,45
Razem KŚ		1 625 999	84,43	11 892	68,86
POLREGIO S.A.					
Katowice – Olkusz – (Kozłów)		30 941	1,61	486	2,81
Katowice – Trzebinia – (Kraków)		93 434	4,85	840	4,86
Częstochowa – Radomsko – (Łódź)		38 128	1,98	777	4,50
Częstochowa – Włoszczowa – (Kielce)		25 268	1,31	420	2,43
Częstochowa – Lubliniec – Fosowskie – (Opole)		1 822	0,09	39	0,23
Częstochowa / Lubliniec – Tarnowskie Góry		2 360	0,12	50	0,29
Częstochowa – Lubliniec – Kluczbork – (Wrocław)		777	0,04	42	0,24
Gliwice – Strzelce Opolskie – (Opole)		20 244	1,05	570	3,30
Gliwice – Kędzierzyn-Koźle		15 591	0,81	528	3,06
Czechowice-Dziedzice – Oświęcim – (Kraków)		634	0,03	18	0,10
Żywiec – Sucha Beskidzka		953	0,05	18	0,10
Bielsko-Biała – Andrychów – (Kalwaria Zebrz.)		23 610	1,23	480	2,78

Oznaczenie	Relacja	Miesięczna liczba pasażerów	Udział pasażerów relacji [%]	Miesięczna liczba kursów	Udział w liczbie pociągów [%]
	Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – (Wrocław)	22 080	1,15	546	3,16
	Lubliniec – Kluczbork – (Wrocław)	9 576	0,50	300	1,74
	Tarnowskie Góry – Herby Nowe – Wieluń Dąbrowa	14 536	0,75	264	1,53
	Razem PR	299 954	15,57	5 378	31,14
	Łącznie	1 925 953	100,00	17 270	100,00

Źródło: Wyniki przeprowadzonych badań (pomiarów) napelnień pociągów w przewozach pasażerskich organizowanych przez Województwo Śląskie

6.6. MULTIMODALNY MODEL RUCHU DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

W ramach prac nad Regionalnym Planem Transportowym powstał model ruchu dla obszaru województwa śląskiego. Standaryzuje on, obiektywizuje i przypisuje wymierną wartość indywidualnym zachowaniom związanym z codziennymi podróżami. Opracowany model ruchu zawiera m.in. następujące elementy:

- Model generacji ruchu czyli funkcji matematycznej, określającej wielkość ruchu, jaka tworzy się na wyznaczonym obszarze. Model generacji ruchu został obliczony dla siedmiu motywacji: dom – praca, praca – dom, dom – nauka, nauka – dom, dom – inne, inne – dom, niezwiązane z domem.
- Rozkład przestrzenny podróży (więźba) – wynikiem obliczeń są macierze podróży.
- Na potrzeby otrzymania rozkładu przestrzennego opracowano funkcje oporu przestrzeni dla każdej motywacji, gdzie czynnikiem wpływu jest dystans podróży.
- Podział na środki transportu czyli określenie jaki udział podróży wykonywany będzie za pomocą samochodu, pociągu, autobusu itp. Czynnikiem wpływu jest czas podróży.
- Podział na rejony komunikacyjne czyli podzielenie obszaru opracowania na podobszary, dla których obliczone zostały powyższe wielkości. Jako odpowiednik rejonu komunikacyjnego przyjęto gminę.
- Model sieci – matematyczne odwzorowanie układu dróg i ulic oraz linii komunikacyjnych transportu zbiorowego.
- Model rozkładu ruchu – przeniesienie struktury przestrzennej ruchu na obciążenie ruchem elementów modelu sieci. Model rozkładu ruchu wyszukuje ścieżki pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi.

Analizy modelowe w ramach Regionalnego Planu Transportowego opracowano dla stanu istniejącego na 2021 rok, 4 scenariuszy prognostycznych (negatywny, pośredni, pozytywny, doraźny) oraz 6 wariantów rozwojowych (odniesienia, Kolej++, Multimodalny Transport, Innowacyjny Transport Wynikowy, Minimalny). Prognostyczny model ruchu w zakresie modelu popytu opracowano w oparciu

o prognozę demograficzną wg GUS z uwzględnieniem podziału na powiaty. Model podaży uwzględnia prognozowane zmiany w zakresie infrastruktury systemu transportowego oraz zmiany w zakresie funkcjonowania pasażerskich przewozów transportu zbiorowego użyteczności publicznej. W wyniku przeprowadzonych analiz, końcowe badania przeprowadzono dla scenariusza prognostycznego pośredniego, który zakłada wystąpienie zarówno kierunków zmian niekorzystnych (np. spadek liczby ludności), jak i korzystne (np. udana transformacja). W wyniku analizy wielokryterialnej wypracowano 2 warianty rozwojowe - 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) i minimalny (uwzględniający jedynie inwestycje, których realizacja już się rozpoczęła lub mają przyznane dofinansowanie), którego wyniki przedstawiono poniżej.

Analizy pokazują, iż przy zaproponowanej sieci połączeń komunikacji zbiorowej liczba pasażerów w transporcie kolejowym będzie wzrastać wraz z poprawą infrastruktury transportowej i skróceniem czasu przejazdu.

Tabela 19. Wyniki analiz modelowych

Typ transportu	Transport	Jednostka	Stan istniejący (2021)	Wariant Wynikowy 2030 r.	Wariant Minimalny 2030 r.
Indywidualny	Samochody osobowe	pojazdokilometry	30 564 131	42 545 380	42 598 397
		pasażerokilometry	41 072 137	42 554 115	42 598 396
		pasażerogodziny	686 196	583 390	602 134
Zbiorowy	Autobusy	wozokilometry	373 169	374 721	373 172
		pasażerokilometry	6 190 334	4 071 119	4 199 485
		pasażerogodziny	152 489	106 766	109 969
	Kolej	pociągokilometry	48 856	77 452	68 306
		pasażerokilometry	1 585 467	4 373 055	4 111 568
		pasażerogodziny	24 802	47 227	46 232

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarnych TOR Sp. z o.o. na podstawie Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego wraz z przeprowadzeniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz wykonaniem analiz diagnostyczno-prognostycznych w zakresie funkcjonowania regionalnego systemu transportu. Część I Studium analityczno-prognostyczne. Etap 7 – scenariusze prognostyczne i warianty rozwojowe

7. PLANOWANA SIEĆ KOMUNIKACYJNA

7.1. SIEĆ TRANSPORTOWA

Proponowana oferta przewozowa została przeanalizowana w odniesieniu do możliwych wariantów rozwoju infrastruktury systemu transportowego do 2030 roku ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury kolejowej.

W zakresie sieci kolejowej założono wyniki realizacji:

- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku w zakresie projektów:
 - Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzeńska,
 - Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki-Gottwald,
 - Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy – Katowice Murcki – Katowice Ligota linią kolejową nr 142,
 - Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto,
 - Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych,
 - Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami,
 - Rewitalizacja linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górn. Strzemieszyce – Dąbrowa Górn. Huta Katowice (p.odg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnica, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg,
 - Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294. Racibórz-Raławice Śląskie,
 - Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków).
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 w zakresie:
 - budowy nowych przystanków kolejowych: Cykarzew Północny, Cykarzew Stary, Częstochowa Rzęsawa, Katowice Kostuchna, Katowice Murcki, Katowice Ochojec, Katowice Podlesie Dąbrowa, Koniecpol Centrum, Mykanów, Pawłowice Śląskie Centrum, Sosnowiec Jęzor Południowy, Stary Broniszew, Wodzisław Śląski Centrum, Zabrze Maciejów, Zabrze Północ,

- modernizacji istniejących przystanków kolejowych: Radlin Obszary, Rybnik Niedobczyce, Rybnik Niewiadom, Rybnik Paruszowice, Warszowice.
- Projektu „Śląskie na nowych torach” realizowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dzięki wsparciu instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), który obejmuje m.in .budowę 5 nowych przystanków kolejowych: Sosnowiec Śródula, Katowice Morawa, Katowice Uniwersytet, Katowice Akademia oraz Katowice Kokociniec, a także modernizację 7 stacji kolejowych oraz 9 przystanków pod względem przebudowy peronów, które będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Kluczowym elementem projektu będzie oddzielenie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego. W tym celu ułożona zostanie dodatkowa para torów na szlaku Będzin – Katowice – Szopienice Południowe – Katowice Piotrowice.

7.2. SIEĆ KOMUNIKACYJNA

Województwo śląskie charakteryzuje się gęstą siecią zelektryfikowanych linii kolejowych. Biorąc pod uwagę realizowane i planowane liczne przedsięwzięcia modernizacyjne i rewitalizacyjne na sieci kolejowej oraz realizowany i planowany przez województwo zakup taboru kolejowego oraz duży popyt transportowy w zakresie przewozu osób, istnieje możliwość dalszego zwiększania atrakcyjności kolei w województwie śląskim, a także polepszenia jakości usług w transporcie kolejowym.

Obecnie podstawowym zakresem usług użyteczności publicznej w zakresie transportu zbiorowego, finansowanych z budżetu województwa śląskiego, jest system kolejowych połączeń regionalnych. Dzięki zrealizowanym i realizowanym inwestycjom istnieje możliwość zaoferowania mieszkańcom województwa śląskiego odpowiedniego standardu usług przewozowych w przewozach kolejowych. Powinno przełożyć się to na zwiększenie udziału w przewozie osób transportu kolejowego jako środka transportu o najmniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko, a także odciążać sieć drogową, zmniejszając przy tym zatłoczenie dróg i negatywne oddziaływanie transportu drogowego na środowisko.

Podstawowym działaniem podejmowanym w latach 2025-2030 powinno być utrzymanie obecnej oferty przewozowej i w miarę możliwości poszerzanie jej o nowe relacje oraz liczbę kursów. Ponadto ważnym aspektem jest też zapewnienie informacji o zmianach w ofercie przewozowej, a także współpraca z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w trakcie przebudowy katowickiego węzła kolejowego. Dlatego też w latach 2024 – 2030 założono utrzymanie co najmniej oferty przewozowej w wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na rok 2024. Sieć połączeń przedstawiono w tabelach poniżej oraz w części graficznej dokumentu (Mapa 26).

Tabela 20. Planowane linie komunikacyjne na których możliwe jest uruchomienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w perspektywie do 2035 roku

L.p.	Przebieg linii
1.	Gliwice – Katowice – Częstochowa
2.	Częstochowa – Lubliniec – Pawonków – gr. województwa – Opole
3.	Gliwice – Rybnik
4.	Gliwice – Bytom

L.p.	Przebieg linii
5.	Katowice – Jaworzno Szczakowa – gr. województwa – Kraków
6.	Katowice – Mysłowice – Nowy Bieruń – gr. województwa – Oświęcim
7.	Katowice – Tychy Lodowisko
8.	Katowice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – gr. państwa – Skalite
9.	Żywiec – Jeleśnia – gr. województwa – Zakopane
10.	Katowice – Skoczów – Wisła Głębce
11.	Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice – Cieszyn – gr. państwa – Czeski Cieszyn
12.	Skoczów – Golezów – Cieszyn
13.	Katowice – Rybnik – Racibórz
14.	Katowice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki – gr. państwa – Bohumin
15.	Rybnik – Żory – Bielsko-Biała
16.	Tychy – Orzesze Jaśkowice
17.	Gliwice – Rybnik – Bielsko-Biała – Żywiec
18.	Gliwice – Rybnik – Skoczów – Wisła Głębce
19.	Racibórz – Chałupki
20.	Lubliniec – Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice
21.	Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko – Zawiercie – Częstochowa
22.	Częstochowa – Cykarkzew – gr. województwa – Chorzew Siemkowice
23.	Częstochowa – Widzów Teklinów – gr. województwa – Radomsko – Łódź
24.	Tarnowskie Góry – Krzepice – gr. województwa – Wieluń Dąbrowa
25.	Tarnowskie Góry – Herby Stare – Częstochowa
26.	Częstochowa – Koniecpol – gr. województwa – Włoszczowa – Kielce
27.	Katowice – Sławków – gr. województwa – Olkusz – Kozłów – Sędziszów – Kielce
28.	Czechowice-Dziedzice – gr. województwa – Oświęcim – Trzebinia – Kraków
29.	Bielsko-Biała Gł. – Kozy – gr. województwa – Wadowice – Kraków
30.	Żywiec – Jeleśnia – gr. województwa – Sucha Beskidzka
31.	Gliwice – Rudziniec Gliwicki – gr. województwa – Kędzierzyn Koźle

L.p.	Przebieg linii
32.	Gliwice – Toszek – gr. województwa – Opole
33.	Lubliniec – Sieraków Śląski – gr. województwa – Kluczbork – Wrocław
34.	Racibórz – Kuźnia Raciborska – gr. województwa – Kędzierzyn Koźle – Opole – Wrocław
35.	Katowice – Pyrzowice Lotnisko
36.	Częstochowa – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – gr. województwa – Kraków
37.	Katowice – Orzesze – Żory – Jastrzębie-Zdrój ¹⁾
38.	Bielsko-Biała – Skoczów ¹⁾
39.	Racibórz – Pietrowice Wielkie – granica województwa – Raclawice Śląskie ¹⁾
40.	Katowice – Katowice Kostuchna – Tychy ^{1) 2)}
41.	Gliwice – Pyskowice Miasto ^{1) 2)}
42.	Bytom – Ruda Śląska Orzegów – Ruda Śląska – Gliwice ^{1) 2)}
43.	Dąbrowa Górnicza Gołonóg – Dąbrowa Górnicze Strzemieszyce – Sławków ^{1) 2)}
44.	Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice ^{1) 2)}
45.	Tychy – Bieruń Stary – Nowy Bieruń – Oświęcim ^{2) 3)}

¹⁾ Połączenia będą mogły zostać uruchomione po zakończeniu inwestycji z Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku

²⁾ Połączenia będą mogły zostać uruchomione w uzgodnieniu z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią

³⁾ Połączenia będą mogły zostać uruchomione po zrealizowaniu projektu „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim”

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Tabela 21. Dodatkowe linie komunikacyjne na których możliwe jest uruchomienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w perspektywie do 2040 roku

L.p.	Przebieg linii
1.	Tarnowskie Góry – gr. województwa – Zawadzkie
2.	Gliwice – Tarnowskie Góry – Pyrzowice Lotnisko
3.	Herby Nowe – Kłobuck – gr. województwa – Chorzew Siemkowice

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Wymienione linie komunikacyjne w powyższych tabelach mogą być uzupełnione o relacje łączące różne linie komunikacyjne. Dodatkowe połączenia kolejowe mogą zostać uruchomione w przypadku gdy zarządca infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) dokona modernizacji lub rewitalizacji istniejącej infrastruktury do parametrów umożliwiających uruchomienie konkurencyjnego

względem innych środków transportu połączenia kolejowego. Lista odcinków może zostać rozszerzona o odcinki aktualnie nieeksploatowane i nieobjęte programami modernizacyjnymi, szczególnie w przypadku pojawienia nowych generatorów ruchu, dodatkowych środków finansowych i projektów infrastrukturalnych uzasadniających objęcie obsługą komunikacyjną takich linii.

Planowane i dodatkowe linie komunikacyjne wykraczające poza granicę województwa śląskiego będą uruchamiane w uzgodnieniu z województwami ościennymi.

Uruchomienie planowanych i dodatkowych linii komunikacyjnych uzależnione będzie od możliwości budżetowych Województwa Śląskiego oraz stawek dopłaty do pociągokilometra w poszczególnych latach.

Połączenia autobusowe w obszarze województwa śląskiego charakteryzują się rozległą ofertą przewozową, co przedstawia Mapa 20. Oprócz wymienionych linii komunikacji zbiorowej, na sieci drogowej województwa śląskiego realizowane są pasażerskie przewozy w ramach przewozów gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych, metropolitalnych oraz przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Część z nich stanowi formę dowozu do stacji i przystanków kolejowych oraz podstawowy środek transportu publicznego w miejscach, gdzie nie funkcjonuje sieci linii kolejowych. Ze względu na powyższe oraz rosnące koszty transportu kolejowego i ograniczone środki finansowe, priorytetem Województwa Śląskiego jest rozwój kolei jako podstawy transportu publicznego w regionie.

7.3. ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE I STACJE WĘZŁOWE

Istotnym elementem sieci komunikacyjnej są zintegrowane węzły przesiadkowe. Miejsca te pozwalają na komfortową przesiadkę podróżnych pomiędzy różnymi środkami transportu i poszczególnymi liniami komunikacyjnymi na szczeblu regionalnym lub ponadregionalnym a także miejskim lub aglomeracyjnym. Główne węzły przesiadkowe w zakresie przewozów pasażerskich na terenie województwa śląskiego na styku systemów transportowych: kolejowego i drogowego zaplanowano w następujących miejscowościach:

- Bielsko-Biała
- Bytom,
- Chorzów,
- Cieszyn,
- Czechowice-Dziedzice
- Częstochowa,
- Dąbrowa Górnicza,
- Gliwice,
- Jaworzno,
- Katowice
- Lubliniec,
- Nowy Bieruń,
- Mikołów

- Myszków,
- Mysłowice,
- Orzesze,
- Pszczyna
- Racibórz,
- Ruda Śląska,
- Rybnik,
- Skoczów,
- Sosnowiec,
- Tarnowskie Góry,
- Tychy,
- Wisła,
- Wodzisław Śląski,
- Zabrze,
- Zawiercie,
- Żory,
- Żywiec.

Za ważny węzeł przesiadkowy należy także uznać stację kolejową Pyrzowice Lotnisko, która obsługuje Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach. Na obszarze województwa śląskiego funkcjonują także stacje węzłowe umożliwiające przesiadki pomiędzy połączeniami w wojewódzkich przewozach pasażerskich lub przekroczenie granicy państwa takie jak: Chałupki, Chybie, Goleszów, Nędza, Zebrzydowice, Zwardoń.

8. PLANOWANE ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Województwo Śląskie jako organizator przewozów użyteczności publicznej jest odpowiedzialne za przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego jako wojewódzkie przewozy pasażerskie. W Planie Transportowym Województwa Śląskiego ujęto wyłącznie przewozy świadczone w transporcie zbiorowym będące usługami w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Usługi w zakresie transportu zbiorowego organizowanego przez województwo będą wykonywane na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wybór operatora w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie dokonywany w trybie określonym w art. 19 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.) – jedyny możliwy tryb w wojewódzkich, kolejowych przewozach pasażerskich lub
- bezpośrednio, jedynie w przypadku ewentualnego uruchomienia przewozów w transporcie autobusowym.

9. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

9.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

Podział źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego pozostanie bez zmian i będzie przedstawiał się następująco:

1. Źródła zewnętrzne:
 - a) Fundusze Unii Europejskiej – programy operacyjne,
 - b) Banki (EBI, EBOiR, obligacje),
 - c) Budżet Państwa (dopłaty do ulg ustawowych),
 - d) Budżet Państwa (kontrakty wojewódzkie, dotacje celowe Państwa, Fundusz Kolejowy (FK), inne fundusze celowe),
 - e) Inne jednostki samorządu terytorialnego, podmioty gospodarcze na podstawie zawartych umów.
2. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego będzie się odbywać także poprzez źródła wewnętrzne w postaci budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

9.2. ANALIZA FINANSOWA

Finansowanie przewozów transportu publicznego odbywa się na podstawie przepisów rozporządzenia 1370/2007. Określa ono rekompensatę przysługującą operatorowi za realizację powierzonego zadania przewozowego oraz sposób kontrolowania i weryfikacji otrzymanego przez operatora wynagrodzenia. Podstawą wypłaty rekompensaty są zawarte umowy.

Roczne wynagrodzenie stanowi kwota środków finansowych zabezpieczonych w budżecie województwa śląskiego i w *Wieloletniej Prognozie Finansowej*. Kwota rekompensaty zostaje przeznaczona na pokrycie niezbędnych kosztów przy realizacji przewozów, wykorzystaniu i utrzymaniu niezbędnej infrastruktury technicznej oraz kosztów finansowych z uwzględnieniem podatku dochodowego, rozsądnego zysku, kosztów bezpłatnych i ulgowych przejazdów oraz naliczonej amortyzacji środków trwałych. Wysokość planowanej rekompensaty jest ustalana na podstawie umowy i polega na wyliczeniu różnicy pomiędzy planowanymi wpływami i kosztami wykonywania usługi i przychodami taryfowymi, przychodami wygenerowanymi na sieci, pozostałymi przychodami dotyczącymi działalności przewozowej, dodatnim wynikiem z działalności ubocznej operatora z uwzględnieniem rozsądnego zysku. Coroczna wysokość rekompensaty jest weryfikowana przez biegłych rewidentów podczas badania finansowego operatora. Koszt usługi jest ustalany poprzez iloraz kosztów wykonywanej usługi przewozowej i liczby wykonywanych wozokilometrów.

W 2023 roku na organizację regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wydano 350,4 mln zł, z tego:

- 279 mln zł przeznaczono dla operatora Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- 71,4 mln zł przeznaczono dla operatora POLREGIO S.A.

W 2024 roku na organizację regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zaplanowano kwotę 429,5 mln zł.

10. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania transportu publicznego. Bez informacji o godzinach przyjazdu i odjazdu środków transportu oraz miejscu zatrzymania nie byłoby możliwe skorzystanie z transportu publicznego. W województwie śląskim funkcjonuje wiele **systemów informacji pasażerskiej**, planowania podróży i zakupu biletu. Niestety nie są to systemy zintegrowane, brakuje systemu, który obejmowałby przynajmniej wszystkie przewozy wojewódzkie i powiatowe o charakterze użyteczności publicznej.

W zakresie wojewódzkiego **transportu kolejowego** informacje na temat rozkładu jazdy są udostępniane przez PKP Polskie Linie Kolejowe na ogólnokrajowej platformie portalpasazera.pl oraz w wersji papierowej oraz elektronicznej na przystankach i stacjach kolejowych. Ponadto informacje rozkładowe oraz możliwości zakupu biletów są udostępniane na stronach operatorów Kolei Śląskich i POLREGIO, platformach internetowych e-podroznik.pl, Bilkom oraz Koleo, a także platformach przewoźników e-KŚ, bilety.polregio.pl (ograniczone do realizowanych przez wskazane podmioty połączeń).

W przypadku regularnych przewozów osób w krajowym **transporcie drogowym**, które odbywają się na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Śląskiego, funkcjonuje baza rozkładów jazdy przewoźników autobusowych w formacie PDF w Biuletynie Informacji Publicznej Województwa Śląskiego⁹.

System informacji pasażerskiej powinien być zgodny z rozporządzeniem w sprawie rozkładów jazdy oraz Rozporządzeniem (WE) nr 2021/782 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

System informacji pasażerskiej powinien również objąć **system informacji wizualnej**: tabliczki informacyjne na przystankach oraz tablice z systemem dynamicznej informacji na stacjach, przystankach i węzłach przesiadkowych. Tabliczki przystankowe z informacjami o rozkładach jazdy powinny być uporządkowane i w jednolity sposób przekazywać informacje o wszystkich operatorach/przewoźnikach korzystających z danego przystanku/stacji.

W węzłach przesiadkowych i znaczących przystankach¹⁰ zalecane są **elektroniczne nośniki informacji**. Wiadomości prezentowane na elektronicznych nośnikach informacji to m.in. nazwa przystanku, numer linii, prognozowany lub/i rozkładowy czas odjazdu, komunikaty specjalne (informacja o utrudnieniach w ruchu, objazdach, cenach biletów itp.).

Zakres informacji przekazywanych podróżnym powinien zależeć od tego, czy przystanek komunikacyjny zlokalizowany jest wzdłuż linii komunikacyjnych, ale nie stanowiącego znaczącego punktu węzłowego lub przesiadkowego oraz od tego czy w jego pobliżu nie są zlokalizowane ważne obiekty użyteczności publicznej.

Zalecanym standardem jest, aby system informacji pasażerskiej był dostosowany do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, osób niedosłyszących i osób niedowidzących.

⁹ <https://bip.slaskie.pl/survey/register/list/id.3>

¹⁰ Przystanki komunikacji publicznej zlokalizowane w mniejszych ośrodkach regionalnych, w pobliżu obiektów użyteczności publicznej lub w miejscu krzyżowania się tras kilku linii komunikacji publicznej w ramach tego samego środka transportu.

Stosowane oznakowania przystanku/dworca powinny być w kolorach dobrze widocznych i kontrastujących z otoczeniem. W celu poprawy widoczności zastosowane powinny być podświetlane **rozkłady jazdy** z czcionką bezszeryfową, powiększoną. Nazwa przystanku dworca oraz numery linii obsługujących powinny znajdować się w widocznym miejscu, nie przysłonięte np. na froncie wiaty przystankowej oraz na słupku informacyjnym. Tablice świetlne dla osób niedowidzących, powinny posiadać kontrastujący kolor czcionki na czarnym tle i być wyposażone w przycisk, po naciśnięciu którego przez głośnik podawane są informacje o tym, jakie linie podjadą i w jakim kierunku zmierzają. W węzłach powinny być także dostępne rozkłady w alfabecie Braille’a. Ponadto pasażer powinien w łatwy i jasny sposób móc się zapoznać z przysługującymi mu prawami, zakazami oraz obowiązkami.

W kolejnych latach należy dążyć do ujednolicenia **systemu opłat** w komunikacji publicznej. Opłaty powinny zależeć od środka transportu oraz od długości trasy, jaka jest do przebycia. Pasażer powinien mieć jasno i czytelnie określone stawki opłat za przejazd. Cennik opłat za przejazd powinien znajdować się w każdym pojeździe komunikacji publicznej. We wszystkich środkach transportu powinny obowiązywać porównywalne ulgi na przejazdy oraz wszyscy przewoźnicy powinni w taki sam sposób respektować wymogi ustawy o ulgowych przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Ceny opłat za przejazd powinny być na tyle atrakcyjne, żeby zachęcały do rezygnacji z podróży samochodem osobowym na rzecz transportu zbiorowego. Wszyscy operatorzy/przewoźnicy powinni w swojej ofercie uwzględniać ulgi ustawowe. Informacje o ulgach powinny być przekazane w taki sposób, aby osoba rzadko korzystająca z komunikacji publicznej mogła w sprawny i szybki sposób odnajdować potrzebne dane. Należy zaznaczyć w tym miejscu, iż stan opisany powyżej wymaga zmian ustawowych, których wprowadzenie nie jest zależne od działań podejmowanych przez władze wojewódzkie.

Tabela 22. Zakres pożądanej informacji na przystankach, w pojazdach oraz kanałach cyfrowych

Rodzaj informacji	Minimalny zakres	Opcje dodatkowe
Informacja na przystankach	• nazwa przystanku • linie obsługujące dany przystanek • rozkłady jazdy • dostępności taboru niskopodłogowego obsługującego daną linię • data obowiązywania rozkładu jazdy • numerze telefonu oraz adresie strony internetowej, gdzie można uzyskać szczegółowe informacje o połączeniach, przewoźniku, operatorze i organizatorze połączeń W przypadku węzła przesiadkowego: • schemat węzła przesiadkowego z oznaczeniem, gdzie i jakie linie się zatrzymują,	W przypadku przystanków: • informacje o systemie taryfowym i ulgach, • regulamin przewozu • schemat sieci komunikacyjnej • informacja dynamiczna o czasie przyjazdu na przystanek, • QR-kod zawierający tabliczkę przystankową oraz przekierowanie do strony organizatora, operatora, przewoźnika. W przypadku węzła przesiadkowego: • punkt informacji pasażerskiej

Rodzaj informacji	Minimalny zakres	Opcje dodatkowe
	• mapa okolic węzła przesiadkowego, • informacje o liniach obsługujących węzeł przesiadkowy, • informacje o systemie taryfowym i ulgach, • regulamin przewozu • schemat sieci komunikacyjnej, • informacja drogowskazowa.	
Informacja w pojazdach	• tablice pokazujące schemat obsługiwaną linią, • informacje o rodzaju i cenie biletów oraz ulgach, • regulamin przewozów, • zapowiedzi głosowe o następnym przystanku oraz tablice o zmiennej treści w przypadku transportu kolejowego • wyraźny przedni wyświetlacz (wewnątrz i na zewnątrz), umożliwiający zidentyfikowanie numeru linii, kierunku jazdy/kolejnego przystanku (żółte lub pomarańczowe litery powinny znajdować się na czarnym tle), opóźnienia, głównych możliwości przesiadek, usług świadczonych w pociągu.	• zapowiedzi głosowe o następnym przystanku oraz tablice o zmiennej treści w przypadku transportu autobusowego, • foldery informacyjne dla pasażerów zawierające m.in. rozkład jazdy, cennik biletów, dane kontaktowe operatora przewozów (z możliwością umieszczania reklam).
Informacja w kanałach cyfrowych	• informacja udzielana w co najmniej jednym języku obcym (np. angielskim), • narzędzie umożliwiające swobodne planowanie podróży, • rozkłady jazdy, • informacje o systemie taryfowym i ulgach, • regulamin przewozu • schemat sieci komunikacyjnej, • data obowiązywania rozkładu jazdy	• Schematy węzłów przesiadkowych z oznaczeniem, gdzie i jakie linie się zatrzymują. • Mapy okolic węzłów przesiadkowych • Mapa z geolokalizacją pojazdów

Rodzaj informacji	Minimalny zakres	Opcje dodatkowe
	• dane teleadresowe przewoźników, organizatorów oraz operatorów transportu.	

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarnych TOR Sp. z o.o.

11. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH

11.1. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Za uzasadnione i niezbędne uznaje się podejmowanie działań ukierunkowanych na ograniczanie zużycia energii w transporcie i związane z tym redukowanie emisji zanieczyszczeń. Uzyskanie możliwie pełnego efektu wymaga stosowania środków oddziaływania usprawniających transport zbiorowy, jak też wpływających na ograniczenie wykorzystywania samochodów.

Działania w zakresie transportu zbiorowego sprzyjają ograniczeniu emisji w sposób bezpośredni (np. poprzez organizację połączeń publicznego transportu zbiorowego, zwiększanie oferty przewozowej, optymalizację wykorzystania rodzajów taboru, optymalizację ruchu pojazdów) oraz w sposób pośredni, głównie poprzez podnoszenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do podróżowania samochodami, zachęcając tym samym użytkowników systemu transportowego do zmiany zachowań komunikacyjnych (przeniesienia podróży do transportu zbiorowego).

Równie istotne jest wykorzystywanie mechanizmów ograniczających zainteresowanie wykorzystywaniem samochodów. Dotyczy to tworzenia alternatywnych ofert wykonywania podróży (transportem zbiorowym, rowerem, pieszo), stosowania metod zniechęcających do korzystania z samochodu osobowego (np. ograniczanie dostępności wybranych ulic i obszarów, oddziaływanie fiskalne), czy też kształtowanie nowych zachowań komunikacyjnych (np. zachęcanie do korzystania z samochodów niskoemisyjnych, zwiększania liczby podróżujących jednym samochodem (dziś jest to średnio 1,3 osoby/pojazd), używanie samochodu jedynie do pokonania jednego z odcinków podróży, np. do stacji kolejowej itp.).

Należy podkreślić, że najlepsze efekty mogą być osiągnięte wtedy, gdy dostępne środki finansowe będą zasilać rozwiązania o różnym charakterze. Poczynając od działań inwestycyjnych (np. w zakresie infrastruktury dla transportu zbiorowego czy taboru), przez działania modernizacyjne (w zakresie taboru, organizacji tras transportu zbiorowego, systemów informacji, systemów taryfowych), aż po działania o charakterze organizacyjnym i edukacyjnym – np. związane z wpływaniem na mobilność i wychowanie komunikacyjne użytkowników systemu transportowego.

Należy wspierać projekty dotyczące:

- optymalizowania układu linii i częstotliwości kursowania w transporcie zbiorowym;
- systemów nawigacji satelitarnej wykorzystywanej do informacji pasażerskiej w transporcie zbiorowym;
- systemów zarządzania flotą pojazdów;
- systemów kontroli i nadzoru ruchu pojazdów transportu zbiorowego;
- rozwoju systemu parkingów typu P+R, B+R;
- rozbudowy infrastruktury rowerowej i akcji promujących korzystanie z rowerów;
- systemów zmniejszających zużycie energii i zarządzania energią w obiektach zaplecza technicznego transportu zbiorowego;
- zwiększania efektywności wykorzystywania samochodów osobowych (systemy typu car-pooling, car-sharing itp.);
- wykorzystywania samochodów niskoemisyjnych (hybrydowych, elektrycznych);

- tworzenia planów mobilności dla grup mieszkańców danego obszaru;
- zakupu niskoemisyjnego taboru transportu zbiorowego;
- modernizacji taboru transportu zbiorowego w celu obniżenia emisyjności.

W kolejnych latach kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie udziału samochodów o napędzie konwencjonalnym – do 2030 r. o 50%, a w roku 2050 wartość ta ma zbliżyć się do 0%.

11.1.1. STANDARDY TECHNICZNE DLA PALIW

Zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów transportu publicznego można poprawić poprzez stosowanie energii elektrycznej magazynowanej w akumulatorach, paliwa wodorowego, biometanu oraz dostosowanie pojazdów do norm emisji spalin Euro 6, a w przyszłości Euro 7. Pozytywnym efektem stosowania powyższych technologii jest na pewno niska emisja substancji szkodliwych.

Stosowanie w pojazdach napędów hybrydowych pozwala na zmniejszenie gabarytów silnika spalinowego, odzyskiwanie energii hamowania, redukcję emisji zanieczyszczeń, jak również na zmniejszenie zużycia paliwa.

11.1.2. STANDARDY TECHNICZNE DLA TABORU AUTOBUSOWEGO

Wszystkie autobusy komunikacji zbiorowej, którymi przewożeni są pasażerowie, muszą spełniać normy i warunki zgodne z prawem polskim, spełniać odpowiednie normy techniczne, i normy bezpieczeństwa.

Ponadto minimalny standard pojazdów określono następująco:

- pojemność taboru powinna być dostosowana do potrzeb przewozowych;
- tabor w miarę możliwości nie powinien być starszy niż 10 lat i powinien być wyposażony w silnik spełniający normę Euro 6;
- wyposażenie pojazdu powinno być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, niedowidzących i niedosłyszących.
- pojazdy muszą być oznakowane w sposób umożliwiający ich identyfikację oraz kierunek jazdy. Powinny posiadać tablice kierunkowe na zewnątrz oraz tablicę wewnętrzną, umieszczoną w miejscu zapewniającym dobrą widoczność dla pasażerów,
- stosowanie taboru z niską podłogą
- stosowanie taboru posiadającego drzwi otwierane automatycznie wyposażone w mechanizm powrotnego otwarcia, w przypadku „przycięcia” pasażera;

W trakcie przygotowania dokumentu nie przewiduje się wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w transporcie autobusowym. Ewentualna decyzja zostanie podjęta przy organizacji połączeń autobusowych przez województwo.

11.1.3. STANDARDY TECHNICZNE DLA TABORU KOLEJOWEGO

Tabor kolejowy powinien spełniać niezbędne normy techniczne zapewniające bezpieczeństwo podróżowania i komfort dla pasażera. Pojazd musi posiadać zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych wydane przez Urząd Transportu Kolejowego lub Agencję Kolejową Unii Europejskiej.

Minimalny zakres wyposażenia pojazdu:

- zewnętrzny system informacji dla podróżnych;
- miejsca umożliwiające przewożenie wózków inwalidzkich i dziecięcych, rowerów oraz większego bagażu;
- toaleta z zamkniętym obiegiem;
- wyświetlacze, stanowiące system informacji pasażerskiej, umieszczone w miejscach zapewniających dobrą widoczność dla pasażerów;
- strefy wejściowe, wnętrze i toaleta powinny spełniać wszystkie wymagane standardy dla osób z niepełnosprawnościami.

Zalecany zakres wyposażenia:

- system video-monitoringu części pasażerskiej, z podglądem obrazu w kabinie maszynisty oraz w system audio, umożliwiający emisję komunikatów;
- system zliczania pasażerów;
- wejścia, wnętrze i toaleta w pełni spełniające wymogi dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

11.2. DOSTĘP DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI, NIEDOWIDZĄCYCH I NIEDOSŁYSZĄCYCH

Publiczny transport zbiorowy w założeniu ma być dostępny dla wszystkich osób chcących skorzystać z usług transportowych. Niestety, nie zawsze infrastruktura czy tabor PTZ pozwalają na swobodne przemieszczanie się wszystkim potencjalnym pasażerom. W obrębie poszczególnych elementów związanych z szeroko pojętym transportem publicznym, występują liczne bariery, które uniemożliwiają bezproblemowe korzystanie z PTZ osobom o ograniczonej mobilności, prowadząc tym samym do wykluczenia transportowego wybranych grup społecznych. Nowoczesny publiczny transport zbiorowy powinien cechować się dostępnością dla wszystkich potencjalnych pasażerów, również tych, którzy wymagają dodatkowych czynności podczas podróży.

Mówiąc o osobach z niepełnosprawnościami (OzN) oraz osobach o ograniczonej mobilności należy wskazać o jakich grupach dokładnie mowa, są to:

- osoby z niepełnosprawnościami wynikającymi z dysfunkcji wzroku, słuchu czy układu ruchu;
- osoby podróżujące z małymi dziećmi;
- kobiety w ciąży;
- osoby starsze;
- inne osoby posiadające ograniczenia w samodzielnym przemieszczaniu się.



Dla poszczególnych grup ważne będą odmienne aspekty związane z dostępem do transportu zbiorowego. Dla osób z niepełnosprawnością wzrokową kluczowymi elementami infrastruktury transportowej będą komunikaty głosowe oraz elementy orientacyjne, pozwalające na bezpieczne przemieszczanie się. Osoby z niepełnosprawnością słuchową będą zwracać uwagę na dostępność i czytelność informacji np. na tablicach z rozkładami jazdy. Osoby z niepełnosprawnością ruchową oraz z ograniczoną możliwością przemieszczania się będą zwracać uwagę na wysokość peronów kolejowych i tramwajowych, jak również dostępność niskopodłogowych pojazdów obsługujących różne środki transportu. Z tego względu istotne jest zauważenie różnorodnych potrzeb różnych grup pasażerów, tak aby umożliwić im podróż środkami PTZ i tym samym ograniczyć ich wykluczenie komunikacyjnie, a pośrednio także społeczne. Odpowiedzią na przedstawione problemy może być stosowanie tzw. **projektowania uniwersalnego**, które oznacza takie podejście do planowania infrastruktury transportu, które nie wyklucza żadnej grupy społecznej, a jednocześnie nie wymusza skomplikowanych zmian w projektach dedykowanych wybranym odbiorcom.

Rysunek 1. Zasady projektowania uniwersalnego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie <https://budowlaneabc.gov.pl/standardy/projektowanie-uniwersalne> (dostęp: 18.06.2024 r.)

Dostępność PTZ dla osób ze specyficznymi wymaganiami nie ogranicza się jedynie do rozwiązań infrastrukturalnych, które obejmują elementy znajdujące się w obrębie węzłów komunikacyjnych, przystanków, czy w pojazdach. Wpływ na jej zwiększenie ma również aspekt ludzki, w tym postawa, wiedza i umiejętności personelu, a także zwiększenie dostępności cyfrowej, która odnosi się do stron internetowych, czy aplikacji używanych podczas zakupu biletów czy planowania podróży.

11.3. STANDARDY I WARUNKI PODRÓŻY

W ramach zapewnienia odpowiednich standardów i warunków podróży należy wprowadzić i odpowiednio egzekwować wymagania dotyczące:

- punktualności odjazdu i przyjazdu pojazdów komunikacji zbiorowej;
- zestawienia składów pociągów zgodne rozkładem jazdy;
- pojazdów o odpowiedniej pojemności;
- tablicy czołowej pojazdu;
- oznakowania pojazdów;
- informacji o zmianach w rozkładach jazdy;
- sprawozdań z wykonanych przewozów.

Należy regularnie przeprowadzać kontrole funkcjonowania przewozów i w razie stwierdzonych naruszeń egzekwować odpowiednie kary finansowe. W przypadku punktualności jazdy komunikacji zbiorowej podstawową wartością powinno być np. 95% kursów wykonanych zgodnie z rozkładem jazdy. Dodatkowo konsekwencje finansowe powinny obejmować przypadki zbyt wczesnego odjazdu z przystanku/stacji. Obligatoryjnie każdy pojazd powinien posiadać aktualne tablice czołowe, jeśli będzie to tablica elektroniczna, musi być sprawna. Poszczególne linie powinny być obsługiwane przez autobusy/tabor zadeklarowany w rozkładzie jazdy. Obsługa linii przez pojazd niezgodny z deklaracją powinna skutkować nałożeniem adekwatnej kary finansowej. Operator z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem powinien informować w formie pisemnej o planowanych zmianach w rozkładzie jazdy pojazdów komunikacji zbiorowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Operator zobowiązany jest do składania sprawozdania z wykonanych przewozów. Brak lub opóźnienie w jego złożeniu, tak jak w poprzednich przypadkach, powinien wiązać się z nałożeniem konsekwencji finansowych na operatora.

W przypadku funkcjonowania systemu informacji dla pasażera (dynamicznej lub statycznej) operator lub przewoźnik (w zależności od tego, kto dysponuje systemem zarządzania) jest odpowiedzialny za dostarczanie aktualnych informacji o poszczególnych liniach i pojazdach.

Pojazdy komunikacji publicznej powinny zapewnić odpowiednie warunki podróży poprzez dobry stan techniczny pojazdu, odpowiednie wyposażenie oraz czystość pojazdu.

Wysokość kar powinna być proporcjonalna do uchybień operatora.

11.4. STANDARDY SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA PRZEJAZD

Zalecanym jest aby system pobierania opłat za przejazdy transportem zbiorowym charakteryzował się:

- zachowaniem jednorazowego uniwersalnego biletu dla osób korzystających z komunikacji zbiorowej okazjonalnie.
- opłatą za przejazd pobieraną:
 - ze zwykłej, zbliżeniowej karty płatniczej;
 - w formie jednorazowego biletu dostępnego w punktach usług publicznych (sklep, kiosk itp.),
 - z wykorzystaniem aplikacji mobilnych.
 - zbliżaniem przez pasażera karty do kasownika w pojeździe podczas wsiadania i w ten sposób wnoszenia jednorazowej opłaty za przejazd;

Wskazane jest również tworzenie ofert zintegrowanych umożliwiających zakup biletu na wojewódzkie połączenia pasażerskie oraz połączenia autobusowych innych organizatorów z wykorzystaniem jednej transakcji tak jak w przypadku taryfy MAX BILET na obszarze Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

11.5. DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Określając pożądaną dostępność infrastruktury przystankowej dla podróżnych, należy ją zdefiniować w dwóch płaszczyznach: dostępności czasowej oraz dostępności przestrzennej. Dostępność czasowa pozwala na określenie liczby połączeń w ciągu doby oraz z jaką częstotliwością (rytmicznością) występują one w danym rejonie. Dostępność przestrzenna pozwala określić, jaka jest odległość do najbliższego przystanku komunikacji publicznej. Dostępność zależy tu głównie od czasu, w jakim pasażer musi pokonać odległość dzielącą go od środka transportu. Istotny jest więc przebieg linii komunikacyjnych, liczba przystanków i ich zagęszczenie.

Opis istniejącej dostępności do infrastruktury transportowej na terenie województwa śląskiego przedstawiono w rozdziale 3.5. Określając dostępność przestrzenną do infrastruktury przystankowej należy mieć na względzie, czy dotyczy ona połączeń kolejowych czy autobusowych. Według rozdziału 3.5, w buforze 833 m od stacji lub przystanku kolejowego mieszka 37,4% mieszkańców województwa śląskiego. Według otrzymanych wyliczeń w buforze 416 metrów od przystanku autobusowego lub tramwajowego mieszka 92,8% mieszkańców województwa śląskiego. Należy jednak zaznaczyć, że bardzo dobra dostępność do przystanku autobusowego nie oznacza, że mieszkaniec posiada bardzo dobry dostęp do połączeń transportu autobusowego, w szczególności na obszarach wiejskich. W kolejnych latach zalecane jest zwiększanie dostępności do stacji i przystanków kolejowych poprzez modernizację linii kolejowych nie funkcjonujących w ruchu pasażerskim oraz budowę nowych przystanków kolejowych.

11.6. INTEGRACJA PRZESTRZENNA I FUNKCJONALNA

Sieć komunikacyjna powinna charakteryzować się integracją przestrzenną i funkcjonalną. Cel ten można osiągnąć poprzez zorganizowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Poprzez integrację przestrzenną rozumie się zmniejszenie odległości pomiędzy przystankami poszczególnych systemów transportowych oraz likwidację barier architektonicznych.

Do działań służących integracji funkcjonalnej należą:

- integracja taryfowa pomiędzy różnymi organizatorami i przewoźnikami, zależna od czasu przejazdu, z możliwością przesiadania się pomiędzy różnymi środkami transportu obsługiwanych przez różne podmioty;
- zlokalizowanie w jednym miejscu przystanków różnych systemów transportowych umożliwiających szybką i wygodną przesiadkę;
- koordynacja rozkładów jazdy.

W celu zapewnienia pasażerom dobry standard i wygodną przesiadkę, w zintegrowanym węźle przesiadkowym muszą znajdować się co najmniej:

- informacje na temat rozkładów jazdy, sieci komunikacyjnej oraz taryf, podstawowa infrastruktura (ławki, zadaszenie itp.), punkt sprzedaży biletów; miejsca parkingowe i/lub stojaki na rowery (w zależności od zapotrzebowania).

Zalecane jest wyposażenie węzłów przesiadkowych w takie elementy jak: toaleta; informacja o opóźnieniach.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

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

Realizacja dążeń w kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa zakłada wprowadzenie pożądaných standardów usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 11.), które dotyczą:

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

W celu dalszego rozwoju i podnoszenia jakości obsługi obszaru województwa śląskiego zbiorowym transportem publicznym, zalecane jest podjęcie następujących działań:

1. Utrzymać istniejącą siatkę połączeń i zwiększać udział kolejowego transportu zbiorowego poprzez wzmocnienie liczby połączeń na kierunkach: pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi takimi jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik i Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a także w ramach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii;
2. Zapewnić dobrą komunikację o zmianach w ofercie przewozowej, a także współpracować z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią w trakcie przebudowy katowickiego węzła kolejowego celem utrzymania liczby pasażerów.
3. Współpracować z innymi organizatorami transportu zbiorowego w powiatach, gminach, związkach międzygminnych oraz na stykach z sąsiednimi województwami a także przewoźnikami komercyjnymi. Współpraca ta powinna zostać ukierunkowana na rzecz koordynacji usług użyteczności publicznej i ewentualnie komercyjnej. Do najważniejszych elementów w zakresie koordynacji usług należy dążenie do koordynacji rozkładów jazdy regionalnego transportu kolejowego z drogowym transportem miejskim i regionalnym, poprawy funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej w szczególności w zakresie aktualności i dostępności informacji dotyczących rozkładów jazdy, opóźnień, a także działania na rzecz integracji taryfowej komunikacji kolejowej z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego.
4. Należy dążyć do zapewnienia funkcjonowania cyklicznego rozkładu jazdy o równym takcie, tj. w stałych odstępach czasu, o „równych” końcówkach minutowych w miarę możliwości technicznych oraz porozumieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej. Dzięki temu rozkład jazdy będzie łatwy do zapamiętania, zrozumienia przez pasażera. Należy też

dążyć do unikania „luk” w rozkładzie jazdy, które utrudniają korzystanie z transportu publicznego

5. Prowadzić działania na rzecz poprawy efektywności finansowej funkcjonowania systemu transportowego poprzez dostosowanie środków transportu do popytu;
6. Prowadzić działania na rzecz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia poprzez podjęcie działań na rzecz zwiększenia roli transportu kolejowego (jako transportu o znacznie mniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko niż transport drogowy) w przewozie osób w korytarzach, charakteryzujących się znacznym popytem transportowym, zakup nowego taboru kolejowego w tym dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością oraz wymagań technicznych i środowiskowych, stosowanie w kontraktowaniu usług w zakresie drogowego transportu autobusowego wymagań zmniejszających negatywne oddziaływanie tego środka transportu na środowisko;
7. Zwiększać dostępności do stacji i przystanków kolejowych poprzez modernizację linii kolejowych nie funkcjonujących w ruchu pasażerskim oraz budowę nowych przystanków kolejowych.

13. OCENA WPŁYWU NA ŚRODOWISKO

Analizując Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa śląskiego pod kątem możliwego oddziaływania na środowisko naturalne, należy zaznaczyć, iż jest to dokument specyficzny, ponieważ Plan zawiera kierunki i działania ukierunkowane na funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego, przy wykorzystaniu transportu drogowego, jak i kolejowego. W Planie przedstawiono pożądaný standard usług przewozowy, jak również kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Głównym celem niniejszego dokumentu jest zwiększenie udziału transportu publicznego w codziennym przemieszczaniu się mieszkańców województwa. Zaproponowane działania i kierunki rozwoju mają przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, stanowić alternatywę dla użytkowania prywatnych pojazdów. Wzrost liczby pasażerów transportu publicznego, przy równoczesnym zmniejszeniu liczby pojazdów indywidualnych może przynieść wymierne korzyści dla środowiska naturalnego, tj. zmniejszenie zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery oraz zmniejszenie niekorzystnej funkcji bariery ekologicznej dróg, które mogą wpływać na zachowania fauny, flory oraz siedlisk. Należy wziąć także pod uwagę, że przedmiotowy dokument jest opracowaniem o charakterze koncepcyjnym i nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Pismem WOOŚ.410.428.2024.AOK z dnia 19 grudnia 2024 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach po przeanalizowaniu informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji - stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu. Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem NS-NZ.9022.21.84.2024 także stwierdził brak konieczności przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu

SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ**SPIS MAP**

MAPA 1. WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE NA TLE KRAJU	26
MAPA 2. PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	28
MAPA 3. EKONOMICZNE GRUPY WIEKOWE W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM.....	33
MAPA 4. PANEUROPEJSKI KORYTARZ TRANSPORTOWY	44
MAPA 5. KORYTARZ MORZE BAŁTYCKIE – MORZE ADRIATYCKIE	46
MAPA 6. KORYTARZ MORZE PÓŁNOCNE – MORZE BAŁTYCKIE	47
MAPA 7. SIEĆ DROGOWA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	49
MAPA 8. NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM.....	50
MAPA 9. SIEĆ KOLEJOWA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO.....	52
MAPA 10. SIEĆ TRAMWAJOWA W GZM.....	54
MAPA 11. SIEĆ TRAMWAJOWA W CZĘSTOCHOWIE	55
MAPA 12. LICZBA PAR KURSÓW W DNI ROBOCZE W ROZKŁADZIE JAZDY 2023/2024.....	65
MAPA 13. LICZBA PAR KURSÓW W DNI WOLNE OD PRACY W ROZKŁADZIE JAZDY 2023/2024.....	66
MAPA 14. SIEĆ POŁĄCZEŃ WOJEWÓDZKICH KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH W ROZKŁADZIE JAZDY 2024/2025	69
MAPA 15. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W POWIATACH.....	74
MAPA 16. DOSTĘPNOŚĆ DO KOLEJOWEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ.....	123
MAPA 17. DOSTĘPNOŚĆ DO DROGOWEJ LUB TRAMWAJOWEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ.....	124
MAPA 18. LICZBA PAR KURSÓW W DNI ROBOCZE W ROZKŁADZIE JAZDY 2023/2024.....	125
MAPA 19. LICZBA PAR KURSÓW W DNI WOLNE OD PRACY W ROZKŁADZIE JAZDY 2023/2024.....	126
MAPA 20. ISTNIEJĄCA DROGOWA SIEĆ KOMUNIKACYJNA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO.....	127
MAPA 21. ŁĄCZNA POWIERZCHNIA BUDYNKÓW URZĘDÓW W PODZIALE NA POWIATY	128
MAPA 22. ŁĄCZNA POWIERZCHNIA BUDYNKÓW SZPITALI W PODZIALE NA POWIATY.....	129
MAPA 23. ŁĄCZNA POWIERZCHNIA HAL SPORTOWO-WIDOWISKOWYCH W PODZIALE NA POWIATY	130
MAPA 24. ŁĄCZNA POWIERZCHNIA OBIEKTÓW HANDLOWYCH W PODZIALE NA POWIATY.....	131
MAPA 25. LOKALIZACJA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH WEDŁUG REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO.....	132
MAPA 26. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE WYKONYWANIE PRZEWÓZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	133

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1. ZASADY PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO.....	114
--	-----

SPIS TABEL

TABELA 1. PLANOWANA SIEĆ POŁĄCZEŃ MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM	17
TABELA 2. WĘZŁY KOMUNIKACYJNE W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM Z KIERUNKAMI POŻĄDANYCH SKOMUNIKOWAŃ WEDŁUG PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWÓZACH PASAŻERSKICH ORAZ W WOJEWÓDZKICH PRZEWÓZACH PASAŻERSKICH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM	19
TABELA 3. LICZBA MIESZKAŃCÓW W 2012 I 2022 R.	29
TABELA 4. WSPÓŁCZYNNIK PRZYROSTU NATURALNEGO W 2022 R.	30
TABELA 5. SALDO MIGRACJI W 2022 R.	31
TABELA 6. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA MIAST NA PRAWACH POWIATU	35
TABELA 7. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATÓW	36
TABELA 8. ZATRUDNIENIE W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM W 2022 R.	38
TABELA 9. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ WEDŁUG WIELKOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA	39
TABELA 10. PRZECIĘTNE WYNAGRODZENIE BRUTTO W 2022 R.	39
TABELA 11. RODZAJE ULG I LICZBA BILETÓW SPRZEDANYCH W 2023 R.	40
TABELA 12. LICZBA POJAZDÓW NA 1 000 OSÓB	42
TABELA 13. STACJE KOLEJOWE Z NAJWIĘKSZĄ DOBOWĄ WYMIANĄ PASAŻERSKĄ	53
TABELA 14. CHARAKTERYSTYKA GŁÓWNYCH WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM	56
TABELA 15. ZESTAWIENIE CHARAKTERYSTYK WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH NA OBSZARZE GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII	58
TABELA 16. LINIE KOMUNIKACYJNE NA KTÓRYCH WYKONYWANE SĄ WOJEWÓDZKIE KOLEJOWE PRZEWÓZY PASAŻERSKIE	67
TABELA 17. UDOGODNIENIA SYSTEMU PTZ W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM WPLYWAJĄCE NA DOSTĘPNOŚĆ DLA OZŃ I OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI	75
TABELA 18. LICZBA PASAŻERÓW DLA POSZCZEGÓLNYCH RELACJI PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH ORGANIZOWANYCH PRZEZ WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE	94
TABELA 19. WYNIKI ANALIZ MODELOWYCH	97
TABELA 20. PLANOWANE LINIE KOMUNIKACYJNE NA KTÓRYCH MOŻLIWE JEST URUCHOMIENIE WOJEWÓDZKICH KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH W PERSPEKTYWIE DO 2035 ROKU	99
TABELA 21. DODATKOWE LINIE KOMUNIKACYJNE NA KTÓRYCH MOŻLIWE JEST URUCHOMIENIE WOJEWÓDZKICH KOLEJOWYCH PRZEWÓZÓW PASAŻERSKICH W PERSPEKTYWIE DO 2040 ROKU	101
TABELA 22. ZAKRES POŻĄDANEJ INFORMACJI NA PRZYSTANKACH, W POJAZDACH ORAZ KANAŁACH CYFROWYCH	107

SPIS WYKRESÓW

WYKRES 1. PIRAMIDA WIEKU I PŁCI LUDNOŚCI WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	34
WYKRES 2. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO	35
WYKRES 3. ZMIANA UDZIAŁU ODPRAWIONYCH PASAŻERÓW KOLEI W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM W PODZIALE NA KWARTAŁY W LATACH 2020-2023	64

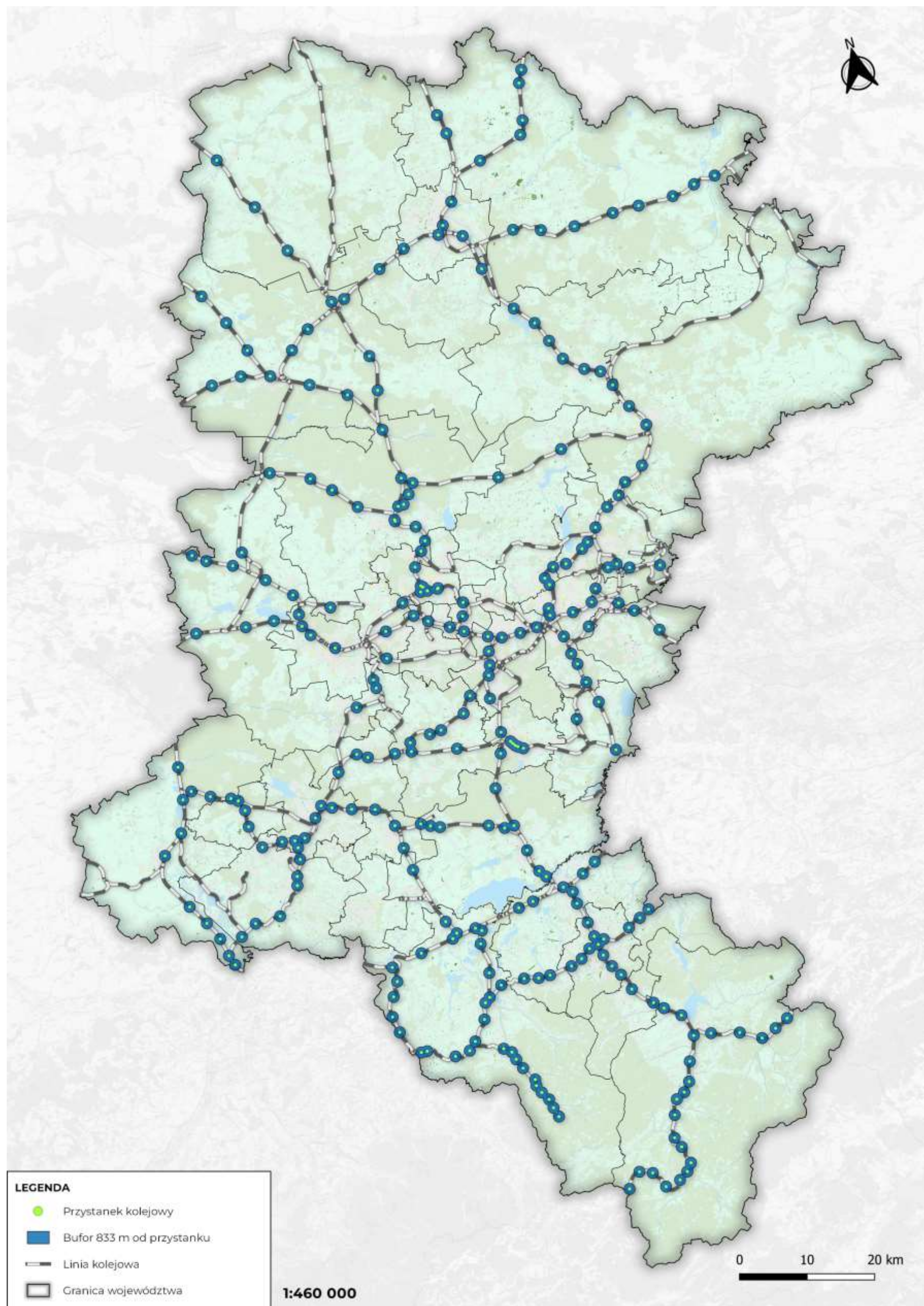
WYKRES 4. STATUS ZAWODOWY	78
WYKRES 5. TRYB PRACY	78
WYKRES 6. ZMIANA TRYBU PRACY W ZWIĄZKU Z PANDEMIA COVID-19	78
WYKRES 7. CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	79
WYKRES 8. ZMIANA CZĘSTOTLIWOŚCI KORZYSTANIA Z PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZWIĄZKU Z PANDEMIA COVID-19	80
WYKRES 9. TYPY PODRÓŻY ZE WZGLĘDU NA LOKALIZACJĘ ŹRÓDŁA I CELU	81
WYKRES 10. TYPY PODRÓŻY ZE WZGLĘDU NA LOKALIZACJĘ ŹRÓDŁA I CELU ORAZ MIEJSCE ZAMIESZKANIA	81
WYKRES 11. TYPY PODRÓŻY ZE WZGLĘDU NA LOKALIZACJĘ ŹRÓDŁA I CELU ORAZ GŁÓWNE ZAJĘCIE	82
WYKRES 12. MOTYWACJE PODRÓŻY	82
WYKRES 13. MOTYWACJE PODRÓŻY W SUBREGIONACH	83
WYKRES 14. ZAGREGOWANE MOTYWACJE PODRÓŻY W PODRÓŻACH RÓŻNEGO TYPU	83
WYKRES 15. GODZINY ROZPOCZĘCIA PODRÓŻY W SUBREGIONACH	84
WYKRES 16. GODZINY ROZPOCZĘCIA PODRÓŻY WEDŁUG CELÓW	84
WYKRES 17. GODZINY ROZPOCZĘCIA PODRÓŻY WEDŁUG ŚRODKÓW TRANSPORTU	85
WYKRES 18. GODZINY ROZPOCZĘCIA PODRÓŻY WEDŁUG LOKALIZACJI	85
WYKRES 19. ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE W PODRÓŻACH	86
WYKRES 20. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH	87
WYKRES 21. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH W SUBREGIONACH	87
WYKRES 22. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH WEDŁUG MOTYWACJI PODRÓŻY	88
WYKRES 23. PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH WEDŁUG TYPU PODRÓŻY	88
WYKRES 24. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA MOŻLIWOŚĆ REZYGNACJI Z SAMOCHODU OSOBOWEGO W CODZIENNYCH PODRÓŻACH	89
WYKRES 25. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA MOŻLIWOŚĆ REZYGNACJI Z SAMOCHODU OSOBOWEGO W CODZIENNYCH PODRÓŻACH WEDŁUG SUBREGIONÓW	90
WYKRES 26. RODZAJ TRANSPORTU, KTÓRY POWINIEN BYĆ PRIORYTETOWO ROZWIJANY	91
WYKRES 27. RODZAJ TRANSPORTU, KTÓRY POWINIEN BYĆ PRIORYTETOWO ROZWIJANY WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA	91

SPIS ZDJĘĆ

ZDJĘCIE 1. TABOR KOLEJOWY OBSŁUGUJĄCY POŁĄCZENIA ORGANIZOWANE PRZEZ WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE	70
ZDJĘCIE 2. RAMPA UMOŻLIWIAJĄCA WJAZD OSOBE NA WÓZKU INWALIDZKIM DO POCIĄGU KOLEI ŚLĄSKICH	77

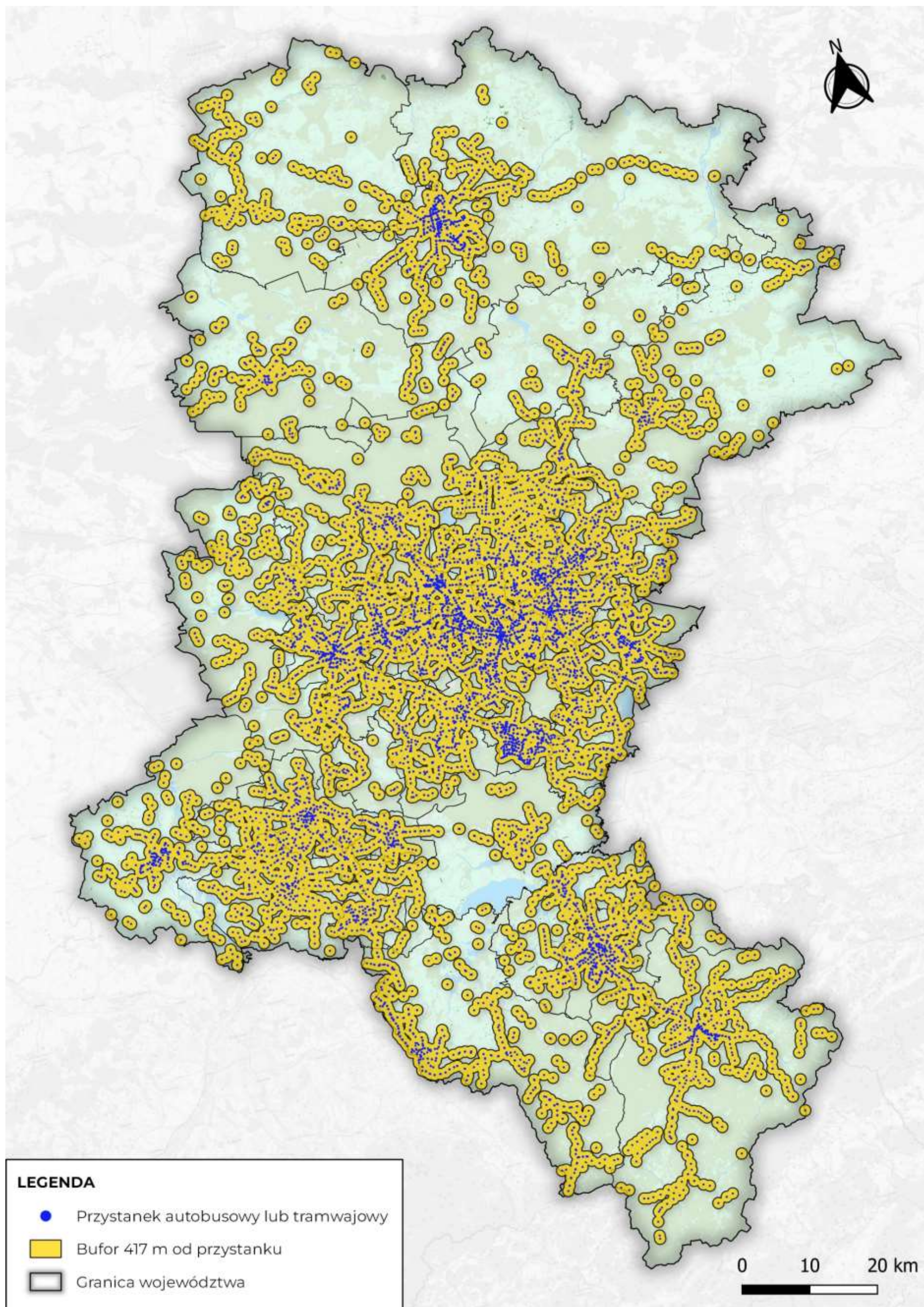
CZĘŚĆ GRAFICZNA

Mapa 16. Dostępność do kolejowej infrastruktury transportowej



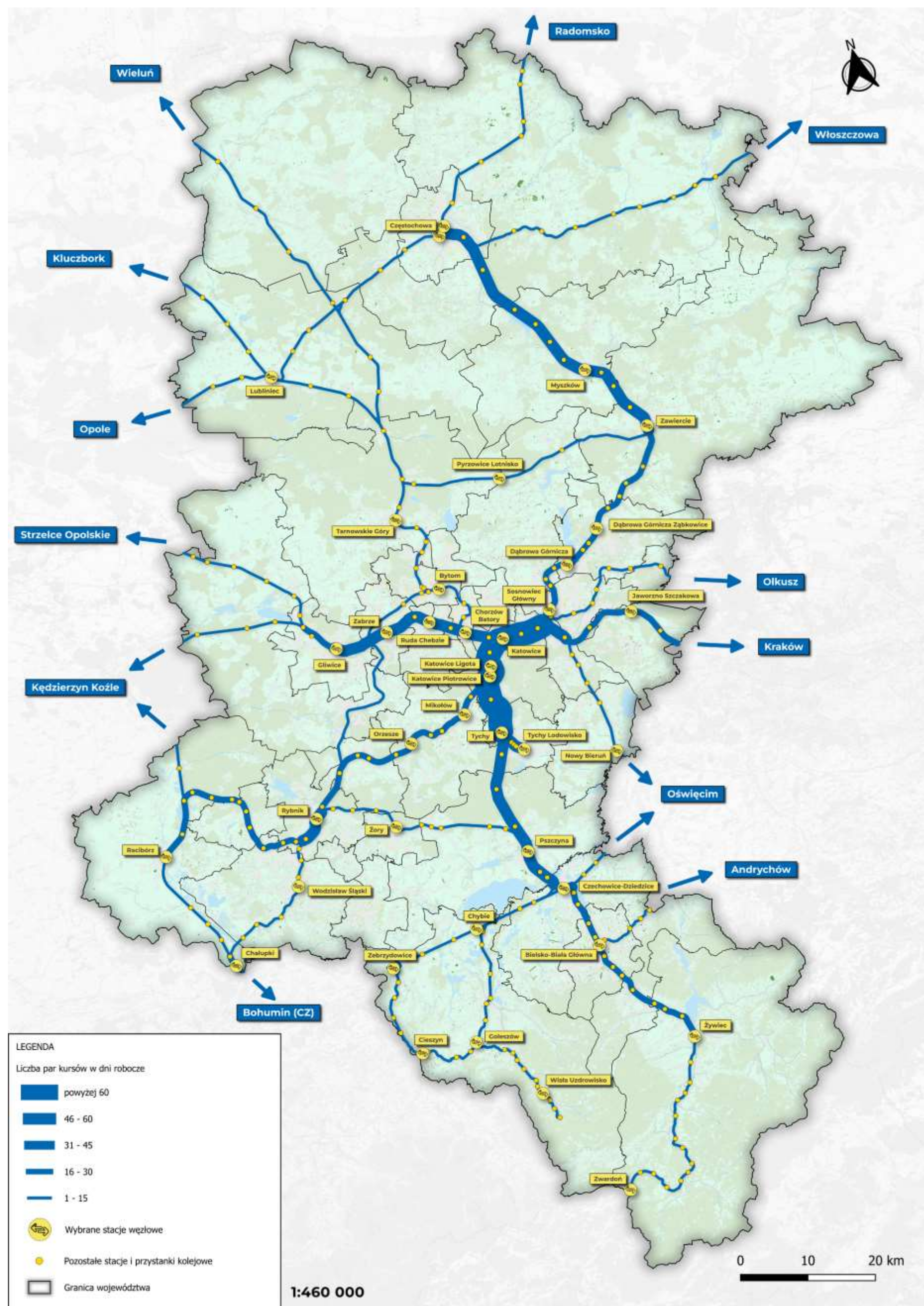
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 17. Dostępność do drogowej lub tramwajowej infrastruktury transportowej



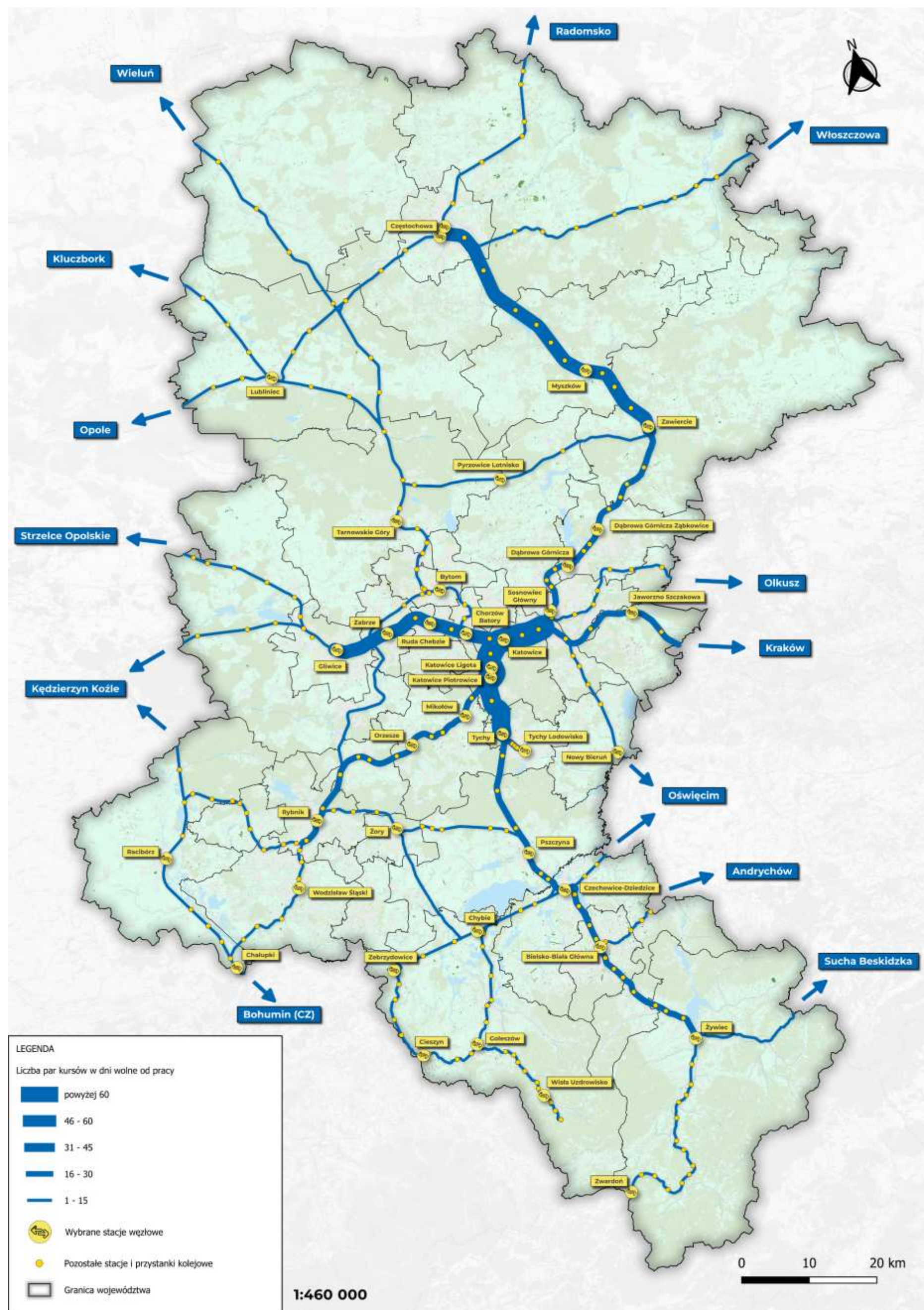
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 18. Liczba par kursów w dni robocze w rozkładzie jazdy 2023/2024

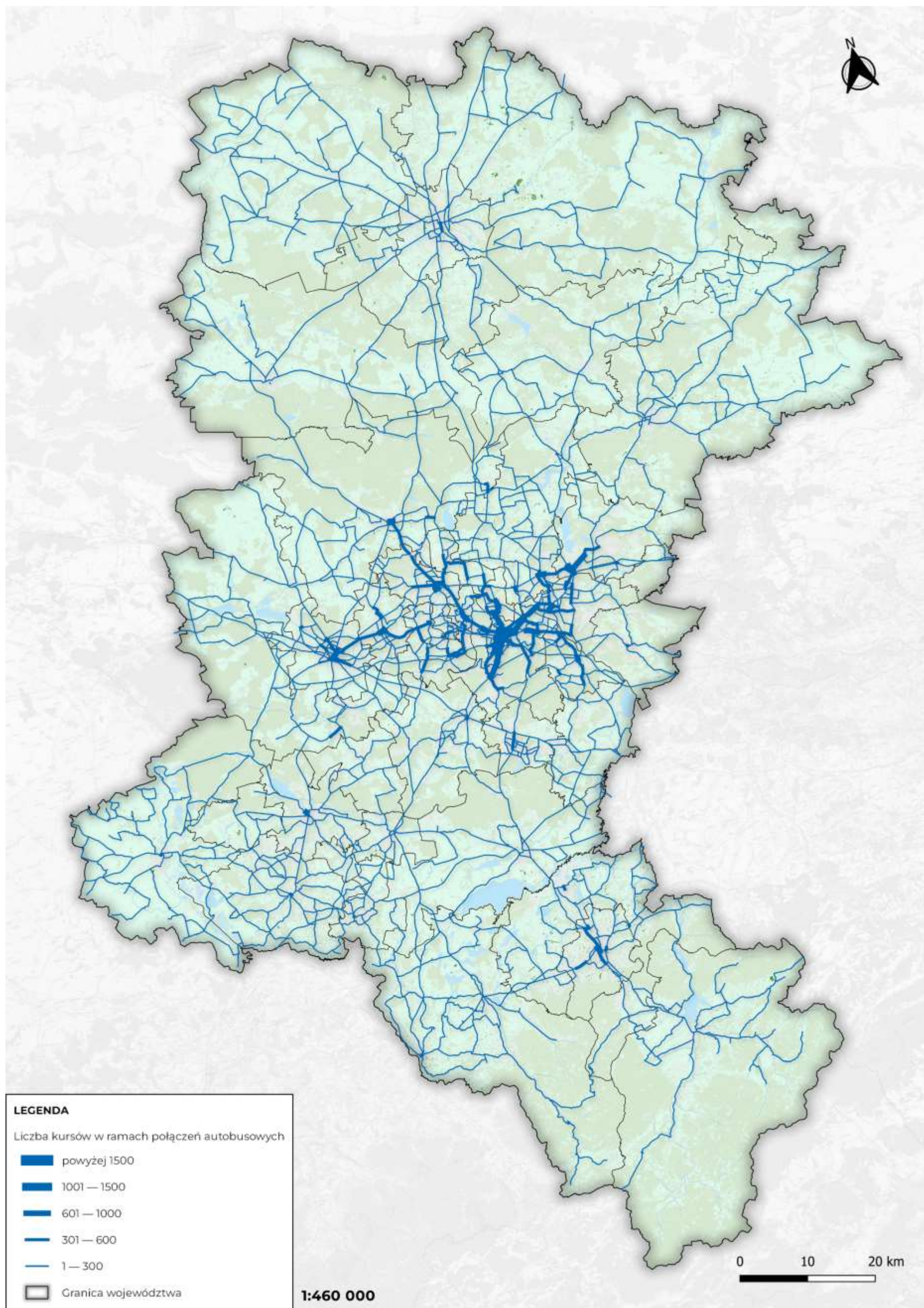


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 19. Liczba par kursów w dni wolne od pracy w rozkładzie jazdy 2023/2024

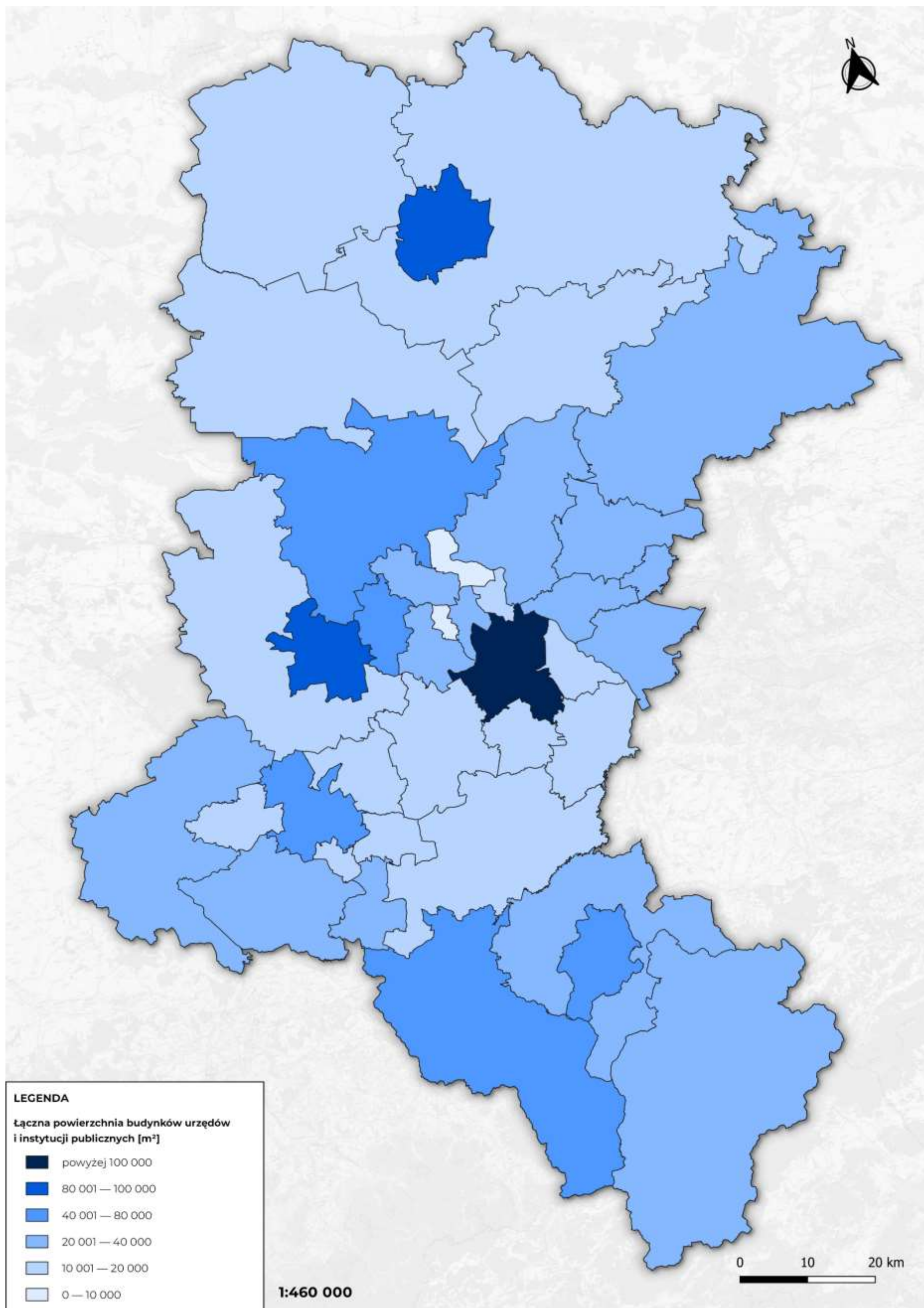


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 20. Istniejąca drogowa sieć komunikacyjna województwa śląskiego

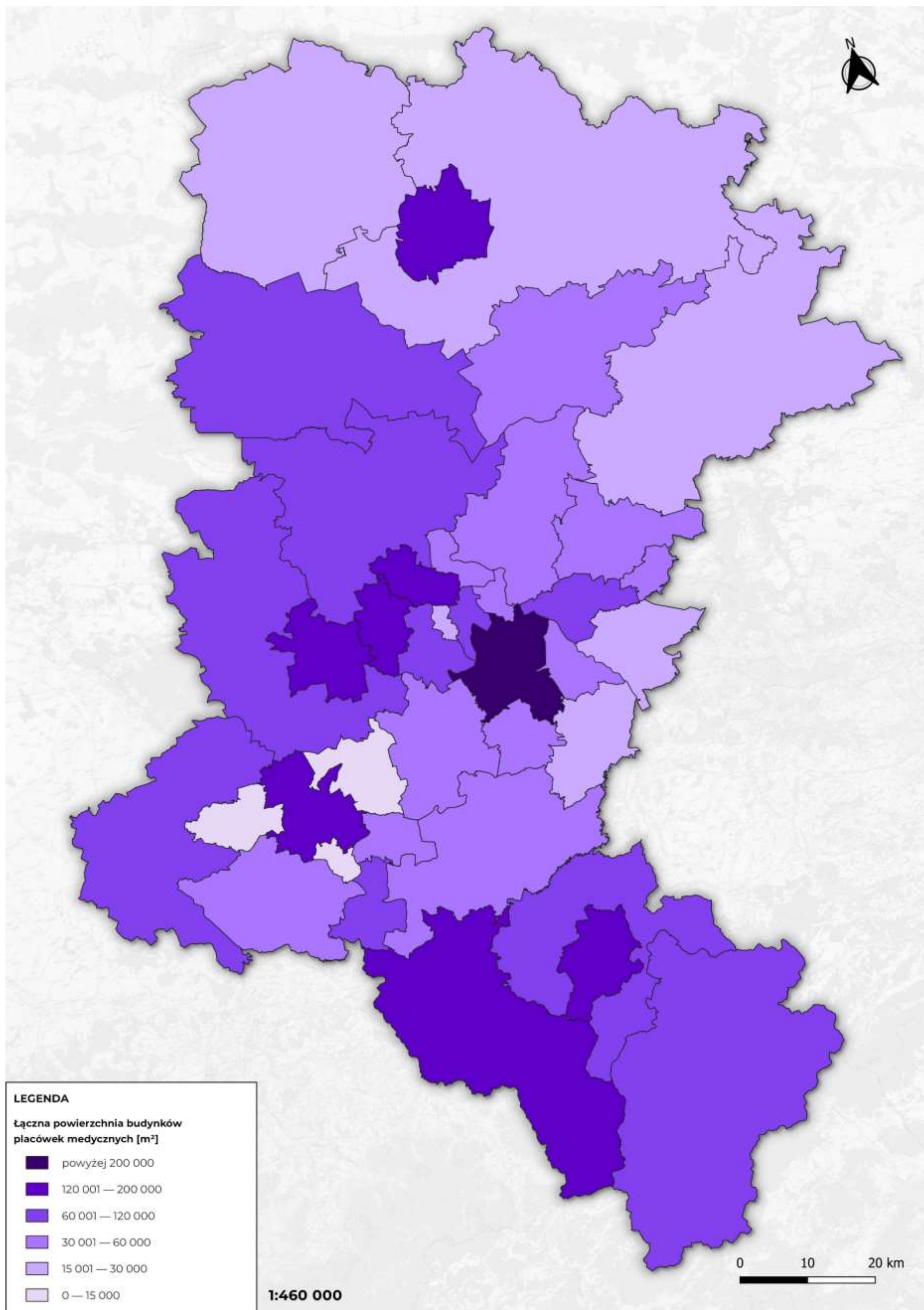
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 21. Łączna powierzchnia budynków urzędów w podziale na powiaty



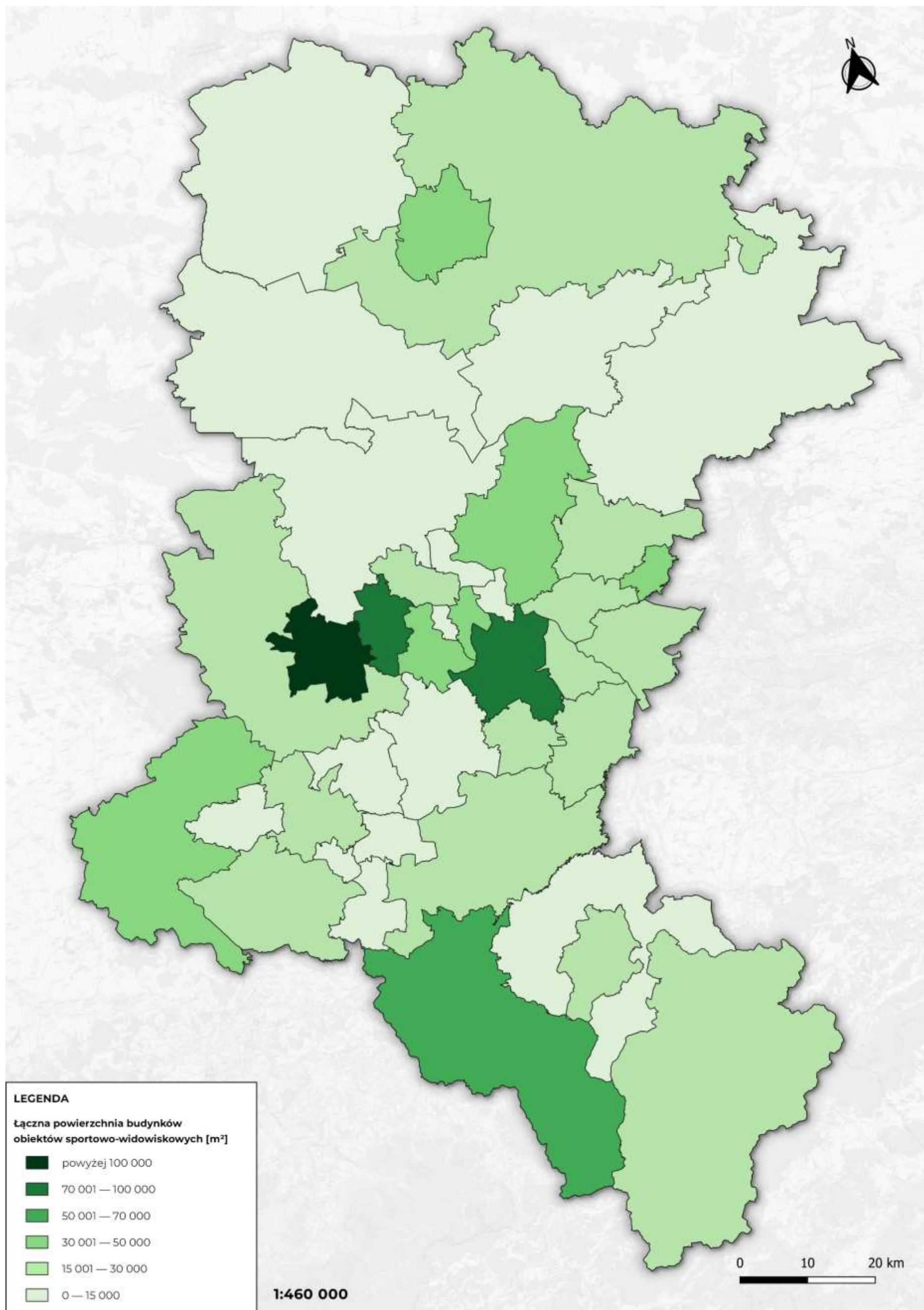
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 22. Łączna powierzchnia budynków szpitali w podziale na powiaty



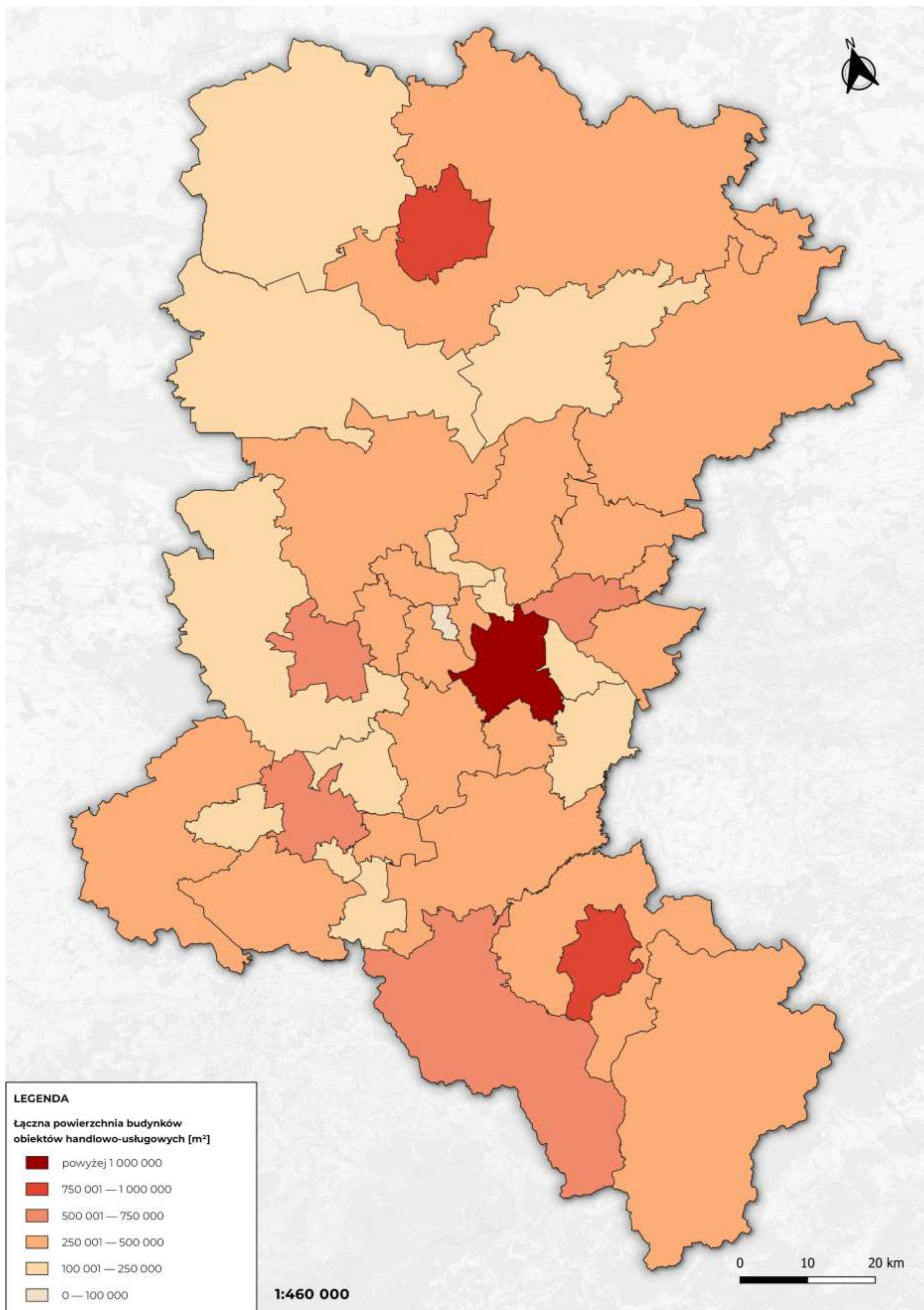
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 23. Łączna powierzchnia hal sportowo-widowiskowych w podziale na powiaty



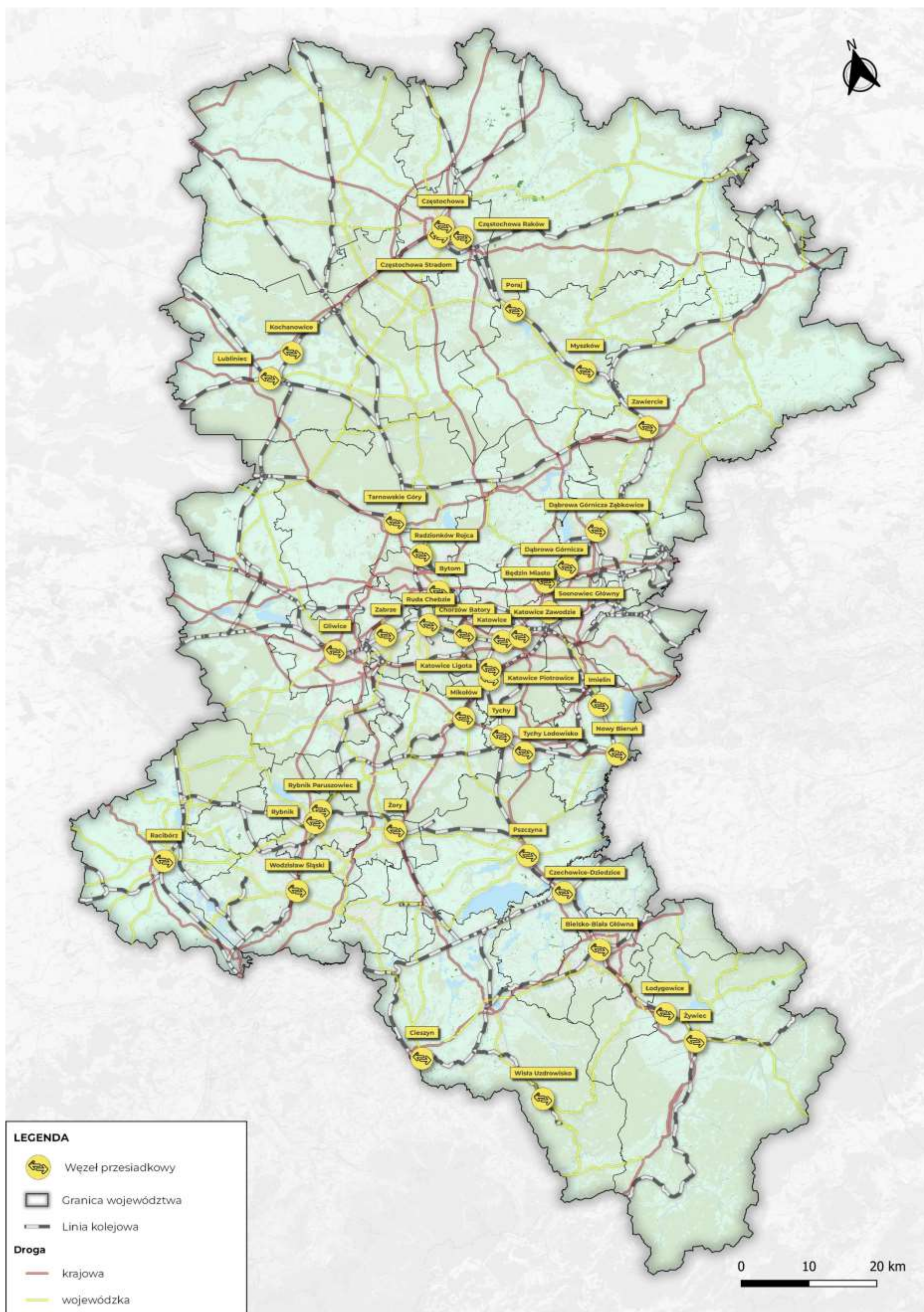
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 24. Łączna powierzchnia obiektów handlowych w podziale na powiaty



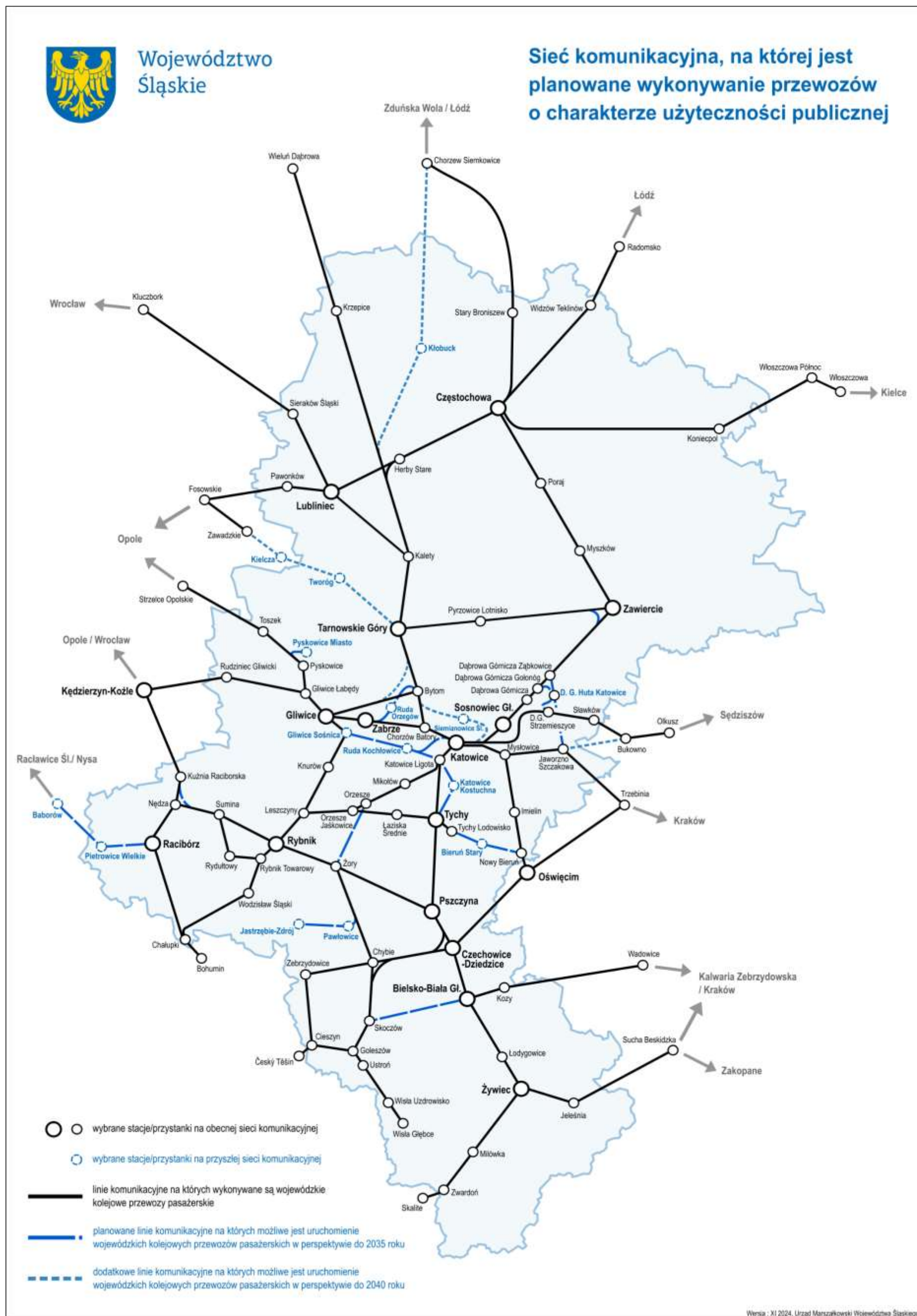
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 25. Lokalizacja węzłów przesiadkowych według Regionalnego Planu Transportowego Województwa Śląskiego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Regionalnego Planu Transportowego Województwa Śląskiego

Mapa 26. Sieć komunikacyjna, na której planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego