

## **TRANSPORT**

– podstawowe aspekty zawarte w:

*Raporcie diagnostycznym na temat współpracy transgranicznej  
Województwa Śląskiego i Samorządowego Kraju Żylińskiego  
(listopad 2011)*

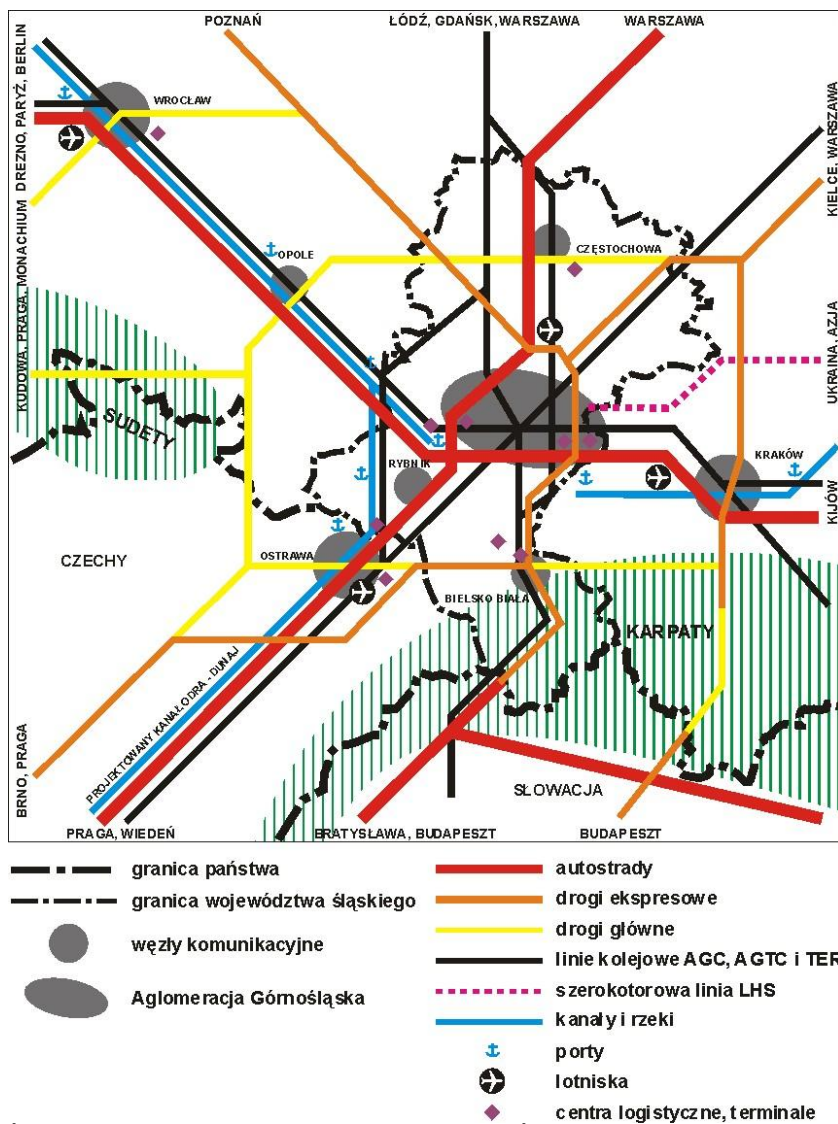
### **1. Dostępność drogowa**

#### **INFORMACJE PODSTAWOWE**

Układ transportu drogowego **województwa śląskiego** jest zorientowany głównie w kierunkach wschód-zachód (poprzez autostradę A4, korytarz E40) oraz północ-południe poprzez drogi krajowe DK86 (E75), DK81, S1 (E75), S96, a także docelowo autostradę A1. Odcinek autostrady A4 przebiegający równoleżnikowo przez województwo śląskie łączy główne miasta Aglomeracji Górnośląskiej z Krakowem, a następnie przez DK4 z Tarnowem, Rzeszowem, a dalej z granicą polsko-ukraińską. W kierunku zachodnim A4 zapewnia dogodne połączenie centralnej części województwa śląskiego z Opolem, Wrocławiem, Dreznem w Niemczech (por. rys. 1).

Układ północ-południe realizowany przez drogi krajowe i docelowo autostradę A1 umożliwia połączenie województwa z Łodzią, Warszawą, Gdańskiem. Na południu zaś z Cieszynem a następnie z Ostrawą, dalej z Pragą, Wiedniem lub też poprzez Sverčinovec z Żyliną oraz Bratysławą.

**Rysunek 1. Schemat połączeń drogowym, kolejowych, lotniczych, wodnych województwa śląskiego**



Źródło: Plan Zagospodarowania Województwa Śląskiego. Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004.

W układzie północ-południe widoczny jest niedorozwój infrastruktury drogowej sprawnie i bezpośrednio łączącej województwo śląskie z Krajem Żylińskim, a następnie z Bratysławą, czy też dalej z Budapesztem. Obecnie, szczególnie w przypadku transportu ciężarowego połączenie z Żyliną, Bratysławą oraz Budapesztem realizowane jest „drogą okrężną” przez Republikę Czeską za pomocą dróg: DK86 (E75) i S1 (E75) przez Cieszyn, następnie drogą nr 11 (E75) przez Trinec, Mosty u Jablonkova, i już na terenie Słowacji drogą nr 11 (E75) przez Sverčinovec - Čadca.

W pierwszej dekadzie lat 2000-tych podjęto inwestycje drogowe zmierzające do stworzenia szybkiego i dogodnego połączenia województwa śląskiego z Krajem Żylińskim przez drogę ekspresową S69 z Bielska-Białej przez Żywiec do granicy państwa w Zwardoniu. W 2010 roku dostępnych jest kilka odcinków tej drogi o parametrach trasy ekspresowej tj.: północno-wschodnia obwodnica Bielska Białej, odcinek od Żywca do Węgierskiej Górki, a następnie odcinek od Milówki do granicy państwa w Zwardoniu. Trwają także prace budowlane na odcinku S69 od Bielska Białej do Żywca. Nieukończony pozostaje natomiast odcinek od Węgierskiej Górki do Milówki.

Pewne inwestycje w przypadku tego nowego korytarza transportowego poczyniono także na odcinku słowackim od Čadcy do Skalitego i granicy w Zwardoniu (w przyszłości droga ekspresowa / autostrada D3). Niemniej, obecny stan zaawansowania prac budowlanych

nad tym odcinku należy uznać za niezadowalający z punktu widzenia możliwości udostępnienia go dla transportu zarówno ciężarowego jak i osobowego.

**Tabela 1. Infrastruktura drogowa w województwie śląskim i Kraju Żylińskim - podstawowe wskaźniki**

Kategoria	2010
<b>GĘSTOŚĆ DRÓG</b>	
Gęstość dróg w WSL na 100 km <sup>2</sup>	172,4
Gęstość dróg w PL na 100 km <sup>2</sup>	87,6
Gęstość dróg w KZ na 100 km <sup>2</sup>	30,0
Gęstość dróg w SK na 100 km <sup>2</sup>	36,7
<b>GĘSTOŚĆ OBIEKTÓW MOSTOWYCH</b>	
Liczba obiektów mostowych w WSL na 100 km <sup>2</sup>	32,3
Liczba obiektów mostowych w PL na 100 km <sup>2</sup>	10,7
Liczba obiektów mostowych w KZ na 100 km <sup>2</sup>	17,3
Liczba obiektów mostowych w SK na 100 km <sup>2</sup>	15,2

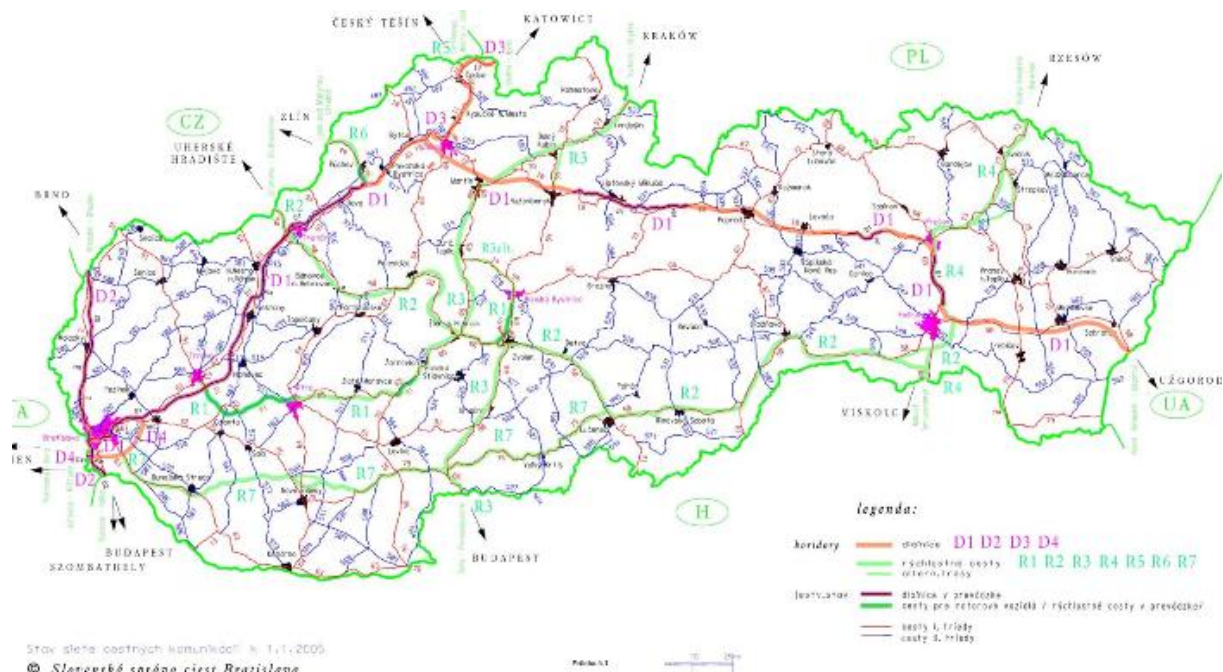
Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS; Databáza regionálnej štatistiky. Štatistický úrad Slovenskej republiky.

W 2010 roku gęstość sieci drogowej (o nawierzchni twardej) w województwie śląskim wyniosła 172,4 km na 100 km<sup>2</sup> i była niemal dwukrotnie większa niż przeciętna wartość gęstości sieci drogowej w Polsce (87,6 km na 100 km<sup>2</sup>) - por. tabela powyżej. Wysokiej gęstości sieci drogowej w województwie śląskim towarzyszyło bardzo duże nasycenie powierzchni regionu w obiekty mostowe, tj. 32,3 obiekty mostowe na 100 km<sup>2</sup> (w Polsce: 10,7 obiektów mostowych na 100 km<sup>2</sup>). Wysokie nasycenie w obiekty mostowe w 2010 roku cechowało także Kraj Żyliński (17,3 obiekty mostowe na 100 km<sup>2</sup>) w porównaniu do liczby tego rodzaju obiektów infrastruktury drogowej na Słowacji (15,2 obiekty mostowe na 100 km<sup>2</sup>). Niemniej, gęstość sieci drogowej Kraju Żylińskiego (30,0 km na 100 km<sup>2</sup>) była niższa od jej wartości kalkulowanej dla całego obszaru Słowacji (36,7 km na 100 km<sup>2</sup>) - por. tabela powyżej - na co w dużej mierze wpływ wywiera górski charakter tego regionu.

W przypadku **Kraju Żylińskiego**<sup>1</sup> podstawowy korytarz transportowy regionu, tj. E75 realizowany jest w układzie południkowym od granicy czesko-słowackiej przez drogę nr 11 w Sverčinovcu przez Čadcę, Żylinę, a następnie przez autostradę D1 do Bratysławy (dalej do Wiednia lub Budapesztu). Odcinek pomiędzy Żyliną a Sverčinovcem oraz Skalitým planowany jest w przyszłości jako autostrada A3 (por. rys. 2).

**Rysunek 2. Układ drogowy w Republice Słowackiej - istniejący i planowany**

<sup>1</sup> Gęstość sieci drogowej w Kraju Żylińskim wynosi 29,8 km na 100 km<sup>2</sup>



Opisany układ południkowy transportu drogowego Kraju Żylińskiego posiada w Żylinie istotne rozgałęzienie o charakterze równoleżnikowym tj. korytarz E50 łączący Żylinę, przez Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Poprad z Prešovem i Kościami (przez częściowo ukończone odcinku autostrady D1). Połączenie to umożliwia także dojazd przez Miskolc do Rumunii lub do Użhorodu na Ukrainie. Ponadto, w okolicy Martina korytarz E50 łączy się z korytarzem E77 prowadzącym między innymi przez Dolni Kubin do Krakowa.

Pomiędzy analizowanymi regionami istnieją trzy bezpośrednie drogowe połączenia graniczne. Należą do nich:

- przejście: **Zwardoń-Skalite** (wzdłuż ciągu drogi S69 a następnie drogi nr 12) przystosowane po stronie polskiej do ruchu samochodów ciężarowych powyżej 15 ton. Przejście to znajduje się na Przełęczy Przysłop na wysokości 710 m n.p.m.,
- przejście na **Przełęczy Glinne** (wzdłuż drogi DW947 i następnie drogi nr 521) o charakterze małego ruchu turystycznego. Przejście to zlokalizowane jest na wysokości 809 m n.p.m.,
- przejście na **Przełęczy Glinka** o charakterze małego ruchu turystycznego znajdujące się na wysokości 845 m n.p.m (Glinka-Novot’).

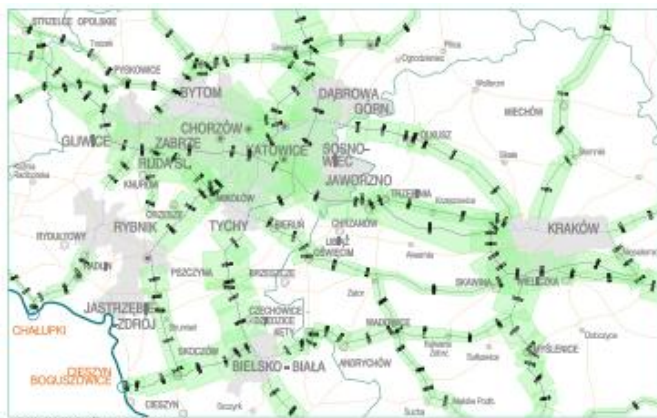
Podane wysokości zlokalizowania wskazanych przejść granicznych pomiędzy województwem śląskim a Krajem Żylińskim wskazują na istnienie naturalnej bariery geograficznej pomiędzy oboma regionami. Jest nią po stronie polskiej pasmo Beskidu Żywieckiego, które po stronie słowackiej określane jest nazwą Kysuckich Beskid. Niemniej w warunkach europejskich tego rodzaju bariera terenowa w prowadzeniu korytarzy transportowych nie stanowi obecnie problemu czego przykładem jest przejście graniczne pomiędzy Austrią a Włochami wzdłuż autostrady A13 z Insbrucka do Bolzano, które poprowadzone jest alpejską Przełęczą Brenner na wysokości 1 375 m n.p.m.

#### NATEŻENIE RUCHU W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM I KRAJU ŻYLIŃSKIM

W okresie 1995-2011 dostępność transportowa województwa śląskiego uległa znacznej poprawie, głównie w wymiarze połączeń drogowych oraz lotniczych. Obecnie można zaryzykować tezę, iż województwo, z punktu widzenia połączeń drogowych jest najlepiej dostępnym regionem w Polsce, głównie w kierunkach: wschód-zachód oraz częściowo: północ-południe.

Niemniej, druga połowa lat 90-tych oraz pierwsza połowa lat 2000-tych, to okres dynamicznego rozwoju motoryzacji, który powodował istotny wzrost natężenia ruchu samochodowego, szczególnie w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej i związane z tym problemy nadmiernego zatłoczenia miast (por. rys. 3).

**Rysunek 3. Średni dobowy ruch pojazdów na sieci dróg krajowych w Aglomeracji Górnośląskiej w 2010 roku**



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad, Warszawa 2010.

Wybrane odcinki dróg krajowych i autostrad przebiegające przez miasta Aglomeracji należą na najbardziej zatłoczonych ciągów komunikacji drogowej w kraju. W szczególności dotyczy to odcinka drogi krajowej S86 pomiędzy Katowicami a Sosnowcem (por. tabela 36), gdzie średni dobowy ruch pojazdów (SDR) w 2010 roku był najwyższy w Polsce i kształtował się na poziomie ponad 104 tys. pojazdów (por. tabela nr 2). Porównywalne pod tym względem mogą być jedynie: Węzeł Wrocław Bielany na A4 (62 tys. pojazdów na dobę) oraz Gdynia Osowa na S6 (ok. 54 tys. pojazdów na dobę).

**Tabela 2. Odcinki dróg krajowych i autostrad o największym natężeniu ruchu w województwie śląskim**

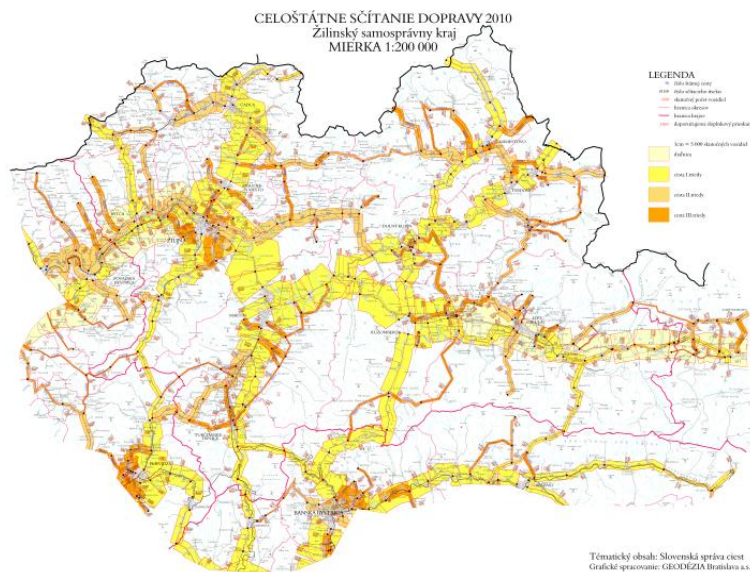
Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą
S86	Sosnowiec - Katowice	104 339	5 531
A4/E40	Katowice - Przejście (z DK 86/E75)	75 020	8 253
A4/E40	Węzeł Sośnica - Chorzów	54 615	6 969
DK 86	Czeladź - Sosnowiec	51 258	3 674
A4/E40	Chorzów - Katowice	50 770	7 202

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad 2011.

W 1999 roku największe natężenie ruchu samochodowego w Polsce przypadło na drogę krajową DK1/DK86 i wynosiło 40 tys. pojazdów umownych na dobę<sup>2</sup>. Badania wykonane w 2007 roku wskazywały na wzrost natężenia na tej trasie do poziomu 80 tys. pojazdów na dobę. W 2010 roku natężenie ruchu pojazdów na odcinku DK86 pomiędzy Katowicami a Sosnowcem wyniosło już ponad 104 tys. W tym samym roku natężenie ruchu na głównej osi komunikacyjnej wschód-zachód województwa śląskiego, tj. autostradzie A4 sięgnęło 75 tys. pojazdów na dobę (średni dobowy ruch).

**Rysunek 4. Natężenie ruchu w Kraju Żylińskim w 2010 roku**

<sup>2</sup> Program Rozwoju Regionalnego Województwa Śląskiego na lata 2001-2002. Sejmik Województwa Śląskiego, Katowice 2000.



Źródło: Slovenská správa ciest, [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk)

W przypadku **Kraju Žylińskiego** największe natężenie ruchu drogowego występuje na połączeniu drogi nr 11 (E75) z Čadcy z drogą nr 18 (E75) prowadzącą do autostrady D1 (44 598 pojazdów na dobę, w tym 11 097 pojazdów ciężarowych). Wysokie natężenie ruchu występuje także na odcinku Žylina - Martin, tj. droga nr 18 (E50) w rejonie Strečna wynosi: 29 089 pojazdów na dobę, w tym 7 345 pojazdów ciężarowych<sup>3</sup> (por. rys. 4).

#### NATĘŻENIE RUCHU NA POŁĄCZENIACH GRANICZNYCH MIĘDZY REGIONAMI

Natężenie ruchu samochodowego na trzech wskazanych połączeniach granicznych pomiędzy województwem śląskim i Krajem Žylińskim, ze względu na istniejące obecnie parametry techniczne tych połączeń dotyczy w zasadzie pojazdów osobowych.

Małe natężenie ruchu samochodowego odnotowano w 2010 roku na **połączeniu granicznym Zwardoń-Skalité**. Po stronie polskiej odcinkiem od węzła drogowego w Lalikach II do granicy państwa w Zwardoniu przeciętnie dobowo poruszały się 934 pojazdy. Natomiast po stronie słowackiej na odcinku od granicy państwa do miejscowości Skalité odnotowano natężenie ruchu na poziomie 2 080 pojazdów<sup>4</sup> (por. tabela 37).

<sup>3</sup> Slovenská správa ciest, [www.ssc.sk](http://www.ssc.sk)

<sup>4</sup> Należy zwrócić uwagę, iż dane te niekoniecznie muszą odzwierciedlać liczbę pojazdów, które przekroczyły granice i po części odnoszą się do ruchu lokalnego po obu stronach granicy.

**Tabela 3. Natężenie ruchu na odcinku: Bielsko-Biała - Żylna w 2010 roku**

Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą <sup>5</sup>
<b>Odcinek: Bielsko-Biała - Zwardoń, tj. do granicy państwa PL-SK</b>			
DK69	Bielsko-Biała Rybarzowice	17 615	1 036
DK69	Rybarzowice - Żywiec	20 583	975
S69	Żywice - Węzeł Browar	8 353	571
S69	Węzeł Browar - Węzeł Przybędza	6 527	220
DK69	Węgierska Górka - Milówka	8 913	144
DK69	Milówka - Węzeł Laliki I	3 164	33
S69	Węzeł Laliki I - Węzeł Laliki II	1 300	11
S69	Węzeł Laliki II - Granica Państwa PL-SK (Przełęcz Príslop, 807,5 mnpm)	934	11
<b>Odcinek: granica państwa PL-SK - Sverčinovec - Żylna</b>			
12	Granica Państwa PL-SK - Skalité	2080	780
12	Skalité - Sverčinovec	3536	538
11/E75	Sverčinovec - Čadca	13 240	5 649
11/E75	Čadca - Kalinov	14 759	5 619
11/E75	Kalinov - Kysucké N. Mesto	15 281	6 441
11/E75	Kysucké N. Mesto - Żylna	21 501	7 678

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad oraz Slovenská správa ciest, www.ssc.sk

W przypadku drugiego połączenia drogowego pomiędzy województwem śląskim i Krajem Żylińskim, tj. **Przełęcz Glinne**, po stronie polskiej dla drogi wojewódzkiej DW945 nie są dostępne informacje na temat średniego dobowego ruchu pojazdów. Po stronie słowackiej średni dobowy ruch pojazdów na odcinku od granicy państwowej do miejscowości Raba kształtuje się na poziomie 4 121 pojazdów (por. tabela 38)<sup>6</sup>.

**Tabela 4. Natężenie ruchu na odcinku: Żywiec - Tresná w 2010 roku**

Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą <sup>7</sup>
<b>Odcinek: Żywiec - Korbelów - Przełęcz Glinne - granica PL-SK - Námestovo - Tresná - skrzyżowanie z E77 (z Chyžnego)</b>			
DW945	Żywice - Przełęcz Glinne (804 mnpm.) Granica Państwa PL-SK	b.d.	przejście poniżej 15 ton
78 / 521	Granica Państwa PL-SK - Raba	4 121	570
78/ 521	Raba - Námestovo	6 435	1 756
520	Námestovo - Tresná (skrzyżowanie z E77 z Chyžnego)	4 670	892

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad oraz Slovenská správa ciest, www.ssc.sk

Dane na temat średniego dobowego ruchu pojazdów po stronie polskiej dla ostatniego z połączeń granicznych pomiędzy analizowanymi regionami tj. **Przełęczą Glinka** nie są dostępne. W przypadku zaś strony słowackiej, średni dobowy ruch pojazdów na odcinku do

<sup>5</sup> W przypadku natężenia ruchu drogowego mierzonego po stronie słowackiej uwzględniono wszystkie samochody ciężarowe.

<sup>6</sup> Należy zwrócić uwagę, iż dane te niekoniecznie muszą odzwierciedlać liczbę pojazdów, które przekroczyły granice i po części odnoszą się do ruchu lokalnego po obu stronach granicy.

<sup>7</sup> W przypadku natężenia ruchu drogowego mierzonego po stronie słowackiej uwzględniono wszystkie samochody ciężarowe.

granicy państwa do miejscowości Zákamenné w 2010 roku wyniósł 2 322 pojazdy (por. tabela poniżej)<sup>8</sup>.

**Tabela 5. Natężenie ruchu na odcinku: Rajcza - Námestovo w 2010 roku**

Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą <sup>9</sup>
<b>Odcinek: Rajcza - Przełęcz Glinka - granica PL-SK - Zákamenné - Námestovo</b>			
GD <sup>10</sup>	Rajcza - Przełęcz Glinka (850 mnpm.) Granica Państwa PL-SK	b.d.	przejsiecie poniżej 15 ton
GD	Granica Państwa PL-SK - Zákamenné	2 322	385
520	Zákamenné - Breza	3 563	653
520	Breza - Lokca	4 260	680
521	Lokca - Námestovo	7 448	1 230

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad oraz Slovenská správa ciest, www.ssc.sk

Obecnie istniejący stan infrastruktury drogowej - jak dowodzą informacje na temat średniego dobowego ruchu pojazdów na wyżej wskazanych połączeniach granicznych - wywiera istotny wpływ na natężeniu ruchu samochodowego pomiędzy województwem śląskim i Krajem Żylińskim. Niskie wielkości natężenia pojazdów wskazują na niezadowalający stan tego rodzaju infrastruktury, w tym jej połączenie z istniejącym systemem dróg ekspresowych oraz autostrad. Efektem tego stanu rzeczy jest nadmierne wydłużenie czasu przejazdu. Przykładowo jeśli weźmie się pod uwagę bezpośrednią odległość pomiędzy stolicami obu regionów wynoszącą w prostej linii 118,43 km, to na jej pokonanie samochodem osobowym korzystając z przejścia granicznego Zwardoń-Skalite należy zarezerwować co najmniej 3 godziny.

W takiej sytuacji większość osób podróżujących do Słowacji z centralnej, północnej i zachodniej części województwa śląskiego wybiera raczej przejazd przez połączenie graniczne w Cieszynie w ramach dobrze przygotowanej drogi ekspresowej S1, następnie kierując się na Třinec (droga nr 11) i połączenie graniczne Republiki Czeskiej i Słowackiej w Světcinovcu. Dane odnoszące się do średniego dobowego ruchu pojazdów dla odcinka S1 na granicy państwowej pomiędzy Polską a Republiką Czeską wyraźnie wskazują, iż ruch na tym połączeniu granicznym jest ok. 6 razy większy niż w przypadku połączenia Zwardoń-Skalié (por. tabela 40).

<sup>8</sup> Należy zwrócić uwagę, iż dane te niekoniecznie muszą odzwierciedlać liczbę pojazdów, które przekroczyły granice i po części odnoszą się do ruchu lokalnego po obu stronach granicy.

<sup>9</sup> W przypadku natężenia ruchu drogowego mierzonego po stronie słowackiej uwzględniono wszystkie samochody ciężarowe.

<sup>10</sup> DG - droga gminna



**Tabela 6. Natężenie ruchu na drogach krajowych województwa śląskiego prowadzących do granicy z Republiką Słowacką i Czeską w 2010 roku**

Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą
<b>Odcinek: S1 z Bielska Białej - Cieszyn, tj. do granicy państwa PL-CZ</b>			
S1/E75	Bielsko-Biała Komorowie - Węzeł Starobielsko	36 071	4 276
S1/E75	Bielsko-Biała Węzeł Starobielsko - Węzeł Wapienica	38 925	3 958
S1/E75	Węzeł Wapienica - Węzeł Jasienica	31 651	3 632
S1/E75	Węzeł Jasienica - Węzeł Skoczów	26 000	3 410
S1/E75	Węzeł Skoczów - Węzeł Krasna	17 298	2 902
S1/E75	Węzeł Krasna - Węzeł Pastwiska	14 083	3 321 <sup>11</sup>
S1/E75	Węzeł Pastwiska - Granica Państwa PL-CZ	11 782	4 311 <sup>12</sup>

Zródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad.

O niskim natężeniu ruchu pomiędzy województwem śląskim a Krajem Żylińskim w ramach istniejących bezpośrednich połączeń granicznych świadczą także informacje dotyczące średniego dobowego ruchu pojazdów zebrane w 2010 roku z innych połączeń granicznych Polski (por. tabela 41).

**Tabela 7. Przykładowe natężenia ruchu samochodowego na granicy polsko-niemieckiej dla głównych dróg krajowych w 2010 roku**

Nr drogi	Opis odcinka	Natężenie - pojazdy ogółem - SDR (średni dobowy ruch)	W tym samochody ciężarowe z przyczepą
<b>Granica PL-D</b>			
A4/E40	Granica Państwa - Zgorzelec/Gerlitz PL-D	12 928	2 376
DK18/E36	Granica Państwa - Królów/Forst PL-D	7 086	2 531
DK2/E30	Granica Państwa - Świecko/Frankfurt Oder PL-D	18 479	8 180
<b>Granica PL-SK</b>			
DK7/E77	Granica Państwa Jabłonka-Chyżne/Tresna PL-SK	4 923	729
DK9/E371	Granica Państwa Tylawa-Barwinek PL-SK	3 361	1 344
<b>Granica PL-CZ</b>			
DK9/E67	Granica Państwa - Kudowa/Nachodź PL-CZ	7 207	3 931
DK5/E65	Granica Państwa - Lubawka-Kamienna Góra/Kralovec PLCZ	3 561	45
<b>Granica SK-CZ</b>			
11/E75	Granica Państwa CZ-SK - Svercinovec	8 906	4 940

Zródło: Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku - Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych i Autostrad oraz Slovenská správa ciest, www.ssc.sk

Przykładowo natężenie ruchu pojazdów w Zgorzelcu wyniosło w tym okresie niemal 13 tys. pojazdów, zaś w Świecku ok. 18,5 tys. pojazdów. W przypadku połączenia granicznego w Chyżnym (DK7/E77) średni dobowy ruch wyniósł ok. 5 tys. pojazdów. Na połączeniu granicznym między Republiką Czeską a Republiką Słowacką w ciągu korytarza transportowego E75 odnotowano w 2010 roku średni dobowy ruch wynoszący 8,9 tys. pojazdów.

<sup>11</sup> Dodatkowy ruch pojazdów z DK 81

<sup>12</sup> Dodatkowy ruch pojazdów z DW 938

## 2. Dostępność powietrzna / lotnicza

Podstawowym zapleczem infrastrukturalnym zapewniającym połączenia lotnicze województwa śląskiego jest Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (miejscowość oddalona o ok. 30 km od Katowic). W latach 1996-2008 lotnisko to rozwijało się w sposób bardzo dynamiczny. Ruch pasażerski w tym okresie wzrósł z 68 200 osób do 2 426 942, osób tj. 3 558% - por. tabela poniżej.

**Tabela 8. Ruch pasażerski na głównych lotniskach Polski (wybrane lata ze względu na dostępność danych)**

Port lotniczy	1996	2005	2008	Dynamika 2008/2005	Udział
Katowice - Pyrzowice	68 203	1 092 385	2 426 942	222%	13%
Kraków - Balice	b.d.	1 586 130	2 923 961	184%	15%
Warszawa Okęcie	b.d.	7 071 881	9 460 606	134%	50%
Wrocław	b.d.	465 528	1 486 442	319%	8%
Gdańsk	b.d.	672 186	1 954 177	291%	10%
Łódź	b.d.	b.d.	339 404	b.d.	2%
Rzeszów	b.d.	b.d.	323 838	b.d.	2%
<b>RAZEM</b>	<b>b.d.</b>	<b>b.d.</b>	<b>18 917 378</b>	<b>b.d.</b>	<b>100%</b>

Źródło: na podstawie danych prezentowanych na portalach poszczególnych portów lotniczych  
b.d. - brak danych

Obecnie port posiada istotną rangę wśród lotnisk w Polsce zajmując trzecią lokatę z udziałem rynkowym w ruchu pasażerskim na poziomie ok. 13%. Lotnisko oferuje połączenia do 27 miast europejskich, w tym między innymi do: Barcelony, Birmingham, Cork, Dortmundu, Dublinu, Frankfurtu, Kijowa, Kolonii, Liverpoolu, Londynu, Madrytu, Medialonu, Monachium, Oslo, Paryża, Rzymu, Sztokholmu, Turynu oraz Warszawy.

Lotnisko Żyliny, zlokalizowane jest w miejscowości Dolny Hričov, w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady D1, ok. 8 km od Żyliny. Obecnie wykorzystywane jest głównie do lotów krajowych, także jako lotnisko biznesowe (loty prywatne) oraz treningowe. Rozkład lotów obejmuje w zasadzie wyłącznie loty do Pragi (pięć razy w tygodniu).

**Tabela 9. Ruch pasażerski na głównych lotniskach Słowacji (wybrane lata ze względu na porównywalność danych)**

Port lotniczy	2000	2005	2008	Dynamika 2008/2005	Udział
Žilina Airport	1 625	4 522	12 294	271%	0,4%
Bratislava Airport	b.d.	1 326 493	2 218 545	167%	77,0%
Košice Airport	b.d.	269 885	590 919	219%	20,5%
Poprad Airport	b.d.	18 533	58 154	314%	2,0%
<b>RAZEM</b>	<b>b.d.</b>	<b>1 619 433</b>	<b>2 879 912</b>	<b>178%</b>	<b>100,0%</b>

Źródło: na podstawie danych prezentowanych na portalach poszczególnych portów lotniczych  
b.d. - brak danych

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w tabeli 43 Žilina Airport jest obecnie niewielkim lotniskiem pasażerskim, którego udział w słowackim rynku lotniczego ruchu pasażerskiego stanowi 0,4%.

Należy zauważyć, iż wszystkie słowackie lotniska po 2008 roku zanotowały spadek w ruchu pasażerskim. W latach 2008-2010 spadek ten wyniósł: w przypadku Koszyc 40%, w przypadku Bratysławy 25%, w przypadku Żyliny 20%. W tym samym okresie liczba pasażerów Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice obniżyła się zaledwie o 1% do 2 403,2 tys. osób.

### 3. Dostępność kolejowa

Zdecydowanie wolniej, w odniesieniu do sieci drogowej, w ostatniej dekadzie rozwijał się transport kolejowy w **województwie śląskim**. Pomimo dużej gęstości infrastruktury kolejowej w województwie (tj. najwyższa w kraju ok. 17,5 km na 100 km<sup>2</sup>), ze względu na wzrost liczby samochodów oraz opóźnienia restrukturyzacji głównego przewoźnika kolejowego (tj. PKP) w całym badanym okresie następuje ograniczenie dostępu do tego rodzaju środka transportu. Głównym powodem jest spadek ekonomiczności przejazdów na skutek zmniejszającej się liczby pasażerów oraz rosnących kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i taboru, która w obecnym okresie wymaga znaczących nakładów inwestycyjnych.

Zły stan infrastruktury kolejowej oraz coroczne zmniejszanie liczby połączeń kolejowych potęgowane jest dodatkowo problemami zaniechanej rewitalizacji obiektów dworcowych, które zamiast stanowić wizytówkę popularyzującą miasta województwa śląskiego, często postrzegane są jako relikty socjalizmu.

Wyjątkiem w tym zakresie są podjęte rewitalizacje dworców w między innymi w Bielsku Białej, Częstochowie, Sosnowcu oraz budowa nowego dworca kolejowego w Katowicach (rozpoczęta w 2010 roku).

Z punktu widzenia łączalności międzynarodowej, najlepszą dostępność w połączeniach kolejowych posiadają Katowice - codzienne połączenia pociągami typu eurocity zapewniają dojazd do następujących miast: Pragi, Wiednia, Budapesztu, Berlina, Hamburga, Kijowa, Moskwy, Ostrawy, Lüdenberga, Villach.

Stolica województwa posiada także bezpośrednie połączenie z Żyliną. Są to dwa połączenia dziennie, na które składają się:

- połączenie Eurocity przez Ostrawę do Żyliny, czas przejazdu 4 godz.,
- połączenie REGIO wyłącznie w klasie 2, czas przejazdu 4,5 godz.

W województwie śląskim istotne znaczenie z punktu widzenia rozwoju transportu intermodalnego posiada szerokotorowa linia kolejowa LHS dochodząca do Sławkowa, umożliwiająca połączenie w Europą Wschodnią oraz Azją. W Sławkowie działa Międzynarodowe Centrum Logistyczne którego funkcja wiąże się z przeladunkiem towarów z Azji i Europy Wschodniej do Europy Zachodniej. W Tarnowskich Górach oraz Jaworznie Szczakowej zlokalizowane są dwie - jedne z największych w Europie - stacji rozrządowych. Uzupełnienie w tym zakresie stanowi terminal kontenerowy w Gliwicach-Sośnicy realizujący przewozy kombinowane<sup>13</sup>.

Do głównych korytarzy transportu kolejowego w przypadku **Kraju Żylińskiego** zaliczono:

- trasę: Bratysława - Trenčín - Żyliną - Koszyce - Užhorod nr Va sieć TEN-T,
- trasę: Żyliną - Čadca - Skalité - Zwardoń - Bielsko-Biała - Katowice - Gdańsk oznaczona jako korytarz multimodalny nr VI,
- trasę: Čadca - Český Tešín – Ostrava oznaczona jako sieć uzupełniająca TEN-T.

Wymienione powyżej trasy wchodzą w skład Europejskiej Sieci najważniejszych tras kolejowych AGC o nr E63 oraz E40.

Problematyka rozwoju wyżej wskazanych korytarzy kolejowych wiąże się między innymi z zagadnieniami tworzenia sieci kolejowych szybkiej prędkości (*vysokorychlostných tratí*, VRT), której celem jest sprawne i szybkie połączenie obszarów aglomeracyjnych Europy. Stąd też realizacja projektów kolei szybkiej prędkości stanowi czynnik kluczowy w procesie poprawy dostępności zarówno Kraju Żylińskiego jak i województwa śląskiego.

W przypadku Słowacji i Kraju Żylińskiego najistotniejsze znaczenie z punktu widzenia rozwoju kolei szybkiej prędkości posiadają plany stworzenia tego rodzaju

<sup>13</sup> Strategia rozwoju województwa śląskiego. Śląskie 2020. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Katowice, luty 2010.

połączenia na trasie: Wiedeń - Bratysława - Żylin - Katowice / Ostrawa - Warszawa / Gdańsk.<sup>14</sup>

Zgodnie z Koncepcją rozwoju sieci kolejowych<sup>15</sup> celem strategicznym Samorządowego Kraju Žylińskiego jest podniesienie poziomu jakości usług transportu kolejowego do standardów europejskich, w tym poprzez modernizację infrastruktury kolejowej w ramach multimodalnych korytarzy transportowych, wybranych granicznych przejść kolejowych, sieci informacyjnej oraz węzłów kolejowych. Jako priorytetowe dla Kraju Žylińskiego uważa się modernizację następujących tras kolejowych:

- odcinek: Púchov – Žylin - modernizacja w zakresie poprawy prędkości przejazdu do 160 km/h,
- odcinek: Žilina – Vrútky – Liptovský Mikuláš – Poprad - modernizacja w zakresie poprawy prędkości przejazdu do 160 km/h,
- odcinek: Žilina – Krásno nad Kysucou - modernizacja w zakresie poprawy prędkości przejazdu do 120 km/h,
- odcinek: Krásno nad Kysucou – Čadca - modernizacja w zakresie poprawy prędkości przejazdu do 160 km/h.

W ramach transportu kolejowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym warto odnotować, że na rok 2013 planowana jest modernizacja - rewitalizacja głównego dworca kolejowego w Žylinie, a także dobudowanie stacji rozrządowej Žylin/Teplička w celu odciążenia dwóch istniejących stacji rozrządowych Stará Harfa a Nová Harfa.

Obecnie połączenia kolejowe z Žyliny umożliwiają dojazd do głównych miast Słowacji (Bratysława, Humenné, Koszyce, Poprad, Trenčín), a także kilku miast zagranicznych (między innymi: Katowice, Ostrava, Praga).

Warto także zauważyć, że Słowacja podjęła działania związane z przygotowaniem terminali intermodalnego transportu (*terminál intermodálnej prepravy*)<sup>16</sup>. Terminale tego typu mają zostać zlokalizowane w: Bratysławie (trójmodalny), w Leopoldove (bimodalne), Žylinie (bimodalny) i Korzycach (bimodalny).

#### **4. Dostępność rzeczna**

W Kraju Žylińskim znajdują się następujące główne drogi śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym<sup>17</sup>:

- korytarz rzeki Váh łącznie z kanałami wykorzystywanymi przez energetykę wodną na odcinku od ujścia do Dunaju aż po Žylinę (E-81, C-E81),
- wodne / nawigacyjne połączenie Vah-Odra (E81, C-E81),

Ponadto na obszarze Kraju Žylińskiego rozważa się lokalizację portów śródlądowych:

- P81-11 Žylin, Váh na km 242,00 – 243,00,
- P81-12 Čadca, wodne / nawigacyjne połączenia Váh – Odra.

W przypadku tego ostatniego z portów jak dotąd nie określono dokładnego miejsca (kilometra) jego lokalizacji.

Zgodnie z Koncepcją rozwoju transportu wodnego Republiki Słowackiej<sup>18</sup> realizacja drogi wodnej na Vahu w połączeniu z Odrą jest warunkowana północno-południowym centralnym tranzytem europejskim pomiędzy Morzem Północnym / Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym.

<sup>14</sup> Územný Plán Veľkého Územného Celku Žilinského Kraja. Zmeny a Doplnky Č. 4. Žilinský Samosprávny Kraj. 03.2011, s. 98.

<sup>15</sup> Koncepcie rozvoja železničných ciest Slovenskej republiky č. 963/2001

<sup>16</sup> Aktualizácia koncepcii rozvoja intermodálnej prepravy s výhľadom do roku 2010. MDPaT SR

<sup>17</sup> AGR (Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu)

<sup>18</sup> Koncepciu rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky. Uznesení č. 469/2000

Korytarze wodne umożliwiające realizację żeglugi śródlądowej w przypadku **województwa śląskiego** łączą się głównie z portem śródlądowym w Gliwicach, Kanałem Gliwickim oraz rzeką Odrą. Ta droga wodna zapewnia połączenia transportowe z systemem rzek i kanałów w Europie Zachodniej (poprzez Kanał Odra-Szprewa). Warto jednak zauważyć, że wskazane odcinki dróg wodnych nie w pełni spełniają funkcję transportową. Ze względu na istniejący stan wód żegluga po Kanale Gliwickim oraz Odrze realizowana jest w bardzo ograniczonym zakresie. Przykładowo zanurzenie barek na Kanale Gliwickim nie powinno przekraczać 1,5-1,6 m. Wszystkie wymienione elementy drogi wodnej, tj. port w Gliwicach, Kanał Gliwicki oraz Odra wymagają istotnych nakładów modernizacyjnych.

Odra na odcinku od Raciborza do Koźła planowana jest w przyszłości jako część międzynarodowej drogi wodnej E30 łączącej Morze Czerne z Morzem Bałtyckim. Od lat rozważane są także plany budowy kanału umożliwiającego połączenie rzek Odry i Dunaju.

## **5. Rozwój i współpraca w zakresie transportu - strategię, programy, projekty, uwarunkowania i instytucje**

### **PLANOWANIE ROZWOJU I WSPÓLPRACY**

Na poziomie strategicznym planowania rozwoju w **województwie śląskim** zagadnienia transportu definiowane są w sposób pośredni w **Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego**<sup>19</sup> w ramach priorytetu A odnoszącego się do województwa śląskiego jako regionu o nowoczesnej gospodarce, które kreuje i skutecznie absorbuje technologie między innymi poprzez: *rozwinętą infrastrukturę nowej gospodarki* (cel strategiczny A2). W jego zakresie podkreśla się między innymi konieczność zapewnienia sieci drogowej „otwierającej” obszary inwestycyjne, w tym:

- rozbudowę i poprawę infrastruktury transportowej służącej obsłudze stref atrakcyjnych gospodarczo,
- wspieranie rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, a także sieci lotnisk lokalnych z uwzględnieniem ruchu biznesowego i turystycznego.

Zapisy *Strategii* związane z transportem w ujęciu lokalnym można odnaleźć także w ramach celu strategicznego B.3 *Atrakcyjne warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni*, w szczególności w kierunku odnoszącym się do rozwoju i modernizacji komunikacji publicznej obszarów miejskich, w tym między innymi:

- rozbudowa obiektów infrastruktury szynowej transportu publicznego,
- poprawa jakości taboru publicznego transportu autobusowego i szynowego,
- koordynacja rozkładów jazdy,
- tworzenie punktów i węzłów przesiadkowych typu „park and ride”.

W ujęciu międzynarodowym tematyka transportu została określona w *Strategii* w zakresie celu: *Duże znaczenie metropolii, miast i regionu w przestrzeni europejskiej* w ramach kierunku: *Rozbudowa i integracja systemu transportowego obejmującego następujące działania:*

- budowę, rozbudowę i modernizację elementów infrastruktury transportowej o znaczeniu europejskim w ramach wyznaczonych korytarzy europejskich, w tym budowę, rozbudowę oraz remonty autostrad, dróg ekspresowych, szlaków kolejowych i wodnych oraz rozwój połączeń i infrastruktury lotniczej (MPL Katowice w Pyrzowicach oraz sieci lotnisk lokalnych),
- budowę nowej oraz stałe podnoszenie jakości istniejącej infrastruktury transportowej, w tym: drogowej, kolejowej, lotniczej na rzecz stworzenia spójnego systemu

---

<sup>19</sup> Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego - Śląskie 2020. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Katowice 2010.

transportowego w regionie z udrożnieniem połączeń między ośrodkami metropolitalnymi (aglomeracjami) i węzłowymi wraz ze wzmocnieniem połączeń komunikacyjnych wewnątrz regionu, w tym budową nowych odcinków dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych) oraz przebudową istniejących odcinków dróg do parametrów zgodnych z wymogami UE,

- powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z istniejącą siecią,
- implementację narzędzi inteligentnego transportu, w tym systemów monitorowania i sterowania ruchem,
- przywracanie drożności korytarzy ekologicznych poprzez przebudowę i modernizację istniejącej infrastruktury transportowej na odcinkach newralgicznych,
- wspieranie tworzenia infrastruktury służącej powiązaniu poszczególnych gałęzi transportu, poprzez rozbudowę m.in. centrów logistycznych i przeładunkowych, centrów przesiadkowych i miejsc postojowych dla samochodów („park and ride”) oraz modernizację dworców,
- wdrożenie i odtworzenie funkcji transportowych na szlakach wodnych,
- ułatwienie dostępu do infrastruktury kolejowej regionu dla niezależnych operatorów kolejowych.

W dniu 1 lutego 2011 roku Zarząd Województwa Śląskiego przystąpił do opracowania strategii funkcjonalnej w zakresie transportu tj.: Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego<sup>20</sup>. Od wskazanego dokumentu oczekuje się między innymi stworzenia warunków dla zapewnienia konkurencyjności systemu transportowego województwa zarówno w zakresie sieci infrastruktury transportowej jak i organizacji oraz zarządzania systemem transportu, a także komplementarność poszczególnych gałęzi transportu.

Ponadto, zagadnienia odnoszące się do rozwoju transportu zostały także wpisane do Planu Zagospodarowania Województwa Śląskiego<sup>21</sup>. W szczególności zapisy związane z transportem odnoszą się do celów i kierunków polityki przestrzennej województwa związanych z: *rozwojem ponadlokalnych systemów infrastruktury*, w tym budową i rozbudową systemu autostrad i dróg ekspresowych (w szczególności trasy S69: Bielsko-Biała - Żylinia), poprawą stanu technicznego dróg w obszarze pogranicza polsko-czeskiego i polsko-słowackiego.

Wśród dotychczasowych działań w zakresie rozwoju transportu pomiędzy województwem śląskim i Krajem Żylińskim należy wyróżnić inicjatywę związaną z Listem intencyjnym do Ministrów Transportu Republiki Czeskiej, Rzeczypospolitej oraz Republiki Słowackiej dotyczącym przyspieszenia prac nad budową i modernizacją dróg na pograniczu.

W Kraju Żylińskim zagadnienia związane z rozwojem transportu definiuje **Program rozwoju gospodarczego i społecznego Samorządowego Kraju Żylińskiego**<sup>22</sup>. Zapisy Programu, w szczególności celu specyficznego 1, odnoszą się do: *Osiągnięcia wysokiego poziomu infrastruktury transportu, udogodnień publicznych i wysokiej jakości środowiska*. Szczegółowe zapisy tego celu wskazują na:

- *zwiększenie dostępności transportowej i bezpieczeństwa transportowego Kraju Żylińskiego,*
- *zwiększenia publicznych udogodnień związanych z turystyką.*

---

<sup>20</sup> Uchwała nr 206/16/IV2011 z dnia 1.02.2011 w sprawie trybu, zasad i harmonogramu prac nad Strategią Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego. Zarząd Województwa Śląskiego. 2011

<sup>21</sup> Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004.

<sup>22</sup> Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského Samosprávneho Kraja pre roky 2007 - 2013. Žilina 2007.

W zakresie diagnozowania problematyki transportu występuje zainteresowanie instytucji publicznych badaniami związanymi z:

- integracją transportu publicznego (KZ<sup>23</sup>),
- stworzeniem Transportowego Planu Generalnego dla Kraju Žylińskiego (Dopraný general Žilinského kraja),
- analizami ruchu pasażerskiego zbiorowego i indywidualnego (WSL<sup>24</sup>),
- analizami systemowymi, w tym prawnymi w zakresie transportu (WSL),
- badaniami w zakresie finansowego wsparcia transportu np. w zakresie transgranicznym (WSL).

#### **DZIAŁANIA I PROJEKTY**

Do działań i projektów związanych z rozwojem transportu, które posiadają potencjał współpracy transgranicznej można zaliczyć:

- modernizację dróg w okolicach Żywca, Rajczy, Ujsoł, a także gminy Novot' po stronie słowackiej,
- modernizację infrastruktury drogowej Rajcza - Radnica,
- budowę i modernizację dróg na obszarach przygranicznych (w przyszłości),
- dokończenie budowy nadrzędnej sieci drogowej związanej z S69 i D3 zapewniające bezpośrednie połączenie Katowice - Żylin (w przyszłości),
- modernizację trasy kolejowej Katowice - Bielsko-Biała - Żylin (w przyszłości), w tym zelektryfikowanie obcinka - tunelu pomiędzy między Milówką a Zwardoniem,
- rozwój transportu lokalnego na obszarach przygranicznych - tworzenie projektów pilotażowych w tej dziedzinie (w przyszłości).

#### **WARUNKI PRZYSZŁEGO ROZWOJU**

Do istotnych warunków determinujących rozwój transportu obu regionów można zaliczyć: brak jednolitego systemu wsparcia projektów infrastruktury transportowej o znaczeniu transeuropejskim na poziomie rządów Polski i Słowacji, brak systemów wsparcia dla realizacji transportu zbiorowego w obszarze transgranicznym województwa śląskiego oraz Kraju Žylińskiego (np. dla przewoźników), uwarunkowania prawne i planistyczne<sup>25</sup> dotyczące rozwoju infrastruktury transportu w obu państwach. Dla przyszłości rozwoju transportu istotne mogą także okazać się czynniki związane z: rozwojem demograficznym, tempem powstawania nowych miejsc pracy, budową sieci dróg ekspresowych i autostrad w Kraju Morawskośląskim, cenami paliw, a także opóźnienia związane z realizacją przez GDDKiA oraz PKP inwestycji drogowych i kolejowych współfinansowanych ze środków europejskich.

#### **INSTYTUCJE**

Wśród instytucji zajmujących się zagadnieniami transportu w przypadku Kraju Žylińskiego i Województwa Śląskiego znajdują się:

- Władze Samorządowe Województwa Śląskiego,
- Samorządowe Władze Kraju Žylińskiego,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich,
- zarządy dróg powiatowych, zarządcy infrastruktury kolejowej,
- gminy,

---

<sup>23</sup> KZ - Kraj Žyliński

<sup>24</sup> WSL - województwo śląskie

<sup>25</sup> w tym koncepcje, programy budowy autostrad, dróg ekspresowych oraz infrastruktury kolejowej.

- przewoźnicy lokalni i regionalni,
- Zespół Doradców Gospodarczych TOR,
- Wydział Budownictwa Uniwersytetu Żylińskiego,
- Wydziały Transportu oraz Budownictwa Politechniki Śląskiej,
- Jednostka Badawcza ds. Transportu w Żylinie (Výskumný ústav dopravný v Žiline),
- Administracja Dróg Samorządowego Kraju Żylińskiego (Spárva ciest Žilinského samosprávneho kraja).