

załącznik do uchwały  
Nr III/56/1/2010  
Sejmiku Województwa Śląskiego  
z dnia 22 września 2010 roku

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

**ZMIANA PLANU  
ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

WRZESIEŃ 2010

# ZMIANA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

## SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE .....	3
PODSTAWY PRAWNE OPRACOWANIA ZMIANY PLANU.....	5
CEL OPRACOWANIA, ZAKRES, FORMUŁA I FUNKCJE ZMIANY PLANU .....	5
I. DIAGNOZA STANU / UWARUNKOWANIA.....	8
1. CHARAKTERYSTYKA PORTU LOTNICZEGO .....	8
2. PORT LOTNICZY W DOKUMENTACH LOKALNYCH.....	9
3. PORT LOTNICZY W DOKUMENTACH WEWNĘTRZNYCH.....	10
4. PODSTAWOWE ELEMENTY SIECI OSADNICZEJ .....	11
5. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE I INFRASTRUKTURALNE.....	13
5.1. SYSTEM TRANSPORTOWY .....	13
5.2. SYSTEMY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ.....	16
6. ZASOBY ŚRODOWISKA I WYMOGI JEGO OCHRONY .....	19
6.1. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE .....	19
6.2. ŚRODOWISKO KULTUROWE .....	21
6.3. WYPOCZYNEK I TURYSTYKA.....	22
7. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE.....	23
7.1. WYSTĘPOWANIE ZAGROŻEŃ I OGRANICZEŃ .....	23
7.2. FORMY I METODY ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ .....	24
8. OBSZARY PROBLEMOWE .....	28
II. USTALENIA ZMIANY PLANU.....	30
1. WIZJA .....	30
2. CEL SZCZEGÓŁOWY.....	34
3. NARZĘDZIA REALIZACJI ZMIANY PLANU .....	34
3.1. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM OKREŚLONE W PLANIE NA OBSZARZE OBJĘTYM ZMIANĄ PLANU .....	35
3.2. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM NIEZBĘDNE DLA ROZWOJU MPL „KATOWICE”, A NIE UWZGLĘDNIONE W PLANIE.....	35
3.3. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA TERENU OBJĘTEGO ZADANIEM „ROZBUDOWA MPL „KATOWICE” W PYRZOWICACH” OKREŚLONYM W PLANIE .....	36
3.4. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA OBSZARÓW FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNYCH WYZNACZONYCH W OBRĘBIE ZMIANY PLANU .....	36
III. SPOSOBY REALIZACJI ZMIANY PLANU .....	40
1. WNIOSKI I REKOMENDACJE .....	40
1.1. WNIOSKI I REKOMENDACJE DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ PAŃSTWA .....	40
1.2. WNIOSKI DO POLITYK PRZESTRZENNYCH WOJEWÓDZTW OŚCIENNYCH .....	40
1.3. WNIOSKI DLA SAMORZĄDÓW POWIATOWYCH.....	40
1.4. WNIOSKI DO POLITYK PRZESTRZENNYCH SAMORZĄDÓW LOKALNYCH.....	40
IV. MONITORING ZMIANY PLANU .....	41

ANEKS 1 .....	48
Zgodność z wybranymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i branżowymi.....	48
ANEKS 2 .....	53
Literatura i wykorzystane materiały źródłowe .....	53
ANEKS 3 .....	57
Słownik pojęć i skrótów .....	57
ANEKS 4 .....	58
Spis rycin, tabel i fotografii .....	58
ANEKS 5 .....	59
Tryb prac nad zmianą Planu .....	59
ANEKS 6 .....	61
Uczestnicy prac nad zmianą Planu .....	61

## WPROWADZENIE

Rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach ma duże znaczenie dla rozwoju jego najbliższego otoczenia i całego regionu, w związku z tym zagadnienia z nim związane znalazły odzwierciedlenie w zapisach Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 27 lipca 2004 r. nr 68, poz. 2049). Plan ten jest strategicznym dokumentem planowania przestrzennego, będącym podstawą formułowania zasad realizacji polityki przestrzennej województwa i organizacji jego struktury przestrzennej.

Podstawowe zasady polityki przestrzennej województwa określone w Planie, podporządkowane są nadrzędnej zasadzie zrównoważonego rozwoju:

- zasada kształtowania regionu jako zrównoważonego policentrycznego systemu przestrzennego;
- zasada kształtowania efektywnej sieci infrastruktury;
- zasada ochrony innych wartości wysoko cenionych o podstawowym znaczeniu dla racjonalnego gospodarowania przestrzenią, takich jak: wymagania ładu przestrzennego; walory architektoniczne i krajobrazowe; wymagania ochrony środowiska; wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej; wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także osób niepełnosprawnych; walory ekonomiczne przestrzeni; prawa własności; potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa; potrzeby interesu publicznego.

Cele polityki przestrzennej województwa przyjęte w Planie:

1. Dynamizacja i restrukturyzacja przestrzeni województwa.
2. Wzmocnienie funkcji węzłów sieci osadniczej.
3. Ochrona zasobów środowiska, wzmocnienie systemu obszarów chronionych i wielofunkcyjny rozwój terenów otwartych.
4. Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury.
5. Stymulowanie innowacji w regionalnym systemie zarządzania przestrzenią.
6. Rozwój współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego.

Przyjęte w Planie kierunki polityki przestrzennej i działania dotyczące MPL „Katowice”:

- realizacja strategicznych elementów systemu transportowego – obejmująca między innymi zagadnienia decydujące o międzynarodowych połączeniach regionu, w tym na przykład dotyczących: autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych AGC i AGTC oraz LHS, Kanału Odra–Dunaj, rozbudowy MPL „Katowice” w Pyrzowicach, centrów logistycznych,
- intensyfikacja międzynarodowych powiązań komunikacyjnych – obejmująca między innymi zagadnienia poprawy dostępności do MPL „Katowice” w Pyrzowicach, budowy autostrad i międzynarodowych linii kolejowych oraz ich powiązań z układem regionalnym, w tym: tworzenie punktów przesiadkowych – centrów komunikacji integrujących transport międzynarodowy, ponadregionalny i regionalny,
- usprawnienie połączeń MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej poprzez budowę nowych połączeń,
- tworzenie powiązań z MPL „Katowice” w Pyrzowicach (modernizacja linii kolejowej Zawiercie – Mierzęcice – MPL „Katowice” – Tarnowskie Góry, postulowana realizacja nowego bezpośredniego połączenia z Aglomeracją Górnośląską z wykorzystaniem istniejących odcinków linii PKP i kolei przemysłowych),
- budowa i rozbudowa infrastruktury transportu lotniczego, obejmujące między innymi rozwój MPL „Katowice” w Pyrzowicach,
- tworzenie zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali – obejmujące: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym postulowane terminale lub centra logistyczne: Gliwice (w tym np.: Port Gliwicki, stacja Gliwice–Kontenerowa, węzeł autostrady A-4 i A1), Sławków – Sosnowiec, Pyrzowice (przy MPL „Katowice”), Żory, Częstochowa

(rejon Kościelec – lotnisko Rudniki), Zabrzeg–Czarsolesie (gm. Czechowice–Dziedzice) – Bielsko–Biała, Racibórz, Tychy oraz lokalne centra dystrybucji w innych miastach województwa np. Cieszyn, Jastrzębie–Zdrój.

Jednym z głównych narzędzi realizacji Planu jest zadanie o znaczeniu ponadlokalnym pn. „Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach”.

Rozwój MPL „Katowice” i poprawę jego dostępności komunikacyjnej umożliwiają także inne zadania o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z Planu:

- Budowa autostrady A1,
- Budowa dróg ekspresowych S1 i S11,
- Modernizacja drogi krajowej nr 78,
- Budowa Centrum Logistycznego wraz z przebudową infrastruktury obsługującej w Pyrzowicach.

Zadania te są podstawą ustawowej procedury uzgadniania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin, a dla obszarów nie objętych planami, projektów decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz projektów decyzji o warunkach zabudowy w odniesieniu do innych inwestycji.

Rozwój MPL „Katowice” zapisany w Planie wpisuje się w strategiczne cele określone w dokumencie pn. "Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju"\*:

- tworząc warunki dla podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni dla inwestorów oraz dla swobodnego przepływu towarów, usług, ludzi, inwestycji, technologii i kapitału realizuje cel pn. „Stymulowanie i umacnianie integracji Polski z UE”,
- stymulując rozwój przestrzeni okołolotniskowej jako elastycznej struktury przestrzennej podatnej na dalszy rozwój, bez barier i ograniczeń realizuje cel pn. „Kształtowanie mechanizmów generujących efektywny rozwój społeczno–gospodarczy”,
- poprzez umożliwienie mieszkańcom regionu ruchliwości przestrzennej realizuje cel pn. „Poprawa standardu cywilizacyjnego społeczeństwa (jakość życia)”,
- uwzględniając walory środowiska przyrodniczego i kulturowego realizuje cele pn. „Ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego” oraz „Ochrona dziedzictwa kulturowego”.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju przewiduje rozbudowę MPL „Katowice” jako lotniska międzynarodowego i zapasowego w stosunku do lotniska Okęcie w Warszawie.

Konieczność rozwoju MPL „Katowice” ujęta jest również w „Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego – Śląskie 2020”, która w optymalizacji i integracji systemu transportowego wskazuje szansę zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu i tym samym podniesienie jego konkurencyjności. W dokumencie Strategii wskazuje się także na potrzebę podjęcia dalszych kroków w kierunku rozwoju portu lotniczego, czemu towarzyszyć powinna rozbudowa układu drogowego, zapewniającego szybki dostęp do portu z głównych ośrodków miejskich województwa, jak i miast regionów ościennych.

Wizja rozwoju MPL „Katowice” zarysowana w dokumentach krajowych i regionalnych przedstawiana jest w sposób bardzo szeroki, nie zawężając problemu tylko do rozwoju samej infrastruktury lotniskowej i komunikacyjnej lecz ukazując zagadnienie z punktu widzenia zwiększania konkurencyjności województwa, rozwoju gospodarki regionu i zwiększania jej atrakcyjności dla inwestorów.

---

\* „Ileokroć w odrębnych przepisach jest mowa o koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, należy przez to rozumieć koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju” (art. 83 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym)

## **PODSTAWY PRAWNE OPRACOWANIA ZMIANY PLANU**

Podstawą prawną sporządzenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego są:

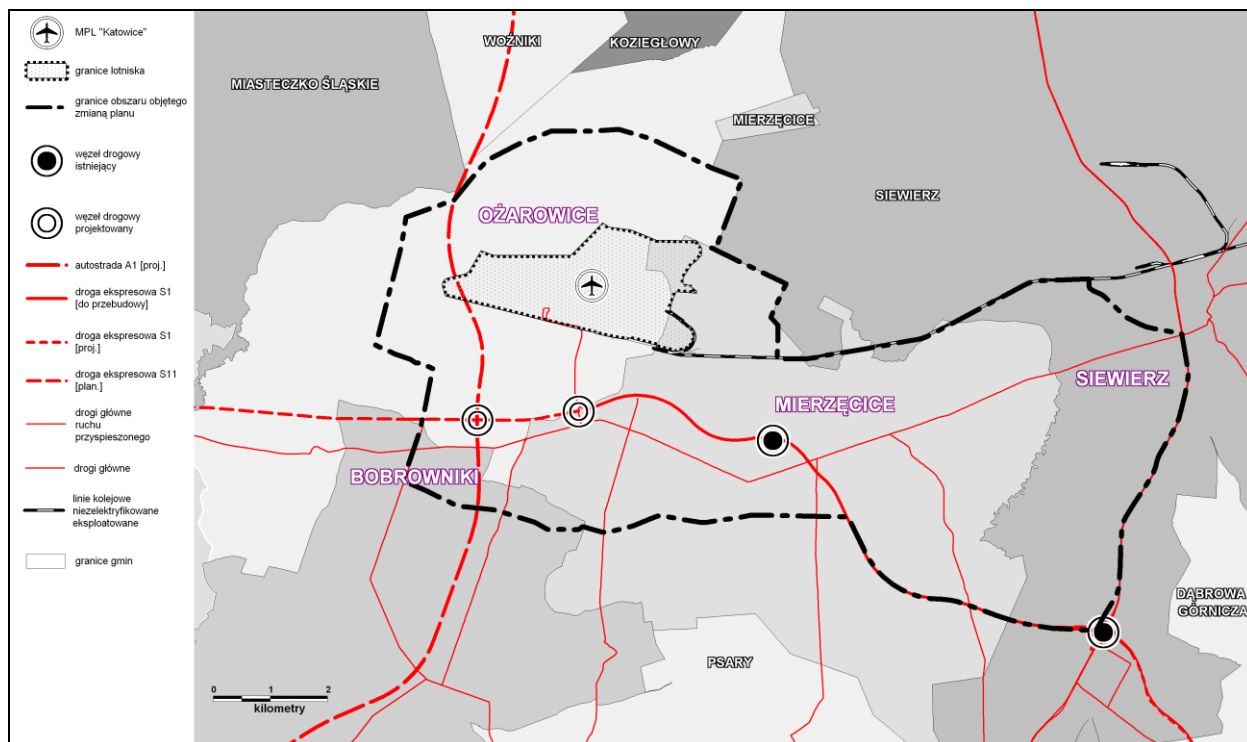
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. 2001 r. Nr 142 poz. 1590 z późniejszymi zmianami) stanowiąca, że zarząd województwa przygotowuje projekt planu zagospodarowania przestrzennego województwa, uchwalany następnie przez sejmik województwa.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 r. nr 80 poz. 717 z późniejszymi zmianami) stanowiąca, że do zadań samorządu województwa należy kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym sporządzanie i uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

## **CEL OPRACOWANIA, ZAKRES, FORMUŁA I FUNKCJE ZMIANY PLANU**

**Celem opracowania zmiany Planu** jest aktualizacja i uszczegółowienie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego w obszarze przyszłego przestrzennego rozwoju MPL „Katowice” poprzez:

- wskazanie celu szczegółowego polityki przestrzennej w obszarze zmiany Planu,
- wskazanie zadań samorządowych służących realizacji inwestycji celu publicznego niezbędnych dla rozwoju MPL „Katowice”,
- określenie zasad zagospodarowania terenu objętego zadaniem „Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach” przyjętym w Planie,
- określenie zasad zagospodarowania obszarów funkcjonalno–przestrzennych w strefie okołolotniskowej.

**Zasięg terytorialny zmiany Planu** obejmuje obszar MPL „Katowice” wraz ze strefą okołolotniskową, w szerokim kontekście powiązań przestrzennych i funkcjonalnych z bliższym i dalszym otoczeniem. Strefa okołolotniskowa zlokalizowana jest w obrębie gmin Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarówice i Siewierz. Wobec braku oficjalnej definicji strefy okołolotniskowej przyjęto delimitację strefy, jako bezpośredniego obszaru rozwoju MPL. Przyjęta dla potrzeb zmiany Planu strefa nie jest tożsama ze strefą ograniczonego użytkowania, ani też z szeroko pojętą strefą oddziaływania lotniska. O charakterze prowadzonej zmiany Planu i o wyznaczeniu takiej, a nie innej strefy okołolotniskowej przesądził kontekst rozwoju zapisany w podstawowych dokumentach strategicznych województwa.



Rycina 1: Zasięg terytorialny zmiany Planu.

**Zakres merytoryczny zmiany Planu** uwzględnia założenia polityki przestrzennej państwa określonej w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz tworzy warunki przestrzenne do realizacji ustaleń "Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego – Śląskie 2020" i innych strategicznych dokumentów krajowych i regionalnych. Podstawą formułowania zapisów zmiany Planu są zasady, cele i kierunki określone w Planie.

Przyjęto, że zmiana Planu powinna przede wszystkim skupić się na:

- zapewnieniu możliwości rozbudowy MPL „Katowice” (w tym m.in. budowa nowej drogi startowej i niezależnej drogi startowej, nowego terminala, cargo, dróg kołowania oraz wewnętrznego układu komunikacyjnego i niezbędnych urządzeń nawigacyjnych). Wiąże się to z nadaniem odpowiednich funkcji terenom położnym w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego tak, aby umożliwić jego rozwój w przyszłości. W tej części zmiana Planu odnosi się do gmin Ożarówice i Mierzęcice, w granicach których możliwe jest rozszerzenie granic rozbudowy MPL „Katowice”,
- wzmocnieniu oddziaływania MPL „Katowice” na rozwój gospodarczy regionu poprzez wykreowanie zadań ukierunkowanych na zwiększenie jego dostępności drogowej i kolejowej oraz wykorzystujących potencjał lotniska do generowania nowych aktywności gospodarczych, a więc m.in. centrów logistycznych czy stref aktywności gospodarczych. Ta część zmiany Planu dotyczy oprócz gmin Ożarówice i Mierzęcice także gmin Bobrowniki i Siewierz, jako najbliższych zlokalizowanych gmin posiadających tereny pod realizację potencjalnych projektów transportowych oraz związanych z kreowaniem stref aktywności gospodarczej.

Podobnie jak sam Plan, **zmiana Planu ma charakter:**

- **planu struktury** – określa koncepcję podstawowych elementów przyszłej struktury przestrzennej strefy okołolotniskowej i jej powiązań funkcjonalnych z elementami struktury przestrzennej województwa, określa ramy i warunki merytoryczne dla podejmowania decyzji przestrzennych o charakterze strategicznym,
- **planu selektywnego** – głównym jego wyróżnikiem jest problemowość i selekcja zagadnień, pozwalająca koncentrować się na celach najważniejszych dla rozwoju portu lotniczego, strefy okołolotniskowej i województwa,

- **planu długookresowego** – formułuje długookresowe cele rozwoju przestrzennego województwa, których osiągnięcie będzie możliwe w perspektywie najbliższych około 15 lat,
- **planu strategicznego** – formułuje koncepcję systemowego działania na rzecz długotrwałego rozwoju i oparty jest na zasadach planowania strategicznego,
- **planu działania** – jest dokumentem wewnętrznego kierownictwa województwa, mającym charakter ofensywny i kojarzący strategiczne decyzje zmiany Planu z decyzjami operacyjnymi i instrumentami ich realizacji. Zmiana Planu nie może być podstawą materialno–prawną decyzji administracyjnych dotyczących użytkowania terenu.

**Podstawowe funkcje zmiany Planu** są analogiczne do funkcji Planu i są to:

- **funkcja koordynacyjna** – pozwala ustalać różne zamierzenia pod względem czasu i miejsca ich realizacji, funkcjonowania oraz efektów końcowych, służy także do uzgadniania warunków wprowadzenia zadań celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym do planów miejscowych, w tym też sensie funkcja koordynacyjna zmiany Planu obejmuje **funkcje organizacyjne i funkcje regulacyjne, jak i funkcje negocjacyjne,**
- **funkcja kontrolna** – pozwala porównywać zamierzenia zmiany Planu z jego osiągnięciami i dokonywać ocen skuteczności działania podmiotów realizujących jego zadania, jak i korygować długookresowe ustalenia poprzez prowadzenie **monitoringu i ewaluacji,** w tym też sensie funkcja kontrolna wiąże się z **funkcją koordynacyjną,**
- **funkcja promocyjna** – pozwala eksponować atrakcyjność celów, których realizacja jest szczególnie pożądana z punktu widzenia rozwoju województwa jako całości, jak i z punktu widzenia atrakcyjności dla kapitału zewnętrznego, funkcja promocyjna obejmuje także **funkcje informacyjne, funkcje inspirujące i funkcje marketingowe.**

Zmiana Planu składa się z następujących podstawowych części:

- części tekstowej zmiany Planu, której głównymi elementami są:
  - **DIAGNOZA STANU/ UWARUNKOWANIA** – ocena stanu obecnego zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego zmianą Planu wraz z analizą dokumentów krajowych, regionalnych i lokalnych oraz ustalenie zagadnień decydujących o przyszłości tego obszaru i wyznaczających pola jego możliwego rozwoju,
  - **USTALENIA ZMIANY PLANU** – określenie zadań i zasad zagospodarowania terenu w ramach określonego w zmianie Planu celu szczegółowego polityki przestrzennej,
  - **SPOSOBY REALIZACJI ZMIANY PLANU** – wskazania dotyczące kwestii wdrożenia ustaleń zmiany Planu,
  - **MONITORING ZMIANY PLANU** – wskazania dotyczące kontroli realizacji ustaleń zmiany Planu;
- części graficznej zmiany Planu, przedstawionej na mapach tematycznych w skali 1:40 000:
  - **ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA /UWARUNKOWANIA,**
  - **KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ /USTALENIA ZMIANY PLANU,**
  - **ZADANIA CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM.**

**Zmiana Planu stanowi integralną część Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego i nie powoduje utraty mocy jego ustaleń, a jedynie ich uszczegółowienie w obszarze objętym zmianą Planu.**

Do zmiany Planu sporządzona została **Prognoza oddziaływania na środowisko projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego** oraz niezbędne dla sformułowania ustaleń analizy i studia, w tym **Opracowanie Ekofizjograficzne.**



## I. DIAGNOZA STANU / UWARUNKOWANIA

### 1. CHARAKTERYSTYKA PORTU LOTNICZEGO

MPL „Katowice” zajmuje powierzchnię 5,72 km<sup>2</sup> i usytuowany jest na północnym krańcu Aglomeracji Górnośląskiej, około 30 km na północ od Katowic, na terenie gmin Ozarówce i Mierzęcice, w północno–zachodniej części obszaru objętego zmianą Planu.

Historia portu sięga roku 1938, kiedy rozpoczęła się jego realizacja. Podczas II wojny światowej lotnisko zostało rozbudowane przez Niemców, którzy wykorzystywali je do celów wojskowych. Po wojnie lotnisko było użytkowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej, a w latach siedemdziesiątych XX wieku zostało udostępnione dla lotnictwa cywilnego. Od czasu powstania Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego (GTL S.A.) w roku 1991 lotnisko przeżywa znaczący i dynamiczny rozwój.

Zgodnie z uwzględnionym w „Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych” podziałem portów lotniczych zaproponowanym przez Komisję Europejską, MPL „Katowice” zaliczony został do kategorii C – dużych regionalnych portów lotniczych.

Dostosowany jest do przyjmowania wszystkich typów samolotów średniego i dalekiego zasięgu, posiada terminal cargo oraz najkorzystniejsze w kraju warunki meteorologiczne i przestrzenne dla rozbudowy, a nawet do uzyskania parametrów lotniska międzykontynentalnego.

Lotnisko posiada pojedynczą drogę startową o wymiarach 2800x60 m, usytuowaną w kierunku wschodnio–zachodnim. Jednocześnie planowana jest budowa drugiej drogi startowej, mającej zastąpić istniejącą. System dróg kołowania składa się z drogi równoległej do drogi startowej oraz pięciu połączeń z drogą startową. Lotnisko posiada trzy płyty postojowe, wykorzystywane przez regularne samoloty pasażerskie, lotnictwo ogólne i samoloty firm kurierskich. Wszystkie mają połączenie z polem manewrowym lotniska, a płyta postojowa APRON 1 wykorzystywana przez regularne samoloty pasażerskie, jest tak usytuowana w stosunku do pasa startowego, że czas kołowania samolotów jest minimalny.

W listopadzie 2009 r. Wojewoda Śląski wydał pozwolenie na budowę dla zamierzenia pn. "Port Lotniczy w Katowicach – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej – budowa płyty postojowej z modernizacją (przebudową) dróg kołowania E1, E2 i D – zadanie nr 2". Projekt budowlany zakłada budowę płyt postojowych o powierzchni ok. 140 000 m<sup>2</sup> dla samolotów po wschodniej stronie istniejącej PPS-1 (APRON 1). Po rozbudowie lotnisko zwiększy swoje możliwości postojowe o 10 miejsc dla samolotów kodu C i o 3 dla samolotów kodu D. Dla zapewnienia sprawnej i bezpiecznej obsługi samolotów, drogi kołowania E1 i E2 zostaną zmodernizowane do nośności projektowanej nawierzchni dla samolotów kodu D. Drogi kołowania zostaną również poszerzone.

Projekt „Port lotniczy w Katowicach – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej” znalazł się na zaktualizowanej liście podstawowej projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, a przewidywany okres realizacji projektu to lata 2010 – 2014. Na liście rezerwowej przedmiotowego programu znalazły się także dwa inne projekty dotyczące portu. Jeden to „Port lotniczy Katowice – budowa budynku administracyjnego wraz z parkingami i siecią dróg” (przewidywany okres realizacji projektu to rok 2013), a drugi to „Rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia możliwości operacyjnych lotniska MPL Katowice”.

MPL „Katowice” obsługiwany jest obecnie przez dwa połączone ze sobą terminale pasażerskie A i B o dostępnej powierzchni około 22 000 m<sup>2</sup> i przepustowości około 4 mln pasażerów. Ze względu na obecną dynamikę ruchu lotniczego, nie jest planowana w najbliższej przyszłości budowa kolejnego terminalu. Lotnisko posiada terminal cargo – o powierzchni magazynowej 2 380 m<sup>2</sup> i powierzchni biurowej 3 600 m<sup>2</sup>, umożliwiający odprawę około 18 tys. ton towarów w ciągu roku. Terminal jest budynkiem jednokondygnacyjnym, bez ramp i nie posiada bezpośredniego dostępu do płyt postojowych dla samolotów. W ramach CARGO w 2009 r. uruchomiono połączenie międzykontynentalne z Kanadą.

Przed lotniskiem zlokalizowane są parkingi: parking P1 – przed terminalami pasażerskimi posiadający 1130 miejsc parkingowych, parking P2 – wzdłuż drogi dojazdowej do portu lotniczego – 115 miejsc, parking strzeżony o pojemności 200 miejsc parkingowych. Do dyspozycji pracowników zatrudnionych w porcie przeznaczono około 300 miejsc parkingowych.

Obecna przepustowość lotniska wynosi 32 operacje na godzinę.

W 2009 r. MPL „Katowice” obsłużył blisko 2,5 miliona pasażerów, przewiezionych zostało 6 543 ton ładunku. Liczba operacji lotniczych wyniosła 20 198 (8,5% lotów w całej Polsce). Ogółem przewieziono 2 301 tys. osób (3. miejsce w kraju), co stanowiło 12,1% ruchu pasażerskiego w kraju. Powyższe statystyki nie uwzględniają ruchu General Aviation.

## **2. PORT LOTNICZY W DOKUMENTACH LOKALNYCH**

Jak wspomniano we wstępie rozwój MPL „Katowice” jest zapisany w podstawowych regionalnych dokumentach strategicznych – w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego i Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego, jako mający kluczowy wpływ na rozwój regionu poprzez zapewnianie powiązań województwa śląskiego z przestrzenią krajową i europejską. Problematyka rozwoju MPL „Katowice” jest także obecna w strategicznych dokumentach gminnych.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ożarówice przewiduje się realizację odrębnego wielofunkcyjnego zespołu komercyjno–produkcyjnego oraz ograniczenie uciążliwości akustycznej lotniska, a także dostosowanie zaplecza obsługi ruchu tranzytowego, turystycznego i docelowego do portu lotniczego.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Mierzęcice wyznacza się programową dyspozycję dla rozwoju funkcji w obszarze okołolotniskowym i wzdłuż głównych dojazdów do portu lotniczego – inwestycje z zakresu nauki, transportu, budownictwa mieszkaniowego i działalności przemysłowo–usługowej. Zakłada się także modernizację linii kolejowej i stacji kolejowej Mierzęcice dla potrzeb obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego, w tym związanego z obsługą MPL „Katowice”.

Obszar objęty zmianą Planu w znacznej części pokryty jest aktualnymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- obszar położony w granicach gminy Ożarówice jest w blisko 100% objęty planami miejscowymi – dla sołectw Ożarówice, Pyrzowice, Celiny i południowej części sołectwa Zendek,
- obszar położony w granicach gminy Bobrowniki jest w 100% objęty planami miejscowymi – dla sołectw Myszkowice i Sączów,
- obszar położony w granicach gminy Mierzęcice objęty jest częściowo 6 planami miejscowymi – dla Centrum, Osiedla, Boguchwałowic, północnej części Przeczyc, a także planem dla Nowej Wsi, Sadowia i Zawady,
- obszar położony w granicach zmiany Planu, należący do gminy Siewierz, objęty jest jedynie planem miejscowym dla części obszaru położonego w granicy sołectwa Tuliszków.

W obszarze objętym zmianą Planu gminy poza zabudową mieszkaniową wraz z infrastrukturą lokalizują:

- tereny większych zespołów produkcyjno–usługowych,
- tereny zespołów usług komercyjnych,
- tereny przeznaczone do zalesień.

### 3. PORT LOTNICZY W DOKUMENTACH WEWNĘTRZNYCH

W 2001 r. dla portu lotniczego został opracowany „Plan Generalny lotniska Katowice – Pyrzowice wraz z koncepcją struktury funkcjonalnej przestrzeni okołolotniskowej”. Dokument ten został sporządzony na zlecenie Zarządu Województwa Śląskiego przez Politechnikę Śląską w Gliwicach. Opracowanie to wskazuje, jako jeden z głównych trendów rozwojowych lotniska – rozwój transportu cargo. Według Planu Generalnego z 2001 r. rozwój portu lotniczego może odbywać się w linearnym układzie równoleżnikowym w strefie północnej lub południowej, przy czym preferuje się kontynuację rozwoju w pasie południowym. Spośród proponowanych wariantów zagospodarowania rekomenduje się zaś wariant ukośny do drogi startowej, z terminalem posadowionym na istniejącym szlaku kolejowym, który pozwala wykorzystać istniejący korytarz kolejowy oraz zbliża terminal do miejsc parkingowych, a także pozwala na optymalne zagospodarowanie pasma południowego. Wariant rekomendowany przewiduje ewentualną budowę nowego pasa startowego w miejsce istniejącego (ze względu na jego techniczne zużycie), w północnej części portu lotniczego. W Planie Generalnym z 2001 r. wyznaczono trzy typy stref okołolotniskowych, a za strefę o największej aktywności i atrakcyjności uznano strefę położoną na styku z portem lotniczym, w nawiązaniu do głównych ciągów komunikacyjnych – autostrady A1, drogi ekspresowej S1 i drogi krajowej S78 oraz szlaku kolejowego Zawiercie – Tarnowskie Góry, a także proponowanego w tym opracowaniu połączenia drogowego MPL „Katowice” – Katowice – Mikołów i projektowanego szlaku autobusu szynowego.

Wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej i otwarciem polskiego rynku lotniczego zaobserwowano dużą dynamikę wzrostu na rynku tanich przewozów pasażerskich. Aby wykorzystać potencjał rozwojowy tego rynku, Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze zleciło opracowanie „Planu Generalnego dla MPL Katowice w Pyrzowicach”. Dokument ten sporządzony przez Konsorcjum Egis Poland, Egis Avia i Polconsult, przyjęty w 2008 r. ma umożliwić przystosowanie portu lotniczego do wzrostu ruchu poprzez wskazanie kierunków jego rozwoju i przedstawienie najkorzystniejszych inwestycji w obrębie lotniska i strefy okołolotniskowej. Plan Generalny z 2008 r. w przyjętej wizji określa port lotniczy, jako główny węzeł komunikacji lotniczej dla Polski południowej, preferowany przez klientów ze względu na wysoki standard świadczonych usług i dogodne połączenia komunikacyjne. Działania rozwojowe MPL mają być zintensyfikowane dla rynku przewozów pasażerskich niskokosztowych, czarterowych i cargo. W Planie Generalnym z 2008 r. rozwój lotniska został przewidziany w trzech etapach: lata 2008–2012, 2012–2022, 2022–2032. Określone w nim zostały cztery scenariusze rozbudowy i rozwoju lotniska. Ostatecznie rekomenduje się scenariusz przewidujący koncepcję liniowej rozbudowy terminala oraz budowę nowej drogi startowej w obecnych granicach lotniska, przekształcenie obecnej drogi w równoległą drogę kołowania, a w ostatecznym etapie rozwoju budowę dodatkowej niezależnej drogi startowej na północ od istniejącej. Dla rozbudowy portu lotniczego konieczna jest zmiana zainwestowania na funkcję lotniskową terenów po wschodniej i zachodniej stronie lotniska, niezbędnych dla realizacji nowej drogi startowej. Konieczne jest także przekształcenie terenów o funkcjach kolidujących z rozwojem funkcji lotniskowych i okołolotniskowych, takich jak rezygnacja z planowanych dolesień, wyłączenie spod dalszej urbanizacji obszarów: Kolonia Niwy, Kolonia Podłączna, Zendek, Zadzien, Siedliska, Łubne.

Otwarta przestrzeń na północ od istniejących granic lotniska to obszar rozwojowy portu lotniczego, który winien zostać zabezpieczony przed urbanizacją dla potrzeb zapewnienia długofalowego rozwoju portu lotniczego i realizacji drugiej niezależnej drogi startowej.

Uwarunkowania wynikające z dokumentów MPL „Katowice” w Pyrzowicach:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej oraz strefy przemysłowej dla potrzeb przewozów cargo,

- budowa nowej drogi startowej, dróg kołowania, płyt postoju samolotów, strefy obsługi technicznej samolotów, hangarów, wydzielonych stanowisk postojowych dla samolotów, płyty do odladzania samolotów, bazy cargo,
- budowa terminalu pasażerskiego wraz z rękawami i stacjami dokowania,
- budowa obiektów garażowo–warsztatowych handlingu wraz z płytami dla sprzętu,
- budowa stacji meteorologicznej, stacji lotniskowej oraz poligonu do ćwiczeń służby ratowniczo–gaśniczej, oczyszczalni ścieków,
- budowa parkingów, infrastruktury obsługi gastronomicznej, budynku administracji lotniska,
- rozbudowa zaplecza technicznego General Aviation,
- budowa bazy paliw dla magazynowania i dystrybucji paliwa lotniczego i samochodowego wraz z układem torowym dla lotniska (na podstawie uzyskanego przez firmę Petrolot sp. z o.o. pozwolenia na budowę).

#### 4. PODSTAWOWE ELEMENTY SIECI OSADNICZEJ

W układzie przestrzennym województwo śląskie dzieli się na 4 subregiony (tzw. obszary polityki rozwoju): północny, południowy, centralny i zachodni. Obszar objęty zmianą Planu leży w subregionie centralnym – największym obszarowo, który zamieszkuje 2.847 tys. ludności, tj. 61% ludności regionu. Na obszarze zmiany Planu podstawowymi jednostkami sieci osadniczej są gminy wiejskie: Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarówice oraz gmina miejsko–wiejska Siewierz, położone na terenie powiatów: będzińskiego i tarnogórskiego.

Nazwa gminy	Liczba ludności [tys.]	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia [os/km <sup>2</sup> ]	Powiat	Subregion
Bobrowniki	11,4	51,41	219	będziński	centralny
Mierzęcice	7,5	49,36	153	będziński	centralny
Ożarówice	5,5	45,82	119	tarnogórski	centralny
Siewierz	12,2	113,69	107	będziński	centralny

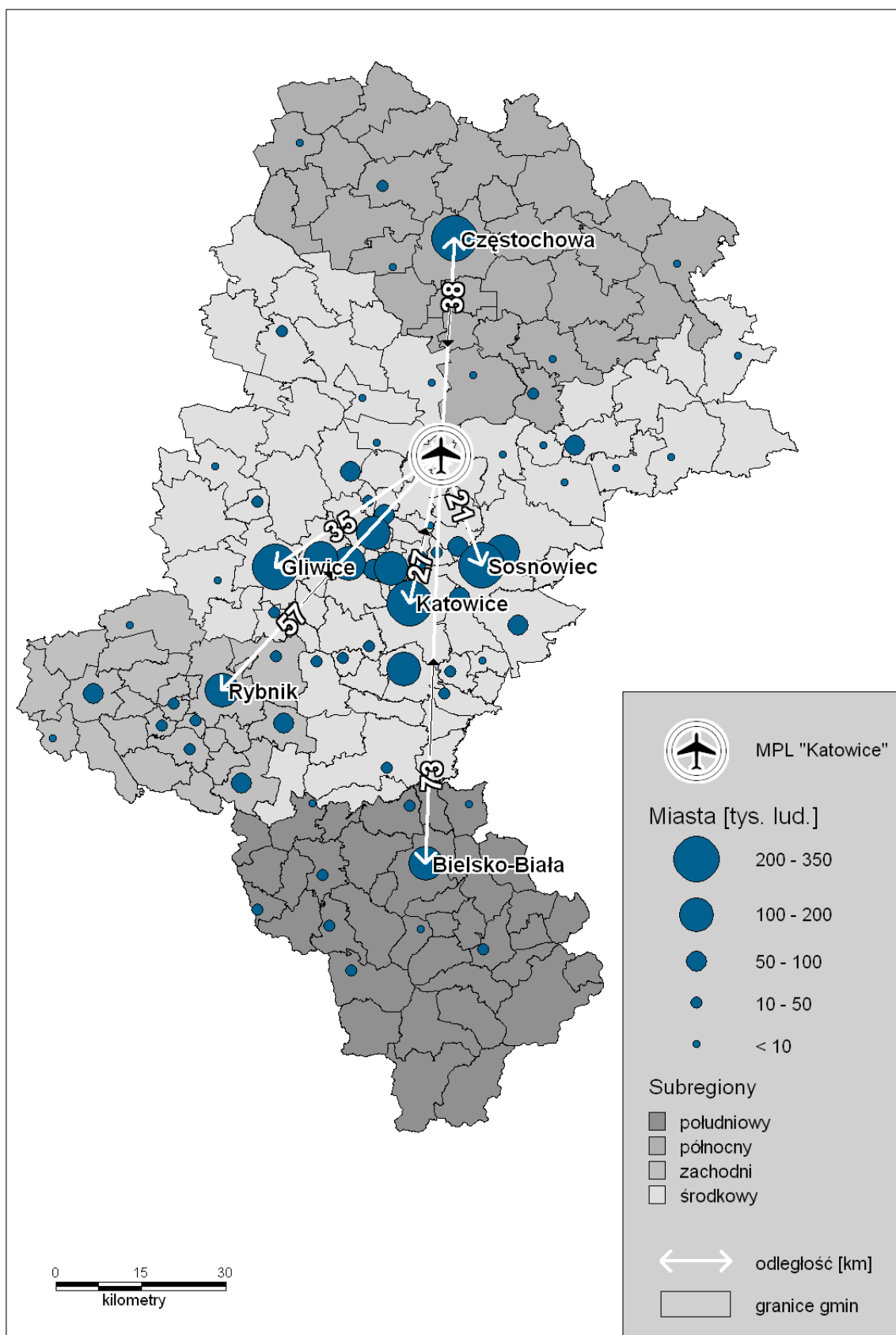
Tabela 1: Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia gmin położonych w obszarze objętym zmianą Planu.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS. Dane za 2009 r.

Obszar wokół lotniska objęty zmianą Planu w zdecydowanej większości jest obszarem wiejskim, w skład którego obok tradycyjnej zabudowy jednorodzinnej, wchodzi również użytki rolne. Brak tu dużych zakładów przemysłowych, występuje jedynie drobna wytwórczość i usługi. Ponad 70% powierzchni zajmują grunty rolne, 17% tereny leśne, nieużytki i grunty nieprzydatne rolniczo stanowią 1,2%.

W strukturze przestrzennej dominują układy ruralistyczne, kształtowane w nawiązaniu do głównych ciągów infrastruktury transportowej, stanowiących kontynuację historycznych traktów komunikacyjnych. Wyróżnić można regularne łanowe rozłogi pól, z zabudową zagrodową zwarciem usytuowaną wzdłuż ulicy. Występowanie użytków zielonych i pól uprawnych miejscami, na znacznych powierzchniach odlogowanych, stanowi atut rozwojowy dla portu lotniczego.

Inny charakter posiada strefa wokół zbiornika Przeczycko–Siewierskiego, charakteryzująca się chaotyczną zabudową letniskową o niskim standardzie. Jedynym na tym obszarze przykładem zabudowy wielorodzinnej stanowiącej uporządkowany układ jest zespół zabudowy koszarowej w Gminie Mierzęcice, związanej z funkcjonowaniem w przeszłości na tym terenie jednostki wojskowej.

Stopniowo następuje zanikanie rolniczej zabudowy gospodarczej oraz powstawanie domów mieszkalnych zbliżonych wyglądem do podmiejskiej zabudowy willowej, lokalizowanych nadal wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

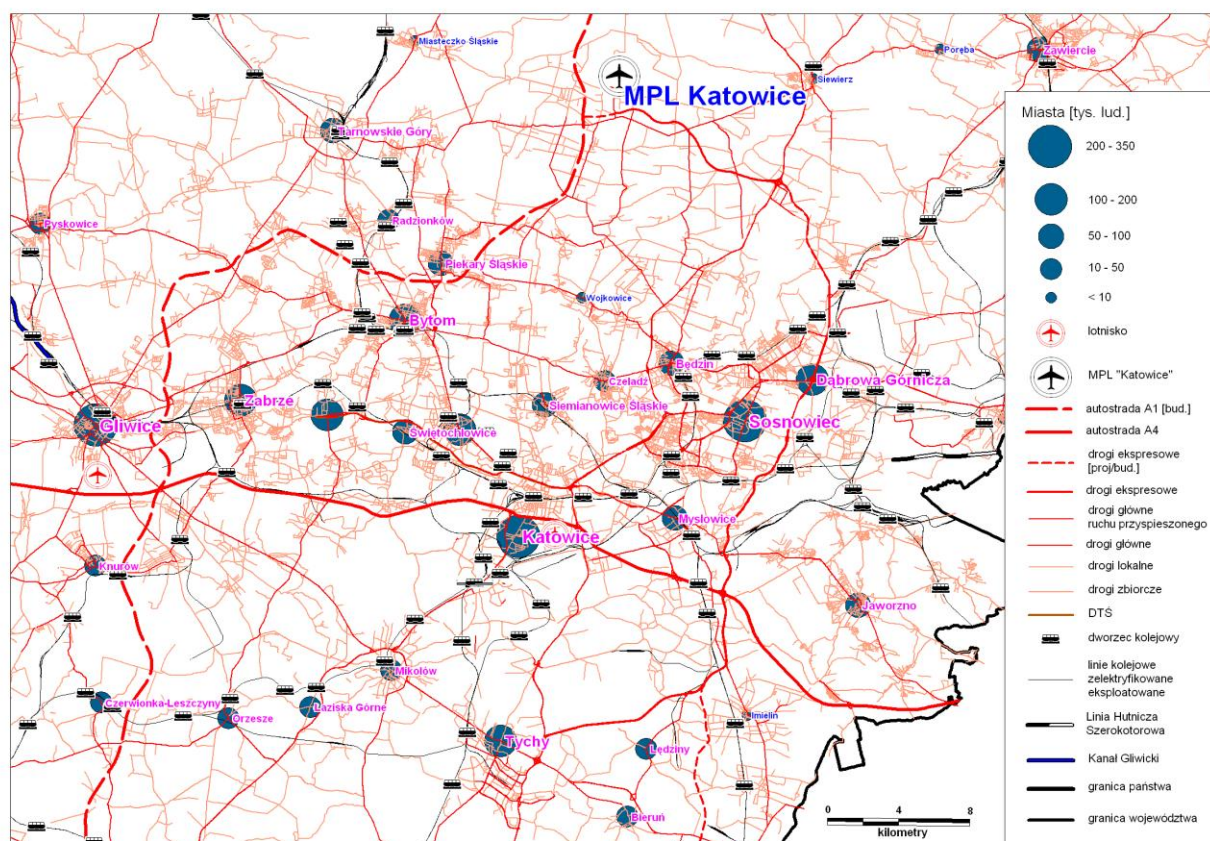


Rycina 2: Odległość w linii prostej [w km] pomiędzy MPL „Katowice” a najważniejszymi miastami województwa śląskiego.

## 5. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE I INFRASTRUKTURALNE

### 5.1. SYSTEM TRANSPORTOWY

Województwo śląskie położone jest na przecięciu transeuropejskich korytarzy transportowych, charakteryzuje się najwyższymi w kraju wskaźnikami gęstości dróg i linii kolejowych, a MPL „Katowice” jest jednym z kluczowych elementów infrastruktury komunikacyjnej województwa. System drogowy i kolejowy ma zasadniczy wpływ na rozwój lotniska i jego funkcjonowanie zapewniając dowóz pasażerów i towarów do i z lotniska, a także stymuluje rozwój lotniska i regionu.



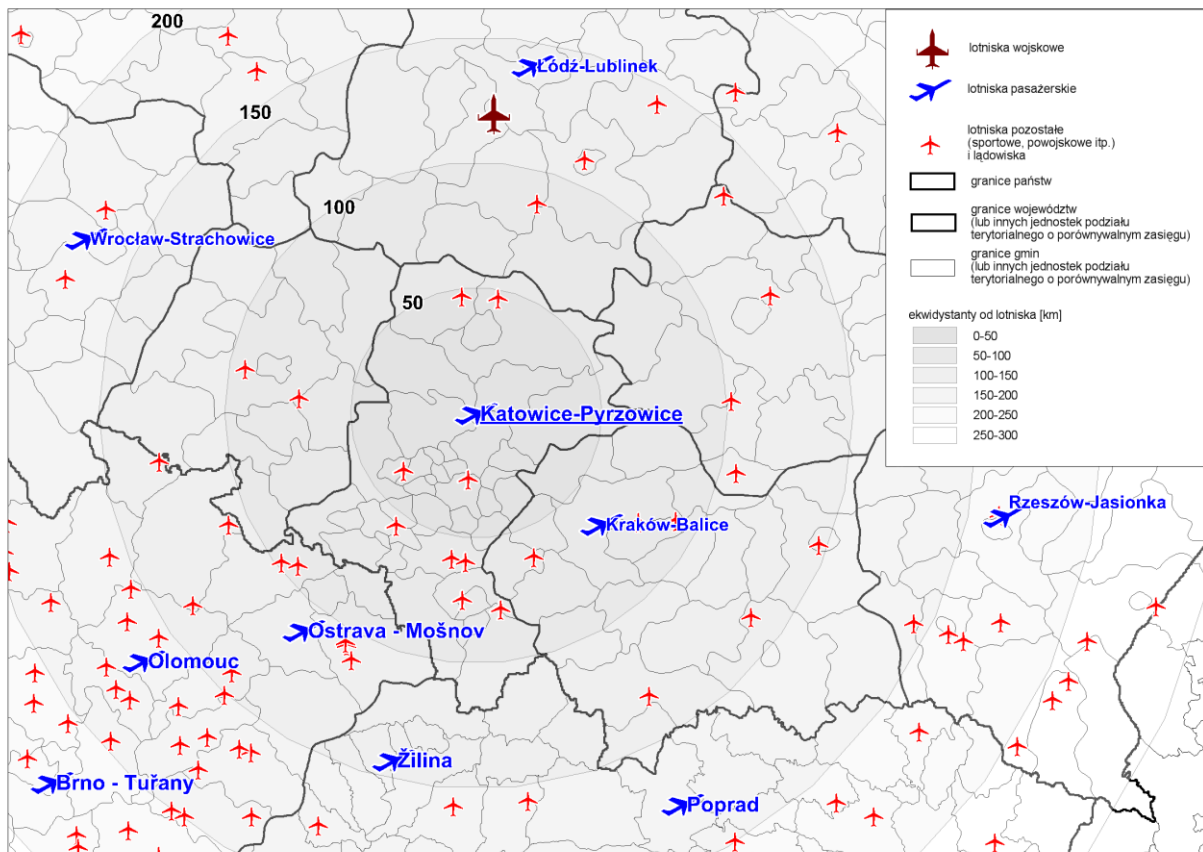
Rycina 3: MPL „Katowice” na tle systemu transportowego.

#### System transportu lotniczego

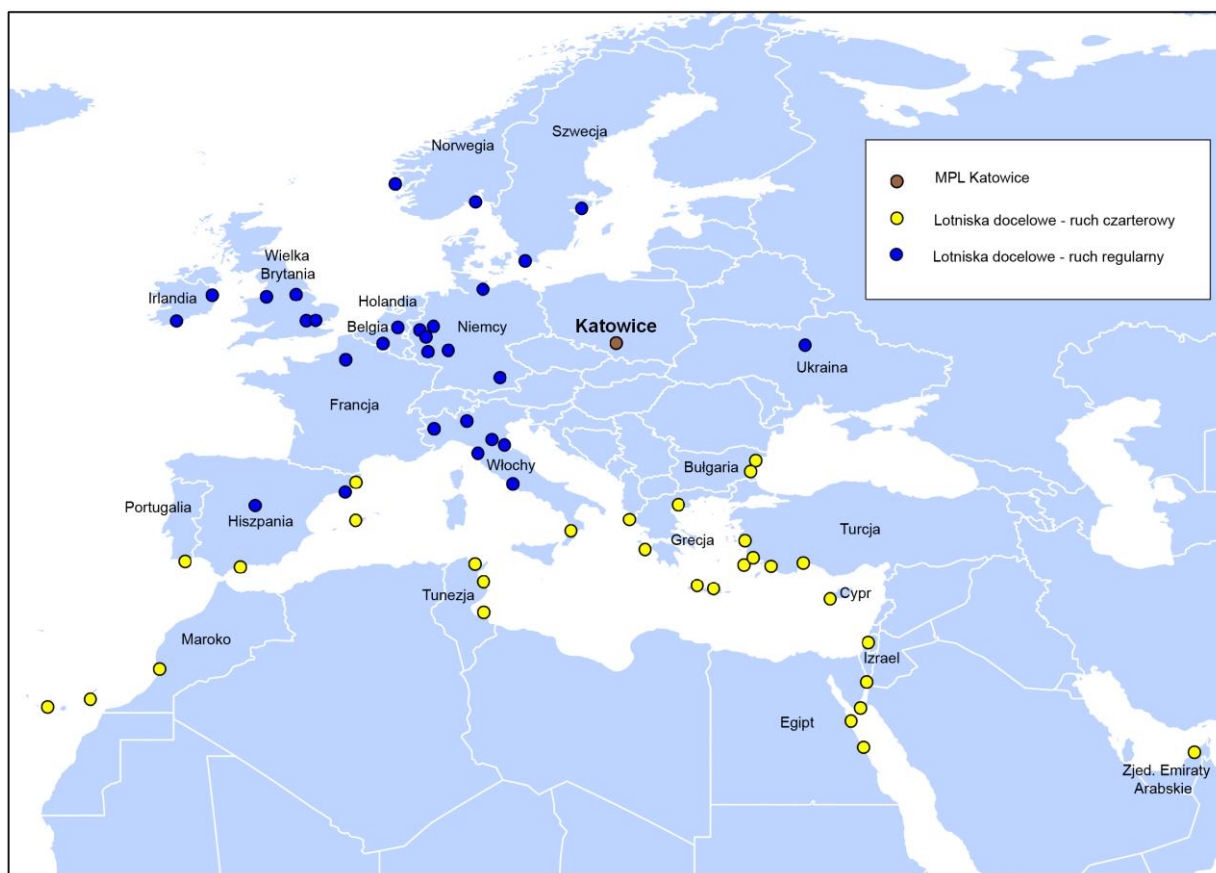
MPL „Katowice” jest częścią Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Zaliczany jest do dużych regionalnych portów lotniczych i pełni ważną funkcję transportową w relacjach międzynarodowych (oraz potencjalnie krajowych) w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Poza portem lotniczym w Pyrzowicach, województwo śląskie posiada sieć lotnisk lokalnych, sportowo-dyspozycyjnych i lądowisk, którą tworzą:

- lotnisko Katowice – Muchowiec,
- lotnisko Bielsko-Biała – Aleksandrowice,
- lotnisko Gliwice – Trynek,
- lotnisko Rybnik – Gotartowice,
- lotnisko Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar,
- lądowisko Bestwina – Kaniów ,
- lądowisko Częstochowa – Rudniki.

Wszystkie wymienione lotniska lokalne wymagają modernizacji i dostosowania do funkcji dyspozycyjno-pasażerskich w ruchu lokalnym, ratowniczo-sanitarnych, policyjnych, turystycznych i sportowych.



Rycina 4: Położenie MPL „Katowice” na tle innych lotnisk i lądowisk.



Rycina 5: Lotniska, do których realizowane są połączenia regularne i czarterowe.

### System transportu drogowego

MPL „Katowice” jako jeden z niewielu portów lotniczych w Polsce posiada bezpośrednie połączenie z siecią autostrad i dróg ekspresowych (poprzez drogę ekspresową S1), a w najbliższym okresie czasu planowane są dalsze działania przystosowujące układ drogowy do wymagań europejskiego systemu transportu samochodowego tj. budowa autostrady A1. Autostrada A1 poprzez połączenie z drogą ekspresową S1 na węźle „Pyrzowice” oraz Autostradą A4 na węźle „Sośnica” przyczyni się do zdecydowanego zwiększenia dostępności komunikacyjnej portu, czyniąc go najlepiej skomunikowanym drogowo portem lotniczym w kraju, konkurencyjnym pod tym względem w skali międzynarodowej.

Droga ekspresowa S1, doprowadzona do projektowanego w niewielkiej odległości od portu węzła „Lotnisko”, stanowi połączenie z systemem dróg szybkiego ruchu, a jej otwarcie w 2006 r. znacznie skróciło czas przejazdu pomiędzy lotniskiem a Aglomeracją Górnośląską. Dynamiczny rozwój portu lotniczego w ostatnich latach spowodował, że przesądzona jest dobudowa na tej drodze drugiego pasa ruchu w obu kierunkach, aż do węzła „Podwarpie” z drogą krajową DK 1. Z drogą ekspresową S1 poprzez węzeł „Mierzęcice” połączone są także istotne z punktu widzenia lokalnego ciągu dróg powiatowych i gminnych.

Poza wyżej wymienionymi drogami klasy A i S obecnie do podstawowych elementów układu drogowego należą:

- DK 78 – łącząca port m.in. z województwem świętokrzyskim, Aglomeracją Rybnicką i Gliwicami – jej modernizacja przyjęta jest w PZPWS jako zadanie celu publicznego o znaczeniu krajowym,
- DW 913 – będąca bezpośrednim łącznikiem portu z otaczającą siecią drogową – w przyszłości poprzez węzeł „Lotnisko” na drodze ekspresowej S1.

Pozostałymi elementami podstawowego układu drogowego są drogi zbiorcze (Z), z których na szczególną uwagę zasługują przede wszystkim te, których odcinki przebiegają w otoczeniu lotniska. Układ podstawowy uzupełniają drogi lokalne (L) i dojazdowe, które obsługują przede wszystkim połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami.

Planowana jest realizacja węzłów komunikacyjnych tj. węzeł „Lotnisko” na skrzyżowaniu S1 z DW 913 oraz węzeł „Pyrzowice” na skrzyżowaniu A1 z S1.

Ponadto dogodne połączenie portu lotniczego poprzez autostradę A1 z położonym w bliskim sąsiedztwie autostrady portem rzeczonym w Gliwicach, stwarza potencjalne możliwości rozwoju transportu towarów drogą wodną Odry do portów Bałtyku, jak i do wielu portów rzecznych i morskich Europy Zachodniej.

### System transportu kolejowego

W planowaniu infrastruktury portów lotniczych bardzo ważne jest zapewnienie jak najlepszego skomunikowania z siecią transportu kolejowego, przede wszystkim ze względu na jej dużą przepustowość i niską podatność na okresowe blokowanie ruchu (korki).

MPL „Katowice” położony jest niekorzystnie względem istniejącej infrastruktury kolejowej województwa śląskiego, ponieważ przebiegająca w sąsiedztwie lotniska linia kolejowa Tarnowskie Góry – Zawiercie jest prostopadła do głównych kierunków ciężenia. Dodatkowo linia ta jest częściowo nieprzejezdna, a niektóre jej elementy zostały rozebrane – z powodu braku wiaduktu kolejowego nie ma możliwości dojazdu z portu lotniczego do Tarnowskich Gór.

W Zawierciu przedmiotowa linia łączy się z Centralną Magistralą Kolejową relacji Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki (linia o najwyższych w kraju parametrach technicznych i funkcjonalnych) oraz liniami kolejowymi w kierunku Katowic i Częstochowy. Natomiast w Tarnowskich Górach zlokalizowany jest jeden z większych krajowych węzłów kolejowych, zapewniający obecnie połączenia w kierunku wschodnim, północnym i południowym.

Duży wpływ na rozwój portu będzie miała realizacja trasy kolei łączącej MPL „Katowice” z Aglomeracją Górnośląską. Połączenie takie przewiduje m.in. opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030”. Dokładny przebieg tego połączenia określony zostanie w będącej w opracowaniu dokumentacji projektowej, której ukończenie jest przewidywane na 2011 r. Budowa przedmiotowego



połączenia kolejowego MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice, znajduje się na liście projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013. Na liście podstawowej programu znalazły się prace analityczne i przygotowawcze do tej inwestycji, natomiast na liście rezerwowej programu zarezerwowano środki na samą budowę. Ze względu na największe kierunki ciężenia, stacją początkową lub pośrednią dla takiej linii kolejowej powinny być Katowice. Przez Katowice przejeżdża zdecydowana większość pociągów o charakterze ponadregionalnym, jadących przez województwo śląskie, przez co stacja ta może stanowić węzeł przesiadkowy dla podróżnych jadących na lotnisko z innych województw. Dostępność portu lotniczego poprawić może zintegrowanie przedmiotowej trasy z trasą do Gliwic oraz do Tarnowskich Gór, jak również wydłużenie trasy od Katowic w kierunku Rybnika lub Tychów. Na podniesienie dostępności portu z północy kraju wpłynąć może planowana modernizacja korytarza E65 (CMK). Jedną z opcji modernizacyjnych przewiduje przebieg w sąsiedztwie MPL „Katowice” trasy kolei o parametrach dostosowanych do prędkości 250–300 km/h. Realizacja tego połączenia umożliwi portowi współpracę z portem lotniczym w Warszawie. Na zaktualizowanej liście podstawowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 znalazły się prace analityczne i przygotowawcze do modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II. Ponadto na liście rezerwowej programu przewidziano środki na dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie. Propozycja połączenia kolejowego Zawiercie – Pyrzowice – Katowice zawarta jest także w stanowisku Ministerstwa Infrastruktury dotyczącym modyfikacji sieci TEN-T w Polsce. Na uwagę zasługuje także niewielka odległość portu lotniczego od stacji Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) w Sławkowie, stwarzająca potencjalne możliwości rozwoju transkontynentalnych przewozów towarowych.

## 5.2 SYSTEMY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

### System zaopatrzenia w wodę

Do głównych systemów wodociągowych obsługujących znaczną część województwa śląskiego należy system wodociągowy Górnośląskiego Przedsiębiorstwa Wodociągowego obsługujący ponad 60 gmin województwa, w tym Gminę Ożarowice.

Gmina Mierzęcice posiada tereny zasobne w pokłady wód głębinowych, w związku z czym woda dostarczana jest do odbiorców z ujęć wodnych, stanowiących własność gminy, a nadwyżki wody sprzedawane są dla odbiorców z sąsiednich gmin.

W Siewierzu sieć wodociągowa nie tworzy jednego spójnego systemu, lecz osiem oddzielnych systemów zaopatrzenia w wodę, co jest wynikiem korzystania zarówno z istniejących na terenie gminy ujęć głębinowych jak i zakupów wody od zewnętrznych dostawców.

Potrzeby odbiorców wody w Gminie Bobrowniki w niewielkim stopniu realizowane są dzięki pozyskiwaniu wody z ujęć własnych, natomiast resztę wody gmina zakupuje od zewnętrznych dostawców.

### Gospodarka ściekowa

Mimo, iż stale zmniejsza się ilość ścieków nieoczyszczonych odprowadzanych do wód, a także zwiększa się ilość nowych – wysoko sprawnych oczyszczalni i długość sieci kanalizacji sanitarnej, w obszarze objętym zmianą Planu zbyt mały procent ludności obsługiwany jest przez oczyszczalnie ścieków, a stan gospodarki ściekowej określić można jako niezadowalający.

Najważniejszą oczyszczalnią ścieków na obszarze objętym zmianą Planu jest mechaniczno-biologiczna oczyszczalnia w Pyrzowicach, zlokalizowana na terenie byłej Jednostki Wojskowej w Mierzęcicach, obecnie w granicach administracyjnych gminy Ożarowice, z której oprócz gminy Ożarowice korzysta również gmina Mierzęcice. Poza tym funkcjonują przydomowe oczyszczalnie ścieków sanitarnych, z których oczyszczona woda odprowadzana jest przede wszystkim do ziemi, a osad wywożony jest do oczyszczalni ścieków, najczęściej

zlokalizowanych poza przedmiotowym obszarem. Pozostała część ścieków w niekontrolowany sposób odprowadzana jest do ziemi i wód płynących.

Na terenie Gminy Mierzęcice jedynie osiedle Siedliska (dawne osiedle wojskowe) posiada system kanalizacji sanitarnej, która odprowadza ścieki do biologiczno–mechanicznej oczyszczalni ścieków. Na pozostałym obszarze brak jest kanalizacji sanitarnej, a nieoczyszczone ścieki odprowadzane są bezpośrednio do cieków wodnych bądź gromadzone są w zbiornikach bezodpływowych.

Na terenie Gminy Siewierz skanalizowane jest Miasto Siewierz. Sieć kanalizacyjna zlokalizowana jest po wschodniej i zachodniej stronie drogi krajowej Nr 1. Mechaniczno–biologiczna oczyszczalnia ścieków „Północ” znajduje się w Siewierzu przy ul. Ściegna poza granicami opracowania zmiany Planu. Na terenie Miasta Siewierza istnieje lokalny system odprowadzania wód deszczowych.

W Gminie Bobrowniki jest budowany system kanalizacji sanitarnej z wykorzystaniem zlokalizowanej w obszarze Rogoźnika mechaniczno–biologicznej oczyszczalni ścieków.

Natomiast sam Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” od 2007 roku posiada własną biologiczno – mechaniczną oczyszczalnię ścieków.

W celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia zasobów wodnych niezbędna jest zmiana obecnego, niezadowalającego stanu gospodarki ściekowej. Wymagane jest to m.in. dlatego, że na obszarze zmiany Planu wody podziemne, w szczególności Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP), a także w strefach ochrony ujęć wód (ujęcie w Bibieli i ujęcia lokalne) podlegają ochronie prawnej.

Poprawę w tym względzie zakłada realizacja projektu kluczowego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego pod nazwą: „Infrastruktura okołolotniskowa Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – wodno–ściekowa”, który przewiduje budowę systemu kanalizacji oraz oczyszczalni ścieków.

#### Gospodarka odpadami

Na terenie będącym przedmiotem zmiany Planu z uwagi na ochronę prawną zasobów wodnych, istnieją ograniczenia w zakresie składowania odpadów. Dlatego gospodarka odpadami w tym obszarze prowadzona jest z wykorzystaniem składowisk znajdujących się poza granicami opracowania.

Odpady komunalne z terenów mieszkaniowych Gminy Ożarówice wywożone są na zorganizowane składowisko w Wojkowicach, wybudowane w ramach porozumienia gmin: Wojkowice, Bobrowniki, Psary, Ożarówice. Na to samo składowisko trafiają również odpady komunalne z Gminy Bobrowniki.

Gmina Mierzęcice i miasto Siewierz nie posiadają własnych składowisk odpadów komunalnych i odpady te wywożone są na składowiska zlokalizowane poza ich obszarem – z Siewierza m.in. na składowiska w Bytomiu, Młynku–Sobuczynie i Siemianowicach Śląskich, natomiast z Mierzęcic m.in. na składowiska w Pyskowicach, Młynku–Sobuczynie i Wojkowicach.

Ponadto, na całym obszarze objętym zmianą Planu nie ma instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych, nie funkcjonują również podmioty prowadzące działalność, w zakresie zbierania, odzysku i unieszkodliwiania tych odpadów, w tym odpadów azbestowych.

Zaktualizowany w kwietniu 2009 r. „Plan gospodarki odpadami dla województwa śląskiego” przewiduje podział województwa na 11 regionów, w których prowadzona będzie kompleksowa, wspólna gospodarka odpadami komunalnymi, a także funkcjonować będą regionalne obiekty, realizujące zadania w tym zakresie.

W Regionie 8, który obejmuje gminę Ożarówice, brak jest instalacji odzysku i unieszkodliwiania odpadów, mogących zapewnić realizację wyznaczonych w planie gospodarki odpadami celów, z których nadrzędnym jest stworzenie w województwie śląskim zintegrowanego systemu gospodarki odpadami, zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju.

W skład Regionu 7, obejmującego m.in. całą Aglomerację Górnośląską, wchodzi Mierzęcice, Siewierz i Bobrowniki. Zarówno funkcjonujące, jak i planowane w regionie instalacje odzysku

i unieszkodliwiania odpadów pozwolą stworzyć w tym regionie kompleksowy, zintegrowany system gospodarki odpadami i osiągnąć wymaganą prawem redukcję składowania odpadów ulegających biodegradacji.

#### Systemy energetyczne

Na terenie województwa skupionych jest najwięcej źródeł wytwarzania energii elektrycznej i sieci przesyłowych w kraju, z czego przez obszar objęty zmianą Planu przebiegają dwie linie przesyłowe wysokiego napięcia :

- linia elektroenergetyczna 400kV odcinek Rokitnica – Tucznawa, przebiegająca przez południowo-wschodni skrawek obszaru,
- linia elektroenergetyczna 220kV odcinek Wrzosowa – Łagisza, przebiegająca przez wschodnią część obszaru, w okolicy zbiornika Siewiersko-Przeczyckiego.

Na obszarze objętym zmianą Planu sieć wysokiego i średniego napięcia poprowadzona jest napowietrznie, a istniejący układ linii przesyłowych wraz ze stacjami węzłowymi w obecnym stanie w pełni pokrywa zapotrzebowanie na energię elektryczną.

„Plan działań w zakresie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym” z września 2009 r. opracowany przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne Operator S.A. nie przewiduje realizacji w tym obszarze żadnych inwestycji w ramach rozbudowy Krajowej Sieci Przesyłowej, do roku 2030.

#### Zaopatrzenie w gaz

Przez obszar objęty zmianą Planu przebiegają gazociągi wysokiego ciśnienia o charakterze przesyłowym, stanowiące część ogólnokrajowej sieci przesyłu gazu i zaopatrujące w gaz województwo śląskie:

- magistrała gazowa wysokiego ciśnienia DN 400, odcinek Szobiszowice – Ząbkowice, przebiegająca przez centralną część obszaru na kierunku wschód-zachód,
- magistrała gazowa wysokiego ciśnienia DN 500, odcinek Tworzeń – Tworóg, przebiegająca przez południowo-zachodnią i południowo-wschodnią część obszaru.

W sąsiedztwie obszaru przebiega natomiast planowana do realizacji trasa gazociągu wysokoprężnego relacji Komorzno-Tworzeń, zapisana w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego jako zadanie celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Na terenie objętym zmianą planu funkcjonują gazociągi konsumpcyjne średnio- i niskoprężne, umożliwiające doprowadzenie gazu bezpośrednio do odbiorców i zapewniające mieszkańcom dostęp do sieci gazowej. Jedynie dla terenów zabudowy lotniskowej w Siewierzu, o okresowym użytkowaniu obiektów, bardziej celowe jest użytkowanie gazu płynnego.

Pełne zabezpieczenie dostaw gazu pozwala na całkowite wyeliminowanie węgla z energetyki cieplnej i przejście na opalanie gazem, co znacznie poprawiłoby czystość powietrza. Jest to jednak stan pożądaný, gdyż gaz w większości wykorzystywany jest tylko do celów bytowych, co jest spowodowane zbyt wysokimi kosztami eksploatacji kotłowni gazowych.

#### Gospodarka paliwowa

Głównymi źródłami paliw płynnych dla województwa śląskiego, w tym dla obszaru objętego zmianą Planu są:

- rurociąg paliwowy relacji Płock – Koluszki – Boronów,
- zakłady magazynowania paliw w Boronowie, Radzionkowie i Strzemieszycach,
- rafineria ropy naftowej w Czechowicach-Dziedzicach (część Grupy LOTOS).

Ponadto na obszarze MPL „Katowice” istnieje baza paliw Petrolot sp. z o.o. filia Katowice – Pyrzowice. Dla realizacji usług dostawczych spółka Petrolot dzierżawiła do czerwca 2009 r. od Agencji Mienia Wojskowego w Krakowie nieruchomości, na których znajdowała się m.in. była powojkowa baza paliw lotniczych oraz bocznicą kolejową. Baza paliw i bocznicą położone są na obszarze ok. 8 ha i wraz z pozostałymi gruntami zajmuje teren o łącznej powierzchni 24,7612 ha. Teren ten ma być przejęty w drodze darowizny przez Samorząd Województwa Śląskiego, a docelowo przez zarządzającego lotniskiem. W 2004 r. spółka

Petrolot zakupiła od GTL S.A. działkę o powierzchni 2,4575 ha, która w planach inwestycyjnych przeznaczona jest pod budowę bazy paliw lotniczych.

### Telekomunikacja

Obsługę obszaru objętego zmianą Planu w zakresie łączności zapewniają prężnie rozwijająca się telefonia komórkowa oraz operatorzy telefonii stacjonarnej, w tym przede wszystkim Telekomunikacja Polska S.A.

Usługi internetowe są dostarczane przede wszystkim poprzez operatorów telefonii stacjonarnej i komórkowej oraz poprzez wyspecjalizowane firmy świadczące usługi internetowe drogą radiową. Istniejąca sieć telekomunikacyjna obejmuje linie napowietrzne oraz światłowodowe.

Obok dostępności przyłączy ważna jest jakość infrastruktury telekomunikacyjnej, która warunkować będzie poszerzanie świadczonych usług odpowiednio do wzrostu zaawansowania technologicznego systemów telekomunikacyjnych i informatycznych. Jednak tak jak na większości obszaru województwa występuje niedoinwestowanie w zakresie sieci teletechnicznej dla połączeń internetowych. Niski jest też udział technologii informatycznych i telekomunikacyjnych w usługach.

## **6. ZASOBY ŚRODOWISKA I WYMOGI JEGO OCHRONY**

### **6.1. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

Na obszarze zmiany Planu dominującym sposobem zagospodarowania gruntów jest użytkowanie rolnicze. Gleby charakteryzują się średnią klasą bonitacyjną. Przeważają gleby klas IV – VI. Sporadycznie występują gleby klasy III. Ponad 1088 ha obszaru zajmują lasy, z czego blisko 37% to lasy stanowiące własność Skarbu Państwa, mające status lasów ochronnych – glebo- i wodochronnych. Około 64% stanowią lasy prywatne oraz lasy będące własnością wspólnoty gruntowej. Udział terenów leśnych ulega systematycznie zwiększaniu wskutek zalesień gruntów rolnych o niskich wskaźnikach bonitacji.

Na obszarze objętym zmianą Planu nie występują obszary objęte formami ochrony, wynikającymi z ustawy o ochronie przyrody. Wiele terenów posiada wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe z uwagi na bogactwo flory i fauny, występowanie cennych siedlisk, rzadkich i dobrze wykształconych zbiorowisk roślinnych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin i zwierząt.

W studiach gminnych do objęcia ochroną proponuje się:

- Rezerwat „Podwarpie” w Siewierzu,
- Obszar chronionego krajobrazu „Dolina Czarnej Przemszy” w Mierzęcicach,
- Obszar chronionego krajobrazu „Czarna Przemsza – Zawodzie” w Siewierzu,
- Użytek ekologiczny „Tuliszów” w Siewierzu,
- Użytek ekologiczny „Szeligowiec IV” w Siewierzu,
- Użytek ekologiczny „Park Leśny” w Siewierzu,
- Stanowisko dokumentacyjne „Góra Kamionka” w Mierzęcicach.

W opracowaniu ekofizjograficznym do zmiany Planu do objęcia ochroną zaproponowano:

- Użytek ekologiczny „Wrężyno” w Siewierzu.

Dotychczasowe badania wykazały występowanie na opisywanym obszarze 47 gatunków roślin naczyniowych podlegających ochronie gatunkowej, w tym 33 gatunki podlegające ochronie ścisłej i 14 gatunków podlegających ochronie częściowej oraz 85 gatunków zwierząt kręgowych podlegających ochronie gatunkowej, w tym 83 – ściśle chronionych i 2 częściowo.

Powiązania przyrodnicze w obrębie terenu oraz pomiędzy nim a obszarami sąsiednimi zapewniają korytarze ekologiczne o randze regionalnej i ponadregionalnej realizowane głównie przez kompleksy leśne. Kompleks Lasów Tarnogórsko–Lublinieckich wraz z dolinami rzek Brynicy i Małej Panwi wchodzi w skład Korytarza Południowo–Centralnego (KPdC) – jednego z siedmiu głównych korytarzy ekologicznych o randze krajowej decydujących o zachowaniu spójności sieci Natura 2000 w Polsce.

Powiązania lokalne realizowane są poprzez obszary leśne, tereny otwarte pól i łąk, wyspy leśne oraz doliny cieków wodnych i rowy melioracyjne. Najważniejsze kierunki połączeń to: północno-zachodni, północno-wschodni i wschodni, łączące omawiany obszar z terenami o wysokich walorach przyrodniczych i zapewniające ciągłość systemu obszarów chronionych.

W granicach opracowania brak udokumentowanych złóż kopalin. W bezpośrednim sąsiedztwie, na południowo-wschód od wsi Zadzień znajdują się dwa niewielkie złoża kruszyw naturalnych: Szeligowiec i Szeligowiec II. Pierwsze z nich jest aktualnie eksploatowane w obszarze górniczym Szeligowiec.

W obrębie triasowego obszaru wodonośnego wydzielono GZWP nr 327 Lubliniec – Myszków oraz GZWP nr 454 Olkusz – Zawiercie. Fragment pierwszego ze zbiorników znajduje się pod zachodnią częścią obszaru, drugiego – pod wschodnią. W granicach obu GZWP znajduje się cały omawiany obszar. W obrębie GZWP nr 327 odpływ wód podziemnych następuje generalnie w kierunku północno – zachodnim, w obrębie GZWP nr 454 – w kierunku południowo – wschodnim. Triasowe GZWP charakteryzują się wysokim stopniem zagrożenia na zanieczyszczenia infiltrujące z powierzchni. Teoretyczny czas pionowej migracji zanieczyszczeń do głównych horyzontów wód podziemnych wynosi 2 – 5 lat.

Obszar opracowania znajduje się w obrębie dorzecza Wisły, w zlewni Czarnej Przemszy. Zachodnia część obszaru odwadniana jest przez cieki uchodzące do Brynicy, stanowiącej dopływ Czarnej Przemszy.

Na terenie będącym przedmiotem zmiany Planu ochronie prawnej podlega cały obszar zlewni Brynicy powyżej zbiornika Kozłowa Góra – jako strefy ochronnej ujęcia wód powierzchniowych Kozłowa Góra (Orzeczenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 14 listopada 1951 r. nr RM-b-22/5 oraz Orzeczenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Stalinogrodzie z dnia 14 czerwca 1954 r., DW 14/69/54). W ramach wyznaczonego obszaru ochronnego wydzielono 3 strefy, w których wprowadzono ograniczenia. Obszar będący przedmiotem opracowania znajduje się w strefach II i III. Strefa II obejmuje m.in. Ożarowice, Pyrzowice, Celiny, Kolonia Żubrze, Kolonia Przysieki, Podmyszkowice, Zendek, Zendek Ostrowy. Strefa III obejmuje m.in. Myszkowice, Nowa Wieś, Mierzęcice, Żubrze, Niwiska. Dla stref tych obowiązują następujące ograniczenia:

*w wszystkich wydzielonych strefach:*

- wszelkie ścieki z osiedli i zakładów przemysłowych położonych na terenie obszaru ochronnego muszą być przed odprowadzeniem do rzeki Brynicy lub jej dopływów oczyszczone w stopniu odpowiadającym wymogom dla ścieków odprowadzanych do odbiorników I kategorii,
- zmniejszenie istniejących zalesień na terenie obszaru ochronnego wymaga uzgodnienia z przedsiębiorstwem wodociągów,
- zakaz składowania na brzegach rzeki Brynicy oraz wrzucania do koryta rzeki jakichkolwiek nieczystości i odpadów;

*w strefie II:*

- konieczność uzgadniania z organem odpowiedzialnym za gospodarkę wodną budowy zakładów przemysłowych, osiedli oraz zakładania ujęć wodnych za wyjątkiem studni domowych o głębokości do 10 m;

*w strefie III:*

- zakłady przemysłowe i osiedla odprowadzające wody zużyte i ścieki do zlewni Brynicy muszą posiadać takie urządzenia oczyszczające, dla tych wód i ścieków, ażeby nie powodowały one zmiany jakości wody rzeki Brynicy, względnie jej dopływów w granicach obszaru ochronnego.

Ponadto północno-zachodni fragment obszaru zmiany Planu, położony w granicach gminy Ożarowice, znajduje się w obrębie strefy ochrony pośredniej zewnętrznej dla ujęcia wód podziemnych „Bibiela” w Miasteczku Śląskim ustanowionej Decyzją Wojewody Śląskiego z dnia 28 września 2000 r. Nr SR-I-6814/3/33/2000. Na terenie tej strefy wprowadzono następujące ograniczenia:

*na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcie Bibiela:*

- zakaz lokalizowania inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i wód podziemnych oraz mogących pogorszyć stan środowiska i wód podziemnych;

*na terenie strefy ochronnej zewnętrznej:*

- zakaz zakładania cmentarzy,
- zakaz wykonywania wierceń i odkrywek,
- zakaz gromadzenia ścieków i składowania odpadów, które mogą zanieczyszczać wody,
- zakaz wznoszenia urządzeń i wykonywania robót lub czynności, które mogą zmniejszyć przydatność wody lub wydajność ujęcia wody.

W wyniku spiętrzenia wód Czarnej Przemszy w latach 1958–1962, powstał zbiornik zaporowy Przeczycko–Siewierski o powierzchni 4,3 km<sup>2</sup>. Główne funkcje zbiornika to ochrona przeciwpowodziowa oraz funkcja wyrównawcza. Zbiornik użytkowany jest także dla celów rekreacyjnych.

Obszar zmiany Planu znajduje się w granicach dwóch stref oceny jakości powietrza (powiat będziński i tarnogórski) zaliczonych do klasy A, czyli charakteryzujących się brakiem przekroczeń dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń dwutlenku siarki, tlenków azotu i ozonu. W stosunku do obu stref należy utrzymywać jakość powietrza na tym samym lub lepszym poziomie. Na omawianym obszarze nie należy się spodziewać w następnych latach znaczącego pogorszenia jakości powietrza.

## 6.2. ŚRODOWISKO KULTUROWE

Na terenie będącym przedmiotem zmiany Planu dominuje zabudowa w układzie pasmowo-ulicowym, wolnostojąca, o charakterze ruralistycznym, z towarzyszącą zabudową zagrodową i gospodarczą, pozbawiona charakteru zabudowy małomiasteczkowej z charakterystycznym układem pierzei i obudowy placów publicznych. Struktura przestrzenna stanowi kontynuację historycznych traktów komunikacyjnych, na który składały się układy ulicowe i wielodrożnicowe. Wyjątek stanowią koncentracje zabudowy o odmiennym charakterze w obszarach:

- substandardowej, chaotycznej zabudowy rekreacyjnej położonych wokół zbiornika Przeczycko–Siewierskiego w Boguchwałowicach i Przeczycach,
- zespołów zabudowy mieszkaniowo-usługowej w sąsiedztwie portu lotniczego wraz z zespołem zabudowy garnizonu wojskowego.

W rejestrze zabytków województwa śląskiego, w kategorii obiektów nieruchomych figuruje kaplica barokowa z przełomu XVIII i XIX w. zlokalizowana w gminie Mierzęcice w miejscowości Nowa Wieś przy ul. A. Zawadzkiego– numer rejestru A/797/67.

Na mocy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w granicach opracowania ochroną konserwatorską objęto 57 obiektów (2 w gminie Bobrowniki, 18 w gminie Mierzęcice oraz 37 w gminie Ożarowice). Wśród obiektów poddanych ochronie prawnej znalazło się 28 kapliczek i krzyży przydrożnych, 23 przykłady architektury mieszkaniowej w tym drewnianej i zabudowań gospodarczych, 4 obiekty fortyfikacji militarnych (bunkry i schrony bojowe), kościoł, budynki stacyjne oraz zabytkowa aleja.

W celu ochrony, utrzymania i zachowania najwartościowszych elementów środowiska kulturowego zasadą nadrzędną przy podejmowaniu wszelkich działań inwestycyjnych, prac remontowych i konserwatorskich pozostaje ochrona wartości kulturowych. Podejmowanie wszelkich działań w odniesieniu do obiektów objętych ochroną prawną wymaga uzgodnień i opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Na obszarze objętym zmianą Planu zidentyfikowano 20 stanowisk archeologicznych obejmujących powierzchniowe, podziemne lub podwodne pozostałości egzystencji i działalności człowieka, złożone z nawarstwień kulturowych i znajdujących się w nich wytworów bądź ich śladów. Figurują one w wojewódzkiej ewidencji zabytków archeologicznych (tabela 2).

L.p.	Miejscowość	Gmina	Nr arkusza AZP	Nr w miejscowości	Nr na obszarze
1	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	1	16
2	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	2	brak lokalizacji
3	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	3	brak lokalizacji
4	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	4	brak lokalizacji
5	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	5	brak lokalizacji
6	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	6	17
7	Siewierz	Siewierz	94/49	11	10
8	Siewierz	Siewierz	94/49	15	14
9	Siewierz	Siewierz	94/49	5	8
10	Siewierz	Siewierz	94/49	6	9
11	Tuliszów	Siewierz	94/49	1	22
12	Tuliszów	Siewierz	94/49	2	23
13	Przeczyce	Mierzęcice	94/49	3	24
14	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	1	stanowisko zalane
15	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	2	2
16	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	3	3
17	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	4	brak lokalizacji
18	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	5	4
19	Boguchwałowice	Mierzęcice	94/49	6	5
20	Mierzęcice	Mierzęcice	94/49	1	brak lokalizacji

Tabela 2: Stanowiska archeologiczne figurujące w wojewódzkiej ewidencji zabytków archeologicznych.

Na mocy zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Mierzęcice na terenie miejscowości Boguchwałowice wprowadzono strefy ochrony archeologicznej dla 3 stanowisk archeologicznych (17,18,19) oraz w miejscowości Przeczyce dla 2 stanowisk (6,13).

### 6.3. WYPOCZYNEK I TURYSTYKA

Atrakcyjność turystyczna obszaru objętego zmianą Planu wynika z jego walorów przyrodniczych i kulturowych, braku wielkich zakładów przemysłowych i zanieczyszczeń, a także korzystnego położenia komunikacyjnego, w stosunkowo niewielkiej odległości od większych ośrodków miejskich. Atrakcję stanowi również port lotniczy, szczególnie dla miłośników lotnictwa i turystyki wyspecjalizowanej. Najbardziej atrakcyjne dla turystyki i rekreacji tereny zlokalizowane są przede wszystkim we wschodniej części obszaru objętego opracowaniem, a składają się na nie głównie kompleksy leśne oraz zbiornik Przeczycko-Siewierski wraz z najbliższym otoczeniem. Zbiornik jest miejscem turystyki wodnej (żeglarstwo, kajakarstwo) oraz wędkarskiej. W miejscowościach sąsiadujących z akwenem, takich jak Boguchwałowice i Przeczyce, intensywnie rozwija się budownictwo letniskowe, a na brzegach zbiornika zlokalizowane są ośrodki wypoczynkowe oraz wypożyczalnie sprzętu pływającego.

Obszary leśne wykorzystywane są głównie do sobotnio-niedzielnej turystyki pieszej i rowerowej.

Atrakcją turystyczną jest również odkryte w latach 60-tych XX wieku cmentarzysko kultury łużyckiej w Przeczycach, w gminie Mierzęcice.

Przez teren objęty zmianą Planu przebiega jeden znakowany pieszy szlak turystyczny – tzw. Szlak Tysiąclecia łączący Bytom z Zawierciem, który przebiega przez gminy: Bobrowniki, Mierzęcice i Siewierz.

Mimo braku szlaków rowerowych rozwija się turystyka rowerowa ze względu na dobrze rozwiniętą sieć dróg lokalnych o stosunkowo słabym natężeniu ruchu, przebiegającą przez tereny o wysokich walorach krajobrazowych. Istnieje również kilka miejsc postojowych dla rowerzystów.

## 7. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

W zagospodarowaniu przestrzennym zagadnienia bezpieczeństwa publicznego dotyczą ochrony bezpieczeństwa, zdrowia i mienia ludzi oraz wiążą się z prawidłową gospodarką zasobami środowiska i dostarczeniem odpowiedniej infrastruktury.

### 7.1. WYSTĘPOWANIE ZAGROŻEŃ I OGRANICZEŃ

Obszar objęty zmianą Planu narażony jest na potencjalne niebezpieczeństwa wynikające z uwarunkowań środowiskowych w tym szczególnie:

- powodzi,
- pożarów lasów,
- teoretyczną możliwość zajścia incydentu lotniczego związanego z operującymi statkami powietrznymi oraz atakami bezprawnej ingerencji,
- związane ze składowaniem i przewozem materiałów niebezpiecznych,
- zagrożenia atakami terrorystycznymi.

W dolinie Czarnej Przemszy występują obszary znajdujące się w zasięgu wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 1% oraz obszary narażone na zalanie w wyniku awarii zapory zbiornika Przeczycko–Siewierskiego. Ponadto w zlewni Brynicy, powyżej zbiornika Kozłowa Góra, zalaniu uległa część gruntów w wyniku powodzi z 1997 roku. Obserwowany wówczas przepływ Brynicy wynosił 16,0 m<sup>3</sup>/s, co odpowiada przepływowi o prawdopodobieństwie wystąpienia 5%. Ochrona obszarów zagrożonych zalaniem musi wiązać się z zakazem zabudowy naturalnych terenów zalewowych, w tym dolin rzecznych, a tam gdzie to konieczne – ze stopniowym wycofywaniem z nich zabudowy istniejącej.

Z punktu widzenia lokalizacji zabudowy istotne jest również położenie zwierciadła pierwszego poziomu wód gruntowych. Płytkie zaleganie wód, do 2 m pod poziomem terenu, a najczęściej jedynie do 1 m pod poziomem terenu, charakteryzuje szerokie, płaskodenne doliny Brynicy i jej dopływów oraz Czarnej Przemszy.

Na obszarze zmiany Planu występują także formy krasowe mogące powodować powstawanie zapadlisk, co także ma wpływ na lokowanie zabudowy.

W sąsiedztwie portu lotniczego na terenach powojkowych znajduje się baza paliw i smarów będąca obiektem cechującym się zwiększonym ryzykiem wystąpienia poważnych awarii. Potencjalne ryzyko wystąpienia poważnej awarii związane jest także z transportem kolejowym paliw do lotniskowej bazy paliwowej. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii podnosi też projektowana autostrada A1 droga ekspresowa S11 oraz drogi S1, DK1 i DK78, które są przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych.

Szlaki komunikacyjne przebiegające przez tereny leśne, a także silna penetracja lasów przez mieszkańców aglomeracji miejskich powoduje szczególne zagrożenia pożarowe. Lasy nadleśnictwa Świerklaniec i Siewierz zlokalizowane w obszarze opracowania zaliczane są do I kategorii zagrożenia pożarowego, co ma też wpływ na bezpieczeństwo pożarowe otoczonego przez te lasy lotniska.

Największe ryzyko występowania incydentów lotniczych istnieje w strefie wznoszenia i podchodzenia do lądowania samolotów, pokrywającej się ze strefą ochrony ornitologicznej.

MPL „Katowice” znajduje się wśród obiektów potencjalnie narażonych na ataki bezprawnej ingerencji. Dlatego MPL „Katowice” w Pyrzowicach wszelkie procedury dotyczące bezpieczeństwa operacji ruchu lotniczego oraz bezpieczeństwa pasażerów opiera na obowiązujących przepisach prawa lotniczego co zapewnia minimalizację ryzyka wystąpienia ewentualnych niebezpieczeństw.





Fotografia 1: Robot do unieszkodliwiania ładunków wybuchowych w trakcie pracy przed terminalem.

## 7.2. FORMY I METODY ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ

### System ratowniczo-gaśniczy

Zasady funkcjonowania lotniskowej straży pożarnej ARFF (Aircraft Rescue and Firefighting) określają precyzyjnie przepisy Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO (International Civil Aviation Organisation). W zależności m.in. od wielkości statków powietrznych wykonujących operacje w MPL „Katowice” musi ona spełniać wymogi jednej z 10 istniejących kategorii. Czym wyższa kategoria, tym ostrzejsze wymagania. Lotniskowa Straż Pożarna w katowickim porcie spełnia ósmą kategorię przeciwpożarową.

MPL „Katowice” wyposażony jest w dwa nowoczesne wozy strażackie „Pantera” i cztery wozy bojowe typu Barrakuda. W LSP zatrudnionych jest prawie 50 strażaków, którzy także mają uprawnienia ratowników medycznych.



Fotografia 2: Jeden z wozów bojowych Lotniskowej Straży Pożarnej (Pantera).

### Strefy ochrony ornitologicznej

Przez obszar zmiany Planu przebiegają trasy migracji ptaków przelotnych, znajdują się w nim także miejsca koncentracji ptaków przelotnych i lęgowych. W związku z tym, ze względu na ryzyko kolizji ptaków ze statkami powietrznymi, w 2005 r. wyznaczono strefy ochrony ornitologicznej lotniska, których zagospodarowanie winno być podporządkowane zapewnieniu bezpieczeństwa lotów. Zaprojektowano strefę ochrony bezpośredniej, która obejmuje otoczenie lotniska oraz strefę ochrony pośredniej w promieniu około 16,9 km od lotniska.

W strefie bezpośredniej ochrony ornitologicznej znajduje się 63% obszaru objętego zmianą Planu, natomiast w strefie pośredniej ochrony ornitologicznej (SOP) znajduje się 27% obszaru objętego zmianą Planu.

Dla strefy ochrony ornitologicznej Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego oraz specjaliści z zakresu zarządzania ryzykiem kolizjami z ptakami i planowania lotnisk zalecają następujące ograniczenia w zakresie zagospodarowania terenu:

Element zagospodarowania	Strefa ochrony bezpośredniej (SOB)		Strefa ochrony pośredniej (SOP)	
	Zakazy i ograniczenia	Nakazy i zalecenia	Zakazy i ograniczenia	Nakazy i zalecenia
Grunty rolne	1. Zakaz uprawy ziemiopłodów w odległości do 400 m od pasa startowego. 2. Zakaz upraw roślin mogących być atrakcyjnymi dla ptaków i innych zwierząt. 3. Zakaz składowania balotów ze słomą i sianem oraz obornika. 4. Zakaz zakładania sadów i plantacji owocowych.	1. Orkę, sianokosy i żniwa prowadzić w porze nocnej. 2. Utrzymywanie runi traw na wysokości nie mniejszej, niż 15 cm.	1. Zakaz upraw roślin mogących być atrakcyjnymi dla ptaków i innych zwierząt.	1. Utrzymywanie runi traw na wysokości nie mniejszej, niż 15 cm.
Lasy i zadrzewienia	1. Zakaz zakładania sztucznych gniazd dla ptaków. 2. Zakaz zakładania żywopłotów, remiz śródpolnych i zadrzewień w krajobrazie otwartym.	1. Usuwanie drzew martwych. 2. Usuwanie podszytów. 3. Usuwanie lub ogławianie drzew dogodnych dla gniazdowania ptaków. 4. Kontrola drzew zasiedlanych przez ptaki. 5. Usuwanie pojedynczych starych drzew lub grup drzew w krajobrazie otwartym.		1. Kontrola drzew zasiedlanych przez ptaki. 2. Usuwanie pojedynczych starych drzew lub grup drzew w krajobrazie otwartym.
Zakłady przetwórstwa i produkcji żywności	1. Zakaz lokalizacji rzeźni i tuczarni oraz ferm zwierzęcych. 2. Zakaz lokalizacji zakładów produkcji pasz roślinnych.			
Usługi komunalne	1. Zakaz lokalizacji wysypisk śmieci i odpadów organicznych. 2. Ograniczanie lokalizacji przepompowni i oczyszczalni ścieków. 3. Zakaz organizacji dużych	1. Nakaz utylizacji odpadów organicznych z restauracji.	1. Zakaz lokalizacji wysypisk śmieci.	1. Nakaz utylizacji odpadów organicznych z restauracji. 2. Kontrola lagun przy oczyszczalniach

	jarmarków.			ścieków.
Zbiorniki wodne i ciekł wodne	1. Zakaz budowy zbiorników wodnych o powierzchni powyżej 1 ha.	1. Modyfikacja istniejących zbiorników wodnych. 2. Eliminacja zastoisk wód na ciekach i w rowach melioracyjnych.	1. Zakaz budowlı zbiorników wodnych o wielkości sprzyjającej koncentracji ptaków wodno-błotnych w odległości do 12 km od punktu środkowego lotniska.	1. Modyfikacja istniejących zbiorników wodnych. 2. Eliminacja zastoisk wód na ciekach i w rowach melioracyjnych.
Obszary rekreacyjne	1. Zakaz lokalizacji restauracji i teatrów na wolnym powietrzu. 2. Zakaz lokalizacji torów wyścigowych. 3. Zakaz lokalizacji miejsc plażowania oraz małych portów. 4. Zakaz lokalizacji akademii jeździeckich. 5. Zakaz lokalizacji pól golfowych.			1. Utrzymywanie w czystości miejsc piknikowych. 2. Konteneryzacja odpadów organicznych.
Obszary koncentracji zwierząt		1. Modyfikacja siedlisk. 2. Zniechęcanie lub eliminacja zwierząt.		
Obszary naturalne		1. Modyfikacja siedlisk. 2. Zniechęcanie lub eliminacja zwierząt.		
Obszary chronione	1. Nie tworzyć obszarów ochrony ptaków. 2. Nie tworzyć obszarów ochrony zwierząt łownych.			1. Nie tworzyć obszarów ochrony ptaków. 2. Nie tworzyć obszarów ochrony zwierząt łownych.
Budynki		1. Utrzymywanie budynków w stanie niesprzyjającym osiedłaniu się ptaków. 2. Projektowanie budynków, ograniczających zasiedłanie ich przez ptaki. 3. Instalacja urządzeń utrudniających korzystanie z budynków przez ptaki. 4. Rozbiórka nieużytkowanych budynków.		1. Utrzymywanie budynków w stanie niesprzyjającym osiedłaniu się ptaków. 2. Projektowanie budynków, ograniczających zasiedłanie ich przez ptaki. 3. Instalacja urządzeń utrudniających korzystanie z budynków przez ptaki. 4. Rozbiórka nieużytkowanych budynków.

Infrastruktura komunikacyjna		1. Utrzymywanie w czystości dróg i parkingów. 2. Prowadzenie linii teleenergetycznych pod ziemią. 3. Rozbiórka nieużytkowanych elementów infrastruktury.	1. Utrzymywanie w czystości dróg i parkingów. 2. Rozbiórka nieużytkowanych elementów infrastruktury.
------------------------------	--	--	---

Tabela 3: Zakazy i nakazy w zagospodarowaniu strefy ochrony ornitologicznej

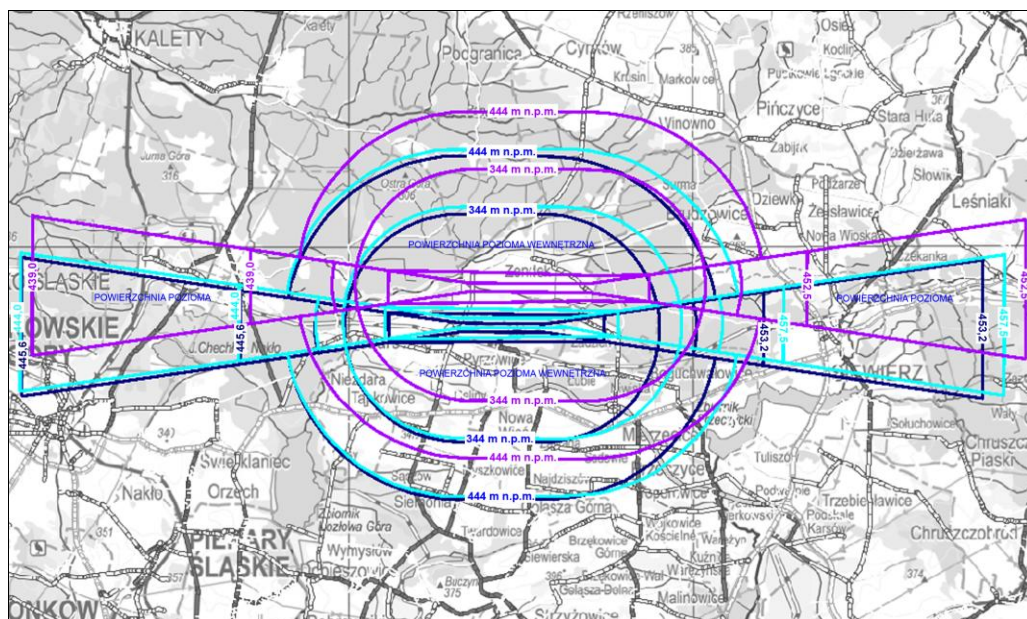
### Obszar ograniczonego użytkowania dla MPL „Katowice”

W obszarze oddziaływania lotniska, dla ochrony obszarów najbardziej narażonych na hałas i inne uciążliwości niezbędne jest utworzenie na mocy uchwały sejmiku województwa obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska, w obszarach najbardziej narażonych na niedogodności związane z jego funkcjonowaniem. Poza tym, mając na uwadze zwiększenie natężenia hałasu i jego uciążliwości dla otoczenia w strefach oddziaływania inwestycji wynikających z planowanego rozwoju MPL „Katowice”, niezbędne będzie także uwzględnienie tych inwestycji w wyznaczaniu przedmiotowego obszaru.

### Obszar ograniczonej wysokości zabudowy wokół MPL „Katowice”

Dla lotniska została wyznaczona powierzchnia pozioma ograniczająca wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska. Wynosi ona 344 m n.p.m. Oznacza to, że w odległości ok. 4 km od pasa startowego wysokość obiektów budowlanych i naturalnych nie może przekraczać 344 m n.p.m. Poza tym wyznaczono także powierzchnie wznoszenia i podejścia. Dla bezpieczeństwa operacji lotniczych strefy te objęte są następującymi ograniczeniami:

- wyłączenie spod dalszej urbanizacji obszarów o funkcji mieszkaniowej w strefie podejścia do lądowania, w celu zmniejszenia uciążliwości wywołanej hałasem, a w konsekwencji ryzyka konieczności wprowadzenia ograniczeń ruchu lotniczego,
- likwidacja przeszkód lotniskowych w rejonie podejść (THR09 i THR27),
- obiekty budowlane oraz naturalne, w tym trudno dostrzegalne z powietrza, w tym napowietrzne linie, maszty, wolno stojące anteny, nie mogą naruszać wysokości powierzchni ograniczających pomniejszych o co najmniej 10 m.



Rycina 6: Orientacyjne położenie izolinii wyznaczających wysokość zabudowy w otoczeniu MPL „Katowice”.

### Tereny zamknięte

Na obszarze objętym zmianą Planu występują tereny, przez które przebiegają linie kolejowe ustalone jako tereny zamknięte decyzją nr 45 Ministra Infrastruktury z dnia 17 grudnia 2009 r.

## **8. OBSZARY PROBLEMOWE**

Analiza uwarunkowań rozwoju obszaru objętego zmianą Planu oraz ich ocena, pozwalają na identyfikację obszarów problemowych, ujmowanych jako ograniczenia, bariery i konflikty, ale także jako potencjalne możliwości i rezerwy tkwiące w istniejącym zagospodarowaniu.

### Obszar przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej

Choć teren MPL „Katowice” jest relatywnie duży to ze względu na budowę autostrady A1 planowana nowa droga startowa wymaga przesunięcia w kierunku wschodnim, poza teren lotniska. Dla realizacji tej drogi startowej niezbędne jest pozyskanie terenów poza obszarem obecnego portu lotniczego i zmiana ich sposobu dotychczasowego użytkowania.

Lokalizacja MPL „Katowice” na terenach pełniących funkcje rolnicze stwarza potencjalne możliwości ustanowienia rezerwy terenowej pod rozwój portu lotniczego w odległym horyzoncie czasowym, jednak presja urbanizacyjna związana ze zjawiskiem przenoszenia się ludzi z obszarów miejskich w tereny wiejskie o wysokich walorach przyrodniczych może stanowić w przyszłości barierę dla rozwoju MPL „Katowice”. Dlatego niezbędne jest zabezpieczenie terenu przed zainwestowaniem po północnej stronie lotniska umożliwiające w przyszłości realizację niezależnej drogi startowej.

### Obszary bezpośredniego oddziaływania portu lotniczego

W obszarze bezpośredniego oddziaływania lotniska, narażonym na hałas i inne uciążliwości związane z funkcjonowaniem i planowaną rozbudową MPL „Katowice” niezbędne jest zagospodarowywanie terenów zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z ustanowionych stref i obszarów ochronnych, w tym sukcesywna zmiana zagospodarowania terenów, włącznie z wyłączeniem funkcji mieszkaniowej. Niezbędna jest więc zmiana zapisów gminnych dokumentów planistycznych w celu zmiany planowanego zagospodarowania (w tym zalesień) powodującego kolizję z bezpieczeństwem prowadzonych operacji lotniczych.

### Obszar rozwoju stref aktywności gospodarczych

Rozwój MPL „Katowice” będzie generował rozwój struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru okołolotniskowego, który winien być przede wszystkim przeznaczony pod rozwój usług ponadlokalnych, w tym stref aktywności gospodarczych. Konieczne jest zatem w tym obszarze przekształcanie terenów o funkcjach kolidujących z rozwojem funkcji lotniskowych i okołolotniskowych, w tym wyłączanie spod dalszej urbanizacji, a także zapewnienie bezkolizyjnej obsługi komunikacyjnej oraz zaopatrzenie w niezbędną infrastrukturę techniczną.

### Obszar ochrony walorów środowiska

Na obszarze objętym zmianą Planu występują obszary, które winny być wyłączone spod intensywnego zainwestowania ze względów na ich walory przyrodniczo-krajobrazowe, występujące formy ochrony prawnej generujące określone zakazy i ograniczenia, ze względu na występujące tu zagrożenia powodziowe, a także ze względu na funkcję korytarza ekologicznego, który tworzą. Obszary te winny być zagospodarowywane ekstensywnie, w kierunku rekreacyjno-turystycznym, z zachowaniem i uzupełnianiem istniejącego zainwestowania, z możliwością realizacji niezbędnej infrastruktury i przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z ustanowionych stref i obszarów ochronnych.

Ponadto rozwój MPL „Katowice” oraz związane z nim zwiększenie zainwestowania obszaru wokół lotniska będzie miało wpływ na stan środowiska przyrodniczego. Stopień wyposażenia obszaru objętego zmianą Planu w podstawową infrastrukturę ochrony środowiska jest niezadowalający. Sytuacja ta w szczególności dotyczy terenów występowania stref

ochronnych ujęć wód oraz obszarów GZWP charakteryzujących się brakiem naturalnej odporności warstw wodonośnych na przenikanie zanieczyszczeń z powierzchni terenu, dlatego też realizacja planowanych funkcji we wszystkich wskazanych obszarach problemowych winna być każdorazowo poprzedzona realizacją infrastruktury zapewniającej poprawę stanu środowiska (kanalizacja ściekowa, kanalizacja deszczowa, oczyszczalnie ścieków).

## II. USTALENIA ZMIANY PLANU

### 1. WIZJA

#### Wiodące Procesy Rozwoju

Na całym świecie porty lotnicze stanowią generatory rozwoju gospodarczego regionów, w których są zlokalizowane, przyczyniają się do wzrostu ich atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej. Ruch lotniczy przyczynia się do lokowania inwestycji w samym porcie, jak i w jego otoczeniu, a także w całym regionie, przez co wpływa także na powstawanie nowych miejsc pracy.

Odpowiednie wykorzystanie potencjału MPL „Katowice” będzie więc miało duże znaczenie dla dalszego rozwoju województwa, będzie wpływało na zwiększenie jego atrakcyjności i prestiżu, a także będzie sprzyjało rozwojowi funkcji metropolitalnych w miastach Aglomeracji Górnośląskiej. Zgodnie z wizją rozwoju przyjętą w dokumentach wewnętrznych, a także krajowych, regionalnych i lokalnych MPL „Katowice” ma stać się multimodalnym centrum pasażersko–komunikacyjnym, głównym węzłem komunikacji lotniczej dla Polski południowej, preferowanym przez klientów ze względu na wysoki standard świadczonych usług i dogodne połączenia komunikacyjne, a jego rozwój ma być oparty przede wszystkim o rynek przewozów pasażerskich niskokosztowych, czarterowych i cargo. W perspektywie długoterminowej MPL „Katowice” ma stać się jednym z wiodących europejskich portów przesiadkowych.

Położenie na skrzyżowaniu międzynarodowych korytarzy transportowych, na obszarze przyciągającego kapitał zewnętrzny województwa śląskiego, a także sprzyjające warunki meteorologiczne i przestrzenne stwarzają duże możliwości rozwoju portu lotniczego. Ich wykorzystanie wymaga jednak poprawy dostępności komunikacyjnej poprzez sprawne systemy szybkiego transportu intermodalnego, co jest warunkiem włączenia portu w zintegrowany europejski system transportowy. Planowane inwestycje komunikacyjne doprowadzą do uzyskania przez port i strefę okołolotniskową cech węzła transportowego z prawdziwego zdarzenia, będącego skrzyżowaniem dróg transportu lotniczego, drogowego i kolejowego. Jednak, aby nie ograniczać tempa rozwoju portu i w przyszłości sprostać zapotrzebowaniu na usługi lotnicze rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej musi wyprzedzać wzrost popytu i wymaga powiązania długofalowych planów rozwoju z planami zagospodarowania przestrzennego.

Szczególnie istotne jest zapewnienie jak najlepszego skomunikowania z siecią transportu kolejowego, której rozwój powinien być ściśle powiązany z rozwojem węzłów przesiadkowych. Należy również mieć na uwadze dostosowanie parametrów technicznych i funkcjonalnych lokalnej sieci drogowej do planowanych inwestycji o charakterze ponadlokalnym, co stanowi priorytet dla każdej z gmin położonych w sąsiedztwie portu lotniczego.

#### Wizja Rozwoju MPL „Katowice” i Strefy Okołolotniskowej

Obszar MPL „Katowice” wraz z przestrzenią okołolotniskową będzie jednym z głównych ogniw dynamizacji rozwoju województwa. Rozbudowa infrastruktury transportowej i technicznej portu lotniczego oraz zwiększenie jego dostępności podwyższy sprawność funkcjonowania regionu i jego powiązań z krajem i UE.

Subregion centralny, którego istotnym elementem jest MPL „Katowice” wraz z przestrzenią okołolotniskową, z dobrze rozwiniętymi funkcjami metropolitalnymi, o dobrze funkcjonującym wewnętrznym systemie transportowym, dostępnym poprzez różne formy transportu z ośrodków metropolitalnych Europy i świata oraz z ośrodków rozwoju cywilizacyjnego kraju, podniesie pozycję Województwa Śląskiego jako znaczącego partnera kreacji kultury, nauki i przestrzeni europejskiej.

MPL „Katowice” stanowić będzie multimodalne centrum pasażersko–komunikacyjne poprzez rozbudowę infrastruktury lotniskowej oraz stworzenie nowych usług na terenie lotniska i wokół niego.



Rycina 7: Model przestrzennego zagospodarowania.

### Organizacja Procesów Rozwojowych

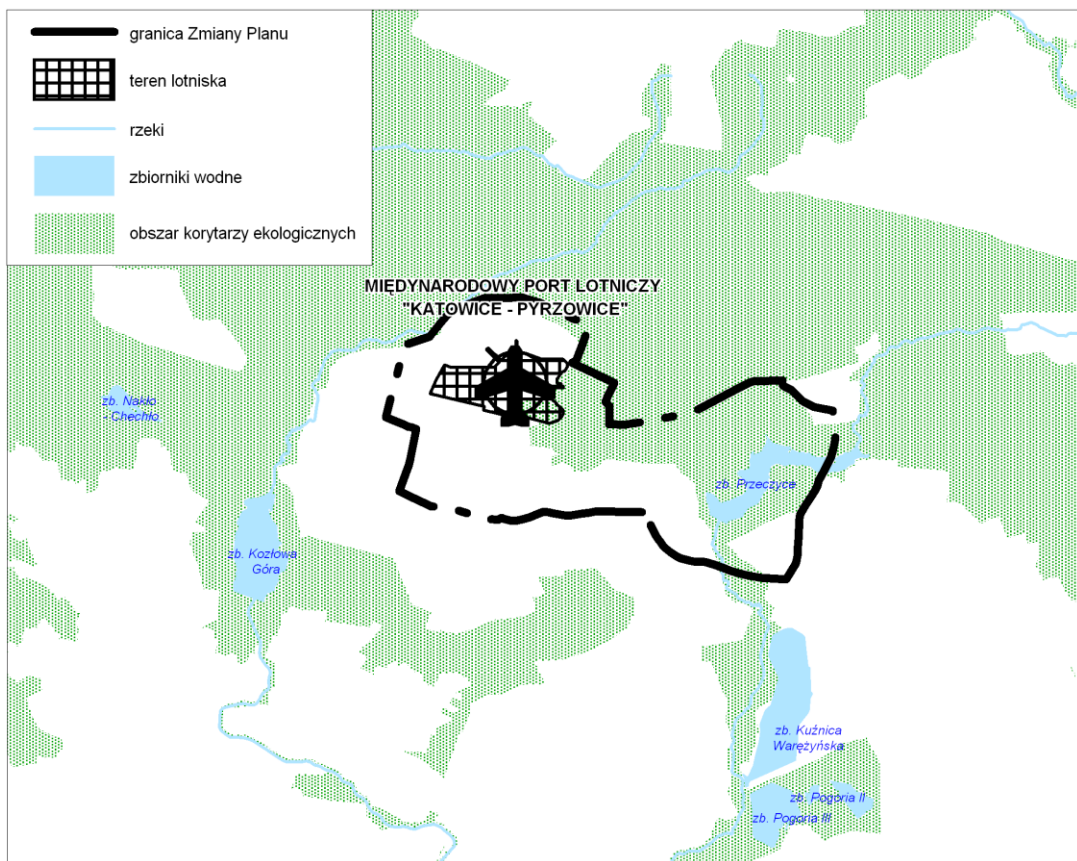
Dążenie do osiągnięcia wizji będzie realizowane poprzez model przestrzennego zagospodarowania oparty na koncepcji koncentryczno–pasmowej lokalizacji funkcji dynamizujących rozwój. Port lotniczy stanowiący multimodalny węzeł infrastruktury transportowej będzie tworzyć warunki dla pełnej integracji transportu pasażerskiego oraz budowy centrów logistycznych i stref aktywności gospodarczej. Rozwój MPL „Katowice” będzie miał decydujący wpływ na sposób zagospodarowania strefy okołolotniskowej. Poprawa dostępności strefy okołolotniskowej będzie czynnikiem sprzyjającym kształtowaniu się stref aktywności gospodarczej w przestrzeni okołolotniskowej. Usługi komercyjne, w tym między innymi hotelowe, gastronomiczne, handlowe, finansowe, wystawiennicze, strefy naukowo–badawcze, a także centra logistyczne i aktywności gospodarczej będą lokowane w rejonie głównych węzłów komunikacyjnych i korytarzy transportowych.

W obszarze okołolotniskowym przewiduje się także strefy wielofunkcyjne o charakterze mieszkaniowo–rolniczym, rekreacyjno–leśnym oraz tereny sportu i rekreacji zlokalizowane przede wszystkim w okolicach zbiornika Przeczycko–Siewierskiego.

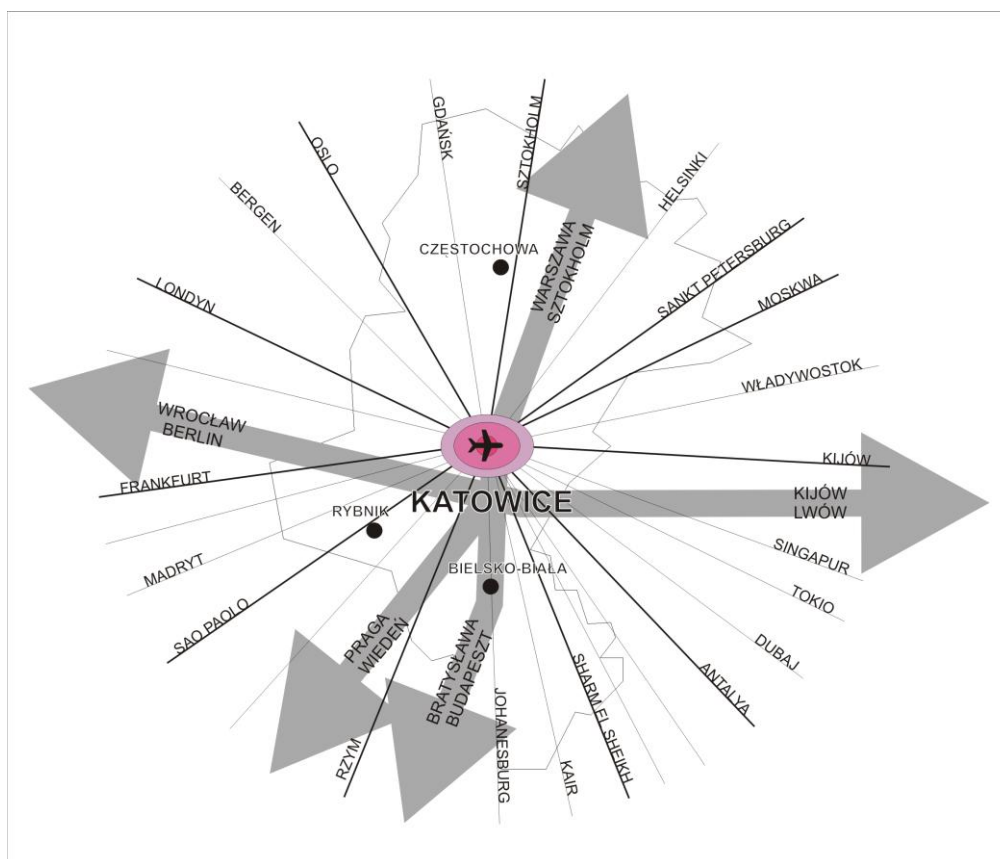
Założony model zagospodarowania przestrzennego obszaru okołolotniskowego wpisuje się w policentryczny pasmowo–węzłowy system przestrzenny województwa, sprzyja dynamizacji rozwoju portu wraz z jego strefą funkcjonalno–przestrzenną oraz zachowuje ciągłość korytarzy ekologicznych.

Przyjęty w planie model przestrzennego zagospodarowania terenu pod długofalowy rozwój lotniska pozwoli na realizację założonej wizji przekształcenia MPL „Katowice” w jeden z europejskich portów przesiadkowych (hubów).

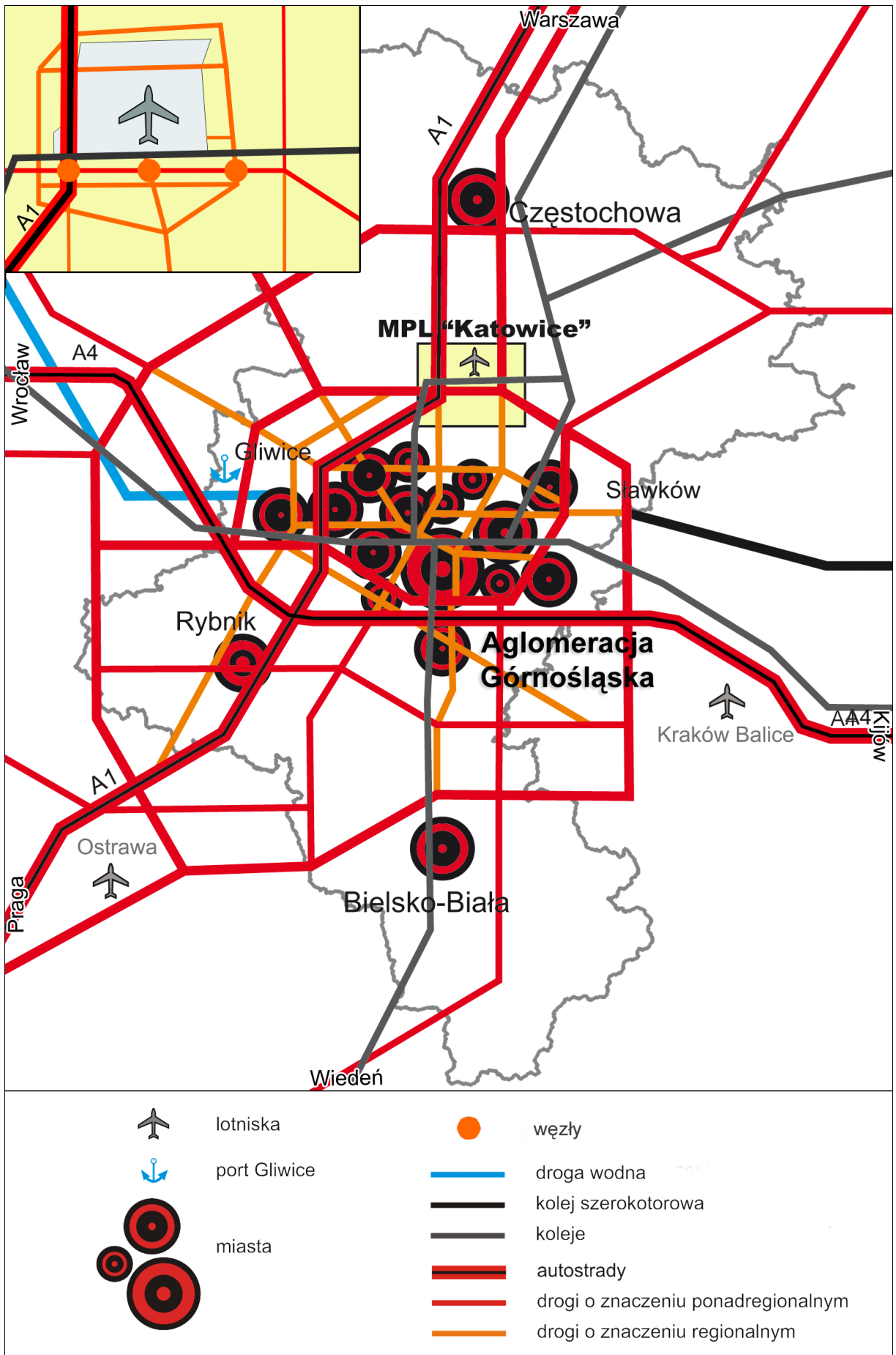




Rycina 8: Obszar korytarzy ekologicznych.



Rycina 9: Wizja rozwoju przewozów.



Rycina 10: Schemat powiązań komunikacyjnych.

## 2. CEL SZCZEGÓŁOWY

Celem szczegółowym polityki przestrzennej województwa w zakresie MPL „Katowice” jest **ZAPEWNIENIE ODPOWIEDNICH WARUNKÓW PRAWNYCH I FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH DLA ROZBUDOWY PORTU LOTNICZEGO ORAZ ROZWOJU FUNKCJI PONADLOKALNYCH OBSZARU OKOŁOLOTNISKOWEGO.**

W ujęciu planistycznym kluczowym zagadnieniem dla rozwoju portu w długookresowej perspektywie czasowej jest więc:

- wskazanie granic przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej,
- określenie profilu strefy okołolotniskowej, dla której port lotniczy jest katalizatorem rozwoju,
- zapewnienie dostępności komunikacyjnej portu poprzez wspieranie rozwoju intermodalnego systemu transportowego.

## 3. NARZĘDZIA REALIZACJI ZMIANY PLANU

Ustalenia zmiany Planu realizowane będą poprzez:

1. zadania służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym określone w Planie na obszarze objętym zmianą Planu,
2. zadania służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym niezbędne dla rozwoju MPL „Katowice”, a nie uwzględnione w Planie,
3. zasady zagospodarowania obszaru przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej objętego zadaniem „Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach” określonym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego,
4. wnioski do planowania miejscowego dotyczące zasad zagospodarowania terenu, które realizują ustalenia kreacyjne zmiany Planu i stanowią wyraz długookresowej wizji zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalno-przestrzennych wyznaczonych w obrębie zmiany Planu:
  - obszar strefy przylotniskowej wraz z budową linii kolei regionalnej,
  - obszar rozwoju stref aktywności gospodarczych,
  - obszar przekształceń istniejącego układu osadniczego zlokalizowanego w strefie bezpośredniego oddziaływania MPL „Katowice”,
  - obszar rozwoju istniejącego układu osadniczego,
  - obszary pełniące funkcje ekologiczne.

Określone zadania i zasady wpisują się w przyjęte cele i kierunki polityki przestrzennej, realizowane poprzez ustalone działania Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.



Tabela 4: Cele i kierunki polityki przestrzennej, działania i zadania.

3.1. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM OKREŚLONE W PLANIE NA OBSZARZE OBJĘTYM ZMIANĄ PLANU

1. Budowa autostrady A1,
2. Budowa dróg ekspresowych S1, S11,
3. Modernizacja drogi krajowej nr 78,
4. Budowa Centrum Logistycznego wraz z przebudową infrastruktury obsługującej w Pyrzowicach.

3.2. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM NIEZBĘDNE DLA ROZWOJU MPL „KATOWICE”, A NIE UWZGLĘDNIONE W PLANIE

Zadanie	Opis zadania	Dokument/opracowanie źródłowe
5. Budowa linii kolei regionalnej łączącej MPL z miastami Aglomeracji Górnośląskiej	Bezpośrednie połączenie MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii PKP i kolei przemysłowych.	- lista projektów indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, projekt pn.: „Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice”; - propozycja zgłoszona przez Zarząd Województwa Śląskiego do aktualizacji sieci TEN-T; - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, cel: Rozwój ponadlokalnych systemów infrastruktury, kierunek: Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadlokalnym i regionalnym.
6. Modernizacja DW 913	Modernizacja do parametrów drogi dwujezdniowej oraz budowa bezkolizyjnego skrzyżowania/wiaduktu z torami kolejowymi.	
7. Budowa alternatywnego połączenia drogowego z MPL „Katowice	Modernizacja i budowa nowego odcinka ul. Wspólnej (od węzła „Mierzęcice”) wraz z podniesieniem klasy do DW oraz budowa bezkolizyjnego skrzyżowania/wiaduktu z torami kolejowymi.	

Tabela 5: Zadania niezbędne dla rozwoju MPL „Katowice” nie uwzględnione w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.

3.3. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA TERENU OBJĘTEGO ZADANIEM  
 „ROZBUDOWA MPL „KATOWICE” W PYRZOWICACH” OKREŚLONYM W PLANIE

Obszar	Zadanie	Zasady zagospodarowania terenu
Obszar przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej	8. Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach	Zmiana zainwestowania terenów po wschodniej i zachodniej stronie lotniska, niezbędnych dla realizacji nowej drogi startowej, na funkcję lotniskową.
		Zabezpieczenia terenów po północnej stronie lotniska, niezbędnych dla ewentualnej realizacji niezależnej drogi startowej przed urbanizacją.
		Wyłączenie obszaru z możliwości zabudowy i zagospodarowania nie związanych z portem lotniczym.
		Dopuszczenie do czasu rozbudowy MPL „Katowice” zachowania dotychczasowego użytkowania terenów z wykluczeniem zalesień i zmian ukształtowania terenów.
		Zainwestowanie winno być poprzedzone zapewnieniem niezbędnej infrastruktury technicznej w tym infrastruktury ochrony środowiska.
		Budowa dróg zapewniających komunikację z lotniskiem po ewentualnej budowie niezależnej drogi startowej.
		Należy zapewnić przeniesienie populacji gatunków chronionych na siedliska zastępcze.
		Zapewnienie odpowiednich warunków odpływu wód powierzchniowych w dolinie potoku Czeczówka.

Tabela 6: Zasady zagospodarowania obszaru przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej.

3.4. ZASADY ZAGOSPODAROWANIA OBSZARÓW FUNKCJONALNO-  
 PRZESTRZENNYCH WYZNACZONYCH W OBRĘBIE ZMIANY PLANU

Obszar	Zasady zagospodarowania terenu
Obszar strefy przylotniskowej	Możliwość intensywnej zabudowy obiektami i urządzeniami związanymi z funkcjonowaniem MPL „Katowice”.
	Uwzględnienie budowy regionalnej linii kolejowej powiązanej z terminalami portu lotniczego, w sąsiedztwie której wszystkie zamierzenia inwestycyjne winny spełniać bezwzględnie wymogi bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
	Budowa zintegrowanego ośrodka obsługi komunikacji zbiorowej. Preferencja dla lokalizacji parkingów zbiorczych.
	Tworzenie zintegrowanych korytarzy transportowych zakładających integrację dróg i linii kolejowych, w tym zintegrowanego korytarza dla zapewnienia połączenia kolejowego MPL „Katowice” z krajową i regionalną siecią transportu kolejowego.
	Docelowe zagospodarowanie musi uwzględniać problem

	<p>oddziaływania ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego, a także braku możliwości zapewnienia skutecznej ochrony przed hałasem lotniczym w planowanej strefie ograniczonego użytkowania.</p> <p>W zagospodarowaniu terenów konieczność uwzględnienia uwarunkowań związanych z ich położeniem w strefie ochrony ornitologicznej, w strefie ograniczonej wysokości zabudowy, oraz w strefie ochrony ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych.</p> <p>Zainwestowanie powinno być poprzedzone zapewnieniem niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury ochrony środowiska.</p> <p>Likwidacja dzikich wysypisk w rejonie 10 km od lotniska.</p>
Obszar rozwoju stref aktywności gospodarczych	<p>Zapewnienie możliwość intensywnej zabudowy terenów obiektami usługowymi, m.in.: produkcyjnymi, magazynowo-składowymi, naukowo-badawczymi, logistycznymi, wystawienniczymi.</p> <p>Zapewnienie obsługi komunikacyjnej obszarów poprzez powiązania z istniejącymi drogami.</p> <p>Zachowanie i zapewnienie możliwości rozwoju zabudowy tworzącej istniejący układ osadniczy.</p> <p>Docelowe zagospodarowanie musi uwzględniać problem oddziaływania ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego, a także braku możliwości zapewnienia skutecznej ochrony przed hałasem lotniczym w planowanej strefie ograniczonego użytkowania.</p> <p>Uwzględnienie ograniczeń w wysokości zabudowy oraz lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w strefie wznoszeń i podejść do lądowania.</p> <p>W zagospodarowaniu terenów konieczność uwzględnienia uwarunkowań związanych z ich położeniem w strefie ochrony ornitologicznej, w strefie ograniczonej wysokości zabudowy oraz w strefie ochrony ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych.</p> <p>Przeciwdziałanie konfliktom pomiędzy terenami mieszkaniowymi, a funkcją usługową planowaną w ramach stref aktywności gospodarczych.</p> <p>Zainwestowanie powinno być poprzedzone zapewnieniem niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury ochrony środowiska.</p> <p>Zakaz zabudowy w terenach zalewowych i dolinach cieków wodnych.</p> <p>Docelowe zagospodarowanie strefy musi uwzględniać problem ponadnormatywnych zawartości metali ciężkich w glebie (Pb, Cd, Zn).</p> <p>Uwzględnienie drogowego powiązania regionalnego zapewniającego zwiększenie dostępności do obszaru portu lotniczego i strefy okołolotniskowej.</p> <p>W przypadku lokalizacji obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza w otoczeniu istniejącego lotniska ale także lotniska po jego rozbudowie, należy uwzględniać odpowiednie warunki bezpieczeństwa.</p> <p>Lokalizację obiektów o wysokości równej i większej niż 100 m nad poziom terenu, stanowiących przeszkody lotnicze i ze względu na zapewnienie warunków bezpieczeństwa ruchu cywilnych statków powietrznych należy zgłosić Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.</p> <p>Strefy w obrębie których znajdują się urządzenia radionawigacyjne oraz strefy obserwacji, powinny być chronione przed zabudową,</p>

	<p>mogącą mieć negatywny wpływ na pracę zarówno samych urzędów, jak i pracę służb kontroli lotniska TWR oraz kontroli zbliżania APP</p>
<p>Obszar przekształceń istniejącego układu osadniczego zlokalizowanego w strefie bezpośredniego oddziaływania MPL „Katowice”</p>	<p>W zagospodarowaniu terenów konieczność uwzględnienia przekształceń i oddziaływania inwestycji komunikacji i infrastruktury technicznej związanych z rozwojem MPL „Katowice”.</p>
	<p>Docelowe zagospodarowanie musi uwzględniać problem oddziaływania ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego, a także braku możliwości zapewnienia skutecznej ochrony przed hałasem lotniczym w planowanej strefie ograniczonego użytkowania.</p>
	<p>W zagospodarowaniu terenów konieczność uwzględnienia uwarunkowań związanych z ich położeniem w strefie ochrony ornitologicznej, w strefie ograniczonej wysokości zabudowy oraz w strefie ochrony ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych.</p>
	<p>Uwzględnienie ograniczeń w wysokości zabudowy oraz lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w strefie wznoszeń i podejść do lądowania.</p>
	<p>Zakaz zabudowy w terenach zalewowych i dolinach cieków wodnych.</p>
	<p>W zagospodarowaniu terenów preferencje dla lokalizacji funkcji związanych z rozwojem MPL „Katowice”.</p>
	<p>W przypadku lokalizacji obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza w otoczeniu istniejącego lotniska ale także lotniska po jego rozbudowie, należy uwzględniać odpowiednie warunki bezpieczeństwa.</p>
	<p>Lokalizację obiektów o wysokości równej i większej niż 100 m nad poziom terenu, stanowiących przeszkody lotnicze i ze względu na zapewnienie warunków bezpieczeństwa ruchu cywilnych statków powietrznych należy zgłosić Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.</p>
	<p>Strefy w obrębie których znajdują się urządzenia radionawigacyjne oraz strefy obserwacji, powinny być chronione przed zabudową, mogącą mieć negatywny wpływ na pracę zarówno samych urzędów, jak i pracę służb kontroli lotniska TWR oraz kontroli zbliżania APP</p>
	<p>Zainwestowanie winno być poprzedzone realizacją niezbędnych inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury ochrony środowiska.</p>
<p>Obszar rozwoju istniejącego układu osadniczego</p>	<p>Zapewnienie możliwości rozwoju zabudowy tworzącej istniejący układ osadniczy.</p>
	<p>Zainwestowanie powinno być poprzedzone realizacją niezbędnych inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury ochrony środowiska.</p>
	<p>W zagospodarowaniu terenów konieczność uwzględnienia uwarunkowań związanych z ich położeniem w strefie ochrony ornitologicznej, w strefie ograniczonej wysokości zabudowy oraz w strefie ochrony ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych.</p>
	<p>Ochrona walorów dziedzictwa kulturowego i krajobrazu.</p>
	<p>Nie należy budować budynków mieszkalnych i lokalizować terenów przeznaczonych na stały pobyt ludzi w pasach technologicznych linii elektroenergetycznych.</p>
	<p>W przypadku lokalizacji obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza w otoczeniu istniejącego lotniska ale także lotniska po jego rozbudowie, należy uwzględniać odpowiednie warunki</p>

	bezpieczeństwa.
	Lokalizację obiektów o wysokości równej i większej niż 100 m nad poziom terenu, stanowiących przeszkody lotnicze i ze względu na zapewnienie warunków bezpieczeństwa ruchu cywilnych statków powietrznych należy zgłosić Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
Obszary pełniące funkcje ekologiczne	Ochrona wartości przyrodniczych i kulturowych.
	Wykluczenie intensywnej urbanizacji obszaru.
	Zachowanie zabudowy tworzącej istniejący układ osadniczy i możliwość uzupełnienia istniejącej zabudowy z zachowaniem wysokiego udziału powierzchni biologicznie czynnej.
	Możliwość rekreacyjnego i rolniczego wykorzystania gruntów leśnych i rolnych.
	Zainwestowanie powinno być poprzedzone realizacją niezbędnych inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury ochrony środowiska.
	Zakaz zabudowy w terenach zalewowych i dolinach cieków wodnych.
	Zakaz budowy budynków mieszkalnych i lokalizacji terenów przeznaczonych na stały pobyt ludzi w pasach technologicznych linii elektroenergetycznych.
	Realizacja przejść dla zwierząt w miejscach przecięcia korytarzy ekologicznych przez trasy komunikacyjne.

Tabela 7: Zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalno–przestrzennych.

Ze względu na skalę mapy obszaru objętego zmianą Planu oraz zakres uprawnień samorządu województwa zadania służące realizacji inwestycji celu publicznego są przedstawione graficznie jedynie orientacyjnie. Przebieg inwestycji liniowych określony na planszach graficznych zmiany Planu nie może być traktowany jako wskazanie lokalizacyjne, a raczej jako pożądany kierunek połączeń. Uszczegóławianie zadań i zasad określonych w zmianie Planu będzie następowało w ramach studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w planach miejscowych.



### **III. SPOSOBY REALIZACJI**

Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego realizowana będzie poprzez:

- uwzględnienie ustaleń zmiany Planu w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez gminy na podstawie udziału Zarządu Województwa Śląskiego w procesie składania wniosków oraz opiniowania i uzgadniania tych dokumentów,
- wnioskowanie o uwzględnianie ustaleń zmiany Planu w rządowych dokumentach strategicznych i planistycznych,
- uwzględnianie ustaleń zmiany Planu w krótko-, średnio- i długookresowych dokumentach strategicznych i planistycznych sporządzanych na szczeblu województwa,
- inicjowanie i uczestnictwo w pracach planistycznych i projektach wdrożeniowych podejmowanych przez organy rządowe i samorządowe oraz w inicjatywach międzynarodowych.

#### **1. WNIOSKI I REKOMENDACJE**

##### **1.1. WNIOSKI I REKOMENDACJE DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ PAŃSTWA**

W celu rozwiązywania problemów przestrzennego zagospodarowania kraju istotne będzie:

- realizacja połączenia kolejowego MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej w ramach rozwoju korytarza kolejowego Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń, zgodnie z układem TEN-T,
- rozwój systemów transportu multimodalnego z wykorzystaniem Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS) oraz portu rzeczno-giwiwickiego w Gliwicach,
- wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej w otoczeniu portu lotniczego tj. linii kolejowej Zawiercie – Tarnowskie Góry.

##### **1.2. WNIOSKI DO POLITYK PRZESTRZENNYCH WOJEWÓDZTW OŚCIENNYCH**

- Poprawa połączeń komunikacyjnych w transporcie drogowym i kolejowym o znaczeniu międzyregionalnym zwiększających dostępność do MPL „Katowice” w Pyrzowicach,
- uwzględnienie uwarunkowań wynikających z lokalizacji MPL „Katowice” w Pyrzowicach.

##### **1.3. WNIOSKI DLA SAMORZĄDÓW POWIATOWYCH**

- Dostosowanie parametrów technicznych i funkcjonalnych sieci dróg powiatowych do planowanych inwestycji o charakterze ponadlokalnym.

##### **1.4. WNIOSKI DO POLITYK PRZESTRZENNYCH SAMORZĄDÓW LOKALNYCH**

Polityka przestrzenna gmin jest poddana presji inwestycyjnej związanej z koniecznością wzmocnienia potencjału rozwojowego co powoduje, że studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz plany miejscowe gmin objętych zmianą planu często dopuszczają zabudowę mieszkaniową w bezpośrednim sąsiedztwie portu, co skutkuje brakiem możliwości zapewnienia mieszkańcom skutecznej ochrony przed hałasem oraz stanowi barierę w długookresowym rozwoju portu lotniczego. Dla realizacji ustaleń zmiany Planu niezbędna jest więc zmiana zapisów planistycznych dokumentów gminnych tak, aby zapisy te chroniły grunty wokół lotniska, szczególnie po jego północnej stronie, przed urbanizacją i umożliwiły w przyszłości rozbudowę portu lotniczego i rozwój usług okołolotniskowych. Jednocześnie zmiany tych dokumentów mają umożliwić realizację zadań celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym określonych w zmianie Planu. Ponadto aktualizacja studiów i planów miejscowych gmin winna zapewniać wdrożenie przepisów wynikających z ustanowionych stref i obszarów ochronnych związanych z funkcjonowaniem lotniska oraz ochroną zasobów środowiska.

#### IV. MONITORING

Z realizacją zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego i jego wdrażaniem ściśle związany jest system monitoringu, stanowiący element domykający obieg przepływu informacji i jej analizy w ramach planowania. Służy on zarówno do badania realizacji planów i konkretnych zadań, jak również bezpośrednich rezultatów i oddziaływań podejmowanych działań oraz monitorowania szerszych trendów w otoczeniu społeczno-gospodarczym. Poprzez obserwację zmian w sferze społeczno-gospodarczej i w sferze przestrzennej monitoring ma wspierać samorząd województwa śląskiego w podejmowaniu decyzji planistycznych i w ocenie skuteczności podejmowanych działań. Do momentu opracowania kompleksowego krajowego systemu monitoringu przestrzeni zawarty poniżej ogólny zarys systemu regionalnego będzie stanowić narzędzie pomocnicze do opracowania raportu, wymaganego w ramach okresowej oceny planu zagospodarowania przestrzennego województwa z mocy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przedmiotowej oceny dokonuje się co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku województwa.

Badanie monitoringowe będzie obejmować wskaźniki wynikające bezpośrednio z zadań zapisanych w Planie, będą to wskaźniki:

- produktu; w odniesieniu do działań,
- rezultatu; dla kierunków,
- oddziaływania; jako stopień osiągnięcia celów.

Ponadto w ramach monitoringu zostanie przeprowadzona analiza wskaźnikowa środowiskowych skutków wdrażania ustaleń zmiany Planu.

Wskaźniki produktu to określone w sposób ilościowy lub wartościowy cechy wytworzonego produktu w ramach realizacji projektu, który będzie podejmowany dla osiągnięcia zamierzonego celu i w ramach określonego kierunku. Dla zbadania wskaźnika produktu wykorzystuje się jednostki materialne lub monetarne (np. długość zbudowanej drogi).

Wskaźniki rezultatu odnoszą się z kolei do efektów poszczególnych działań i są mierzone miernikami materialnymi, np. skrócenie czasu podróży, zmniejszenie liczby wypadków drogowych, lub finansowych np. zmniejszenie kosztów transportu. Najbardziej ogólny poziom efektów podjętych działań opisuje poziom oddziaływania poprzez wpływ przedsięwzięcia realizacji projektów na sytuację społeczno-gospodarczą, w pewnym okresie po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia. Tak zebrane wskaźniki w ramach badań posłużą do opracowania okresowej oceny Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa.

Narzędziem informatycznym wykorzystywanym do gromadzenia danych i opracowywania analiz zarówno w ramach monitoringu Planu jak i Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego będzie Regionalny System Informacji Przestrzennej. System monitorowania zmian zachodzących w przestrzeni województwa powinien być spójny z systemem monitorowania i ewaluacji rozwoju regionu zachodzącego w sferze społeczno-gospodarczej w ramach regionalnego systemu monitoringowego.

W oparciu o przeprowadzane badania i analizy w ramach monitoringu podjęte zostaną decyzje odnośnie:

- kontynuacji lub zaprzestania działań zapisanych w zmianie Planu,
- poprawności zidentyfikowanych celów i kierunków polityki przestrzennej województwa w aspekcie zmieniających się warunków otoczenia społeczno-gospodarczego i przestrzennego,
- stopnia wpływu na zrównoważony rozwój przestrzeni województwa dzięki zapisanym w zmianie Planu celom,

- trwałości, czyli oceny szans trwania efektów realizacji ustaleń zmiany Planu w średnim i długim okresie.



Rycina 11: System monitoringu zmiany Planu.

Poniżej przedstawiono zestawienie wskaźników produktu, rezultatu i oddziaływania mierzących stopień realizacji działań, kierunków i celów.

<i>Wskaźnik produktu</i>	<i>Wskaźnik rezultatu</i>	<i>Wskaźnik oddziaływania</i>
<b>Budowa autostrady A1</b>		
długość autostrady A1 oddanej do użytku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• czas przejazdu pomiędzy: Kruszyną a Gorzycami (oraz pomiędzy poszczególnymi odcinkami)</li> <li>• wzrost dostępności ESS<sup>1</sup> na autostradzie A1</li> </ul>	wielkość przepływu pasażerów/ładunków na autostradzie A1
<b>Budowa dróg ekspresowych S1, S11</b>		
długość odcinków dróg ekspresowych S1, S11 oddanych do użytku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• czas przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg ekspresowych S1, S11</li> <li>• wzrost dostępności ESS na drogach ekspresowych S1, S11</li> </ul>	wielkość przepływu pasażerów i ładunków na odcinkach dróg ekspresowych S1, S11
<b>Modernizacja drogi krajowej nr 78</b>		
długość zmodernizowanego,	• czas przejazdu na	liczba wypadków na

<sup>1</sup>ESS – ekwiwalent szybkości w linii prostej – mierzy łatwość dostępu z jednego punktu do drugiego niezależnie od odległości pomiędzy punktami.

<i><b>Wskaźnik produktu</b></i>	<i><b>Wskaźnik rezultatu</b></i>	<i><b>Wskaźnik oddziaływania</b></i>
oddanego do użytkowania nowego odcinka drogi krajowej nr 78	modernizowanym odcinku drogi nr 78, <ul style="list-style-type: none"> <li>zmiana parametrów technicznych zmodernizowanego odcinka drogi (np. zwiększenie nośności drogi z X kN/oś do Y kN/oś)</li> <li>wzrost dostępności ESS na drodze nr 78</li> </ul>	zmodernizowanym odcinku drogi nr 78
<b>Budowa Centrum Logistycznego wraz z przebudową infrastruktury obsługującej w Pyrzowicach</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>powierzchnia wybudowanego Centrum Logistycznego</li> <li>długość dróg dojazdowych do Centrum Logistycznego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>liczba i rodzaj świadczonych usług</li> <li>pojemność terminala kontenerowego TEU<sup>2</sup></li> <li>liczba obsługiwanych firm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>liczba obsługiwanych rocznie klientów</li> <li>CARGO portu lotniczego (tys. ton)</li> <li>obroty roczne TEU</li> </ul>
<b>Modernizacja DW 913</b>		
długość zmodernizowanego, oddanego do użytkowania nowego odcinka drogi DW 913	<ul style="list-style-type: none"> <li>czas przejazdu na modernizowanym odcinku DW 913</li> <li>zmiana parametrów technicznych zmodernizowanego odcinka drogi (np. zwiększenie nośności drogi z X kN/oś do Y kN/oś)</li> <li>wzrost dostępności ESS na drodze DW 913</li> </ul>	liczba wypadków na zmodernizowanym odcinku DW 913
<b>Budowa linii kolei regionalnej łączącej MPL z miastami Aglomeracji Górnośląskiej</b>		
długość linii kolejowej oddanej do użytku	<ul style="list-style-type: none"> <li>czas przejazdu na trasie między MPL „Katowice” a miastami Aglomeracji Górnośląskiej</li> </ul>	wielkość przepływu pasażerów/ładunków na linii PKP (MPL „Katowice” – miasta Aglomeracji Górnośląskiej)
<b>Budowa alternatywnego połączenia drogowego z MPL „Katowice”</b>		
długość odcinka drogi oddanego do użytku	<ul style="list-style-type: none"> <li>czas przejazdu na wybudowanym odcinku (alternatywne połączenie drogowe z MPL „Katowice”)</li> <li>wzrost dostępności ESS (alternatywne połączenie drogowe z MPL „Katowice”)</li> </ul>	wielkość przepływu pasażerów/ładunków na poszczególnych odcinkach połączenia drogowego z MPL „Katowice”
<b>Rozbudowa MPL “Katowice” w Pyrzowicach</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>powierzchnia nowych terenów o funkcji lotniskowej</li> <li>długość powstałej nowej infrastruktury technicznej w ramach lotniska</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>powierzchnia terenów, które stały się dostępne w wyniku zmiany ich zainwestowania</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ilość nowych inwestycji powstałych w wyniku zmian zainwestowania</li> <li>przepustowość portu lotniczego (mln pasażerów)</li> </ul>

<sup>2</sup> TEU – (twenty–feet equivalent unit) jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp (1 stopa= 30,48 cm). Służy do określania pojemności kontenerowej portów i statków.

<i>Wskaźnik produktu</i>	<i>Wskaźnik rezultatu</i>	<i>Wskaźnik oddziaływania</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>długość dróg oddanych do użytku zapewniających komunikację z lotniskiem</li> </ul>		

Tabela 8: Wskaźniki monitoringu zadań o znaczeniu ponadlokalnym.

<b>Wskaźnik</b>	<b>Główne źródło danych</b>	<b>Pożądany kierunek zmian wartości wskaźnika</b>
<b>WSKAŹNIKI ODDZIAŁYWANIA</b>		
Wielkość przepływu pasażerów/ładunków na autostradzie A1	Zarządca drogi	wzrost
Wielkość przepływu pasażerów i ładunków na odcinkach dróg ekspresowych S1, S11	Zarządca drogi	wzrost
Liczba wypadków na zmodernizowanym odcinku drogi nr 78	KW Policji/badania własne	spadek
Liczba obsługiwanych rocznie klientów	Centrum logistyczne	wzrost
CARGO portu lotniczego (tys. ton)	MPL „Katowice”, Centrum logistyczne	wzrost
Obroty roczne TEU	Centrum logistyczne	wzrost
Liczba wypadków na zmodernizowanym odcinku DW 913	KW Policji/badania własne	spadek
Wielkość przepływu pasażerów/ładunków na linii PKP (MPL „Katowice” – miasta Aglomeracji Górnośląskiej	PKP S.A.	wzrost
Wielkość przepływu pasażerów/ładunków na poszczególnych odcinkach połączenia drogowego z MPL „Katowice”	Zarządca drogi	wzrost
Ilość nowych inwestycji powstałych w wyniku zmian zainwestowania	Badania własne/MPL „Katowice”	wzrost
Przepustowość portu lotniczego (mln pasażerów)	MPL „Katowice”	wzrost
<b>WSKAŹNIKI REZULTATU</b>		
Czas przejazdu pomiędzy: Kruszywą a Gorzycami (oraz pomiędzy poszczególnymi odcinkami)	Zarządca drogi/badania własne	spadek
Wzrost dostępności ESS na autostradzie A1	Badania własne	wzrost
Czas przejazdu na poszczególnych odcinkach dróg ekspresowych S1, S11	Zarządca drogi/badania własne	spadek
Wzrost dostępności ESS na drogach ekspresowych S1, S11	Badania własne	wzrost
Czas przejazdu na modernizowanym odcinku drogi nr 78,	Zarządca drogi/badania własne	spadek
Zmiana parametrów technicznych zmodernizowanego odcinka drogi (np. Zwiększenie nośności drogi z X kN/oś do Y kN/oś)	Zarządca drogi	wzrost
Wzrost dostępności ESS na drodze nr 78	Badania własne	wzrost
Liczba i rodzaj świadczonych usług	Centrum logistyczne	wzrost
Pojemność terminala kontenerowego TEU <sup>3</sup>	Centrum logistyczne	wzrost

<sup>3</sup> TEU – (twenty-foot equivalent unit) jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp. Służy do określania pojemności kontenerowej portów i statków.

Liczba obsługiwanych firm	Centrum logistyczne	wzrost
Czas przejazdu na modernizowanym odcinku DW 913	Zarządca drogi/badania własne	spadek

Zmiana parametrów technicznych zmodernizowanego odcinka drogi (np. Zwiększenie nośności drogi z X kN/oś do Y kN/oś)	Zarządca drogi	wzrost
Wzrost dostępności ESS na drodze DW 913	Badania własne	wzrost
Czas przejazdu na trasie między MPL „Katowice” a miastami Aglomeracji Górnośląskiej	PKP S.A.	spadek
Czas przejazdu na wybudowanym odcinku (alternatywne połączenie drogowe z MPL „Katowice”)	Zarządca drogi/badania własne	spadek
Wzrost dostępności ESS (alternatywne połączenie drogowe z MPL „Katowice”)	Badania własne	wzrost
Powierzchnia terenów, które stały się dostępne w wyniku zmiany ich zainwestowania	Badania własne przeprowadzone wśród gmin/MPL „Katowice”	wzrost
<b>WSKAŹNIKI PRODUKTU</b>		
Długość autostrady oddanej do użytku	Zarządca drogi	wzrost
Długość odcinków dróg ekspresowych S1, S11 oddanych do użytku	Zarządca drogi	wzrost
Długość zmodernizowanego, oddanego do użytkowania nowego odcinka drogi krajowej nr 78	Zarządca drogi	wzrost
Powierzchnia wybudowanego Centrum Logistycznego	Centrum Logistyczne	wzrost
Długość dróg dojazdowych do Centrum Logistycznego	Zarządca drogi	wzrost
Długość zmodernizowanego, oddanego do użytkowania nowego odcinka drogi DW 913	Zarządca drogi	wzrost
Długość linii kolejowej oddanej do użytku	PKP S.A.	wzrost
Długość odcinka drogi oddanego do użytku	Zarządca drogi	wzrost
Powierzchnia nowych terenów o funkcji lotniskowej	MPL „Katowice”	wzrost
Długość powstałej nowej infrastruktury technicznej w ramach lotniska	MPL „Katowice”	wzrost
Długość dróg oddanych do użytku zapewniających komunikację z lotniskiem	Zarządca dróg/badania własne	wzrost

Tabela 9: Źródło danych oraz pożądaný kierunek zmian monitorowanych wielkości.

Ze względu na charakter zadań przewidzianych do realizacji Planu, które w sposób bezpośredni oddziałują również na strukturę przestrzenną obszaru, a także jego walory ilościowe jak i jakościowe, konieczne będzie zbadanie wskaźników w obszarze środowiska. Kompleksowa ocena skutków środowiskowych realizacji zapisów zmiany Planu będzie więc wymagała realizacji monitoringu w trzech kategoriach:

- indukowane zmiany w przestrzeni (zmiany w strukturze użytkowania gruntów),
- zmiany jakości komponentów środowiska,
- wdrażanie rozwiązań zapobiegających negatywnym skutkom środowiskowym bądź minimalizujących uciążliwości i zagrożenia środowiska i bezpieczeństwa publicznego.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wskaźników w obszarze środowiskowych skutków wdrażania ustaleń zmiany Planu zostaną podjęte niezbędne działania mające na celu wdrożenie rozwiązań zapobiegających negatywnym skutkom urbanizacji terenu oraz minimalizującym uciążliwości i zagrożenia generowane przez nowe inwestycje.

NAZWA WSKAŹNIKA	JEDNOSTKI	ŹRÓDŁA DANYCH	CYKLICZNOŚĆ	POŻĄDANY KIERUNEK ZMIAN WARTOŚCI WSKAŹNIKA
<b>ZMIANY W STRUKTURZE UŻYTKOWANIA GRUNTÓW</b>				
Powierzchnia gruntów leśnych przeznaczona na cele nieleśne	ha	Urząd Marszałkowski, Ministerstwo Środowiska	co 4 lata	wskaźnik podlegający obserwacji bez określenia pożądanych kierunków
Powierzchnia gruntów rolnych wyłączonych z produkcji rolnej	ha	Dane z Urzędów Gmin	co 4 lata	wskaźnik podlegający obserwacji bez określenia pożądanych kierunków
<b>ZMIANY JAKOŚCI KOMPONENTÓW ŚRODOWISKA</b>				
Jakość wód powierzchniowych	punkty w poszczególnych klasach jakości	WIOŚ	co 4 lata	wzrost
Jakość wód podziemnych	punkty w poszczególnych klasach jakości	WIOŚ	co 4 lata	wzrost
Zanieczyszczenie gleb metalami ciężkimi	odsetek punktów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych norm	WIOŚ, starostwa powiatowe	co 4 lata	spadek
Zanieczyszczenie gleb substancjami ropopochodnymi	odsetek punktów w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych norm	WIOŚ, starostwa powiatowe	co 4 lata	spadek
Jakość powietrza	Przynależność do klas ze względu na rodzaj zanieczyszczeń	WIOŚ	co 4 lata	wzrost
Powierzchnia obszarów chronionych na których przekroczone są dopuszczalne normy hałasu	ha	WIOŚ, mapy akustyczne sporządzone przez starostę. Raporty z przeglądów ekologicznych oraz mapy akustyczne sporządzane przez zarządzającego drogą, linią kolejową lub lotniskiem	co 4 lata	spadek
Odsetek mieszkańców gminy narażonych na ponadnormatywny hałas	% populacji	Raporty z przeglądów ekologicznych oraz	co 4 lata	spadek

lotniczy		mapy akustyczne sporządzane przez zarządzającego lotniskiem		
Odsetek mieszkańców gminy narażonych na ponadnormatywny hałas drogowy lub kolejowy	% populacji	Raporty z przeglądów ekologicznych oraz mapy akustyczne sporządzane przez zarządzającego lotniskiem	co 4 lata	spadek
<b>WDRAŻANIE ROZWIĄZAŃ MINIMALIZUJĄCYCH UCIAŹLIWOŚCI I ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA I BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO</b>				
Stosunek długości sieci wodociągowej do kanalizacyjnej	km wodociągów/km kanalizacji	Dane urzędu statystycznego	co 4 lata	spadek
Odsetek obiektów w których powstają ścieki, obsługiwanych siecią kanalizacyjną – w przedsiębiorstwach i instytucjach użyteczności publicznej	% obiektów	Dane urzędu statystycznego	co 4 lata	wzrost
Odsetek gospodarstw domowych podłączonych do sieci kanalizacyjnej	% gospodarstw	Dane urzędu statystycznego	co 4 lata	wzrost
Wskaźnik kolizji statków powietrznych z ptakami	liczba zderzeń na 10000 operacji lotniczych	Dane MPL „Katowice”	co 5 lat	spadek

Tabela 10: Proponowane wskaźniki monitoringu środowiskowych skutków wdrażania ustaleń zmiany Planu.



## ANEKS 1

### Zgodność z wybranymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i branżowymi

W procesie zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego uwzględnione zostały dokumenty strategiczne takie jak:

#### Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego

Dokument ten jest głównym narzędziem polityki rozwoju prowadzonej przez samorząd województwa. Wyznacza zakres działań podejmowanych przez władze regionu, a także stanowi punkt odniesienia dla inicjatyw oraz dokumentów o charakterze planistycznym, przestrzennym i programowym, podejmowanych i tworzonych na poziomie regionalnym, lokalnym, a także przez środowiska branżowe.

Cel zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego jest zgodny z celami i kierunkami działań zawartymi w Strategii Rozwoju Województwa, a plan ułatwia koordynację realizacji strategii rozwoju pod kątem czasu i miejsca jej realizacji.

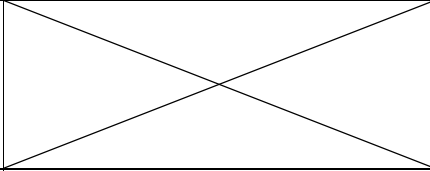
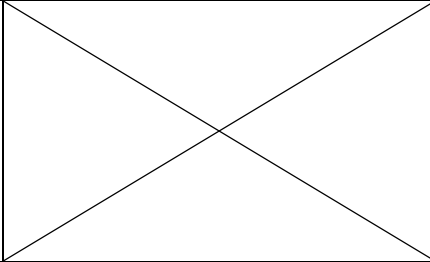
<i>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</i>	
<b>Cele Strategii Rozwoju Województwa</b>	Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.
A.1: Wysoki poziom wykształcenia i umiejętności mieszkańców	
A.2: Rozwinięta infrastruktura nowej gospodarki	<b>X</b>
A.3: Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka	<b>X</b>
B.1: Zdrowy i bezpieczny mieszkaniec województwa	
B.2: Wysoka jakość środowiska naturalnego	
B.3: Atrakcyjne warunki zamieszkania i wysoka jakość przestrzeni	<b>X</b>
C.1: Duże znaczenie metropolii i miast regionu w przestrzeni europejskiej	<b>X</b>
C.2: Wysoka pozycja regionu w procesie kreowania rozwoju Europy	<b>X</b>
C.3: Silny ośrodek nauki i kultury	

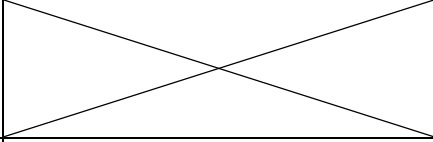
Tabela 11: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”.

#### Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Jest to podstawowy dokument określający zasady polityki państwa w zakresie zagospodarowania przestrzennego w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Określa uwarunkowania, cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju oraz działania niezbędne do jego osiągnięcia.

<i>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</i>	
<b>Cele strategiczne Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju</b>	Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.
A. Główną przesłanką określającą system celów jest historyczna szansa i narodowa konieczność dynamizacji rozwoju Polski otwartej na globalny i europejski system gospodarowania i przełamania w ten sposób zapóźnienia cywilizacyjnego przez kształtowanie:	
przestrzeni otwartej na Europę i Świat, która generuje europejskie i światowe relacje i powiązania,	<b>X</b>

<p style="text-align: center;"><b>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</b></p> <p><b>Cele strategiczne Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju</b></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>przestrzeni konkurencyjnej, innowacyjnej i efektywnej, która tworzy warunki umożliwiające uzyskiwanie przez podmioty gospodarujące konkurencyjnych efektów,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>przestrzeni czystej ekologicznie, która tworzy warunki stabilnego i wielopokoleniowo zrównoważonego rozwoju,</p>	
<p>przestrzeni zróżnicowanej, która umożliwia wykorzystanie zróżnicowanych przestrzennie zasobów kraju,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>przestrzeni politycznie zdecentralizowanej, w której samorządy lokalne i regionalne mogłyby realizować zróżnicowane przestrzennie cele w ramach unitarnego państwa demokratycznego.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>B. Generalnym założeniem jest strategia dynamicznego równoważenia rozwoju umożliwiająca aktywne i świadome kształtowanie procesu stopniowej likwidacji istniejących dysproporcji oraz konsolidacji priorytetowych celów strategicznych oraz globalnych europejskich megatrendów rozwoju, przez realizację polityki:</p>	
<p>polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w celowo wybranych węzłach i pasmach systemu przestrzennego zagospodarowania kraju (europole, krajowe ośrodki równoważenia rozwoju, pasma dynamizujące rozwój) zgodnie z obiektywnie uwarunkowanym mechanizmem funkcjonowania gospodarki rynkowej,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>aktywnego wyrównywania ukształtowanych historycznie i pojawiających się w procesie tego rozwoju dysproporcji w poziomie zagospodarowania kraju, dyskryminujących społeczności regionalne i lokalne, które nie mogą o własnych siłach zapewnić satysfakcjonujących społecznie warunków rozwoju i życia,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>kształtowania na tej drodze zarówno warunków przestrzennych synergicznie przyspieszających rozwój zgodny z parametrami europejskimi, jak i warunków tworzących „szansę dla każdego” bez względu na miejsce funkcjonowania w otwartym społeczeństwie obywatelskim.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>C. Głównym motywem wyboru celów strategicznych, kreujących politykę przestrzenną państwa jest historyczna konieczność i szansa dynamizacji rozwoju i osiągnięcia na tej drodze europejskich standardów życia społeczeństwa poprzez istotne zwiększenie konkurencyjności gospodarki narodowej w otwartym systemie światowym. Tak sformułowany motyw i cel generalny wyznacza system celów z nim współzależnych. W najbardziej ogólnym i uniwersalnym ujęciu tworzą one strukturę, w której:</p>	
<p>kształtowanie mechanizmów generujących efektywny ekonomicznie rozwój społeczno-gospodarczy kraju, w dostosowaniu do zróżnicowanych przestrzennie uwarunkowań i zasobów, stanowiłoby naczelnym i niczym niezastępowalnym imperatywem działania wszystkich podmiotów gospodarujących,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>stopniowa, lecz stała i społecznie odczuwalna poprawa standardu cywilizacyjnego społeczeństwa byłaby osiągnięta wraz z postępującym rozwojem gospodarczym według zasady „tworzenia szans dla każdego”,</p>	<p><b>X</b></p>

<p style="text-align: center;"><i>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</i></p> <p><b>Cele strategiczne Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju</b></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno–przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego, wkomponowane w procesy rozwoju społeczno–gospodarczego i przestrzennego zagospodarowania, prowadziłyby stopniowo do coraz pełniejszego urzeczywistnienia ekorozwoju,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>ochrona dziedzictwa kulturowego poprzez niekonfliktogenne wkomponowywanie zagospodarowania kraju, regionów, miast i osiedli w przestrzeń historyczną kształtowałyby i utrwalą tożsamość polskiej przestrzeni w systemie europejskim,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>podnoszenie bezpieczeństwa państwa w nowej sytuacji gospodarczej Europy zapewniłoby możliwie maksymalne zdolności obronne kraju i ochronne ludności, niezawodność i ciągłość funkcjonowania państwa.</p>	
<p>D. Ewolucja usytuowania polskiej przestrzeni w Europie oraz jej uwarunkowania wewnętrzne dokumentują, że otwarty system przestrzenny kraju dynamizujący jej przekształcenia w pierwszych dziesięcioleciach XXI wieku mogłyby tworzyć:</p>	
<p>europejski i krajowy system infrastruktury technicznej, której konstrukcją nośną będzie system autostrad i dróg ekspresowych, zmodernizowanych kolei, portów morskich i lotnisk oraz system energetyczny i system gospodarki wodnej,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>metropolia stołeczna, której ranga i szansa w systemie europejskim jest współcześnie porównywalna z Wiedniem, Marsylią, Genewą, Tulużą, Neapolem, Dortmundem, Antwerpią, Kijowem, Pragą i Budapesztem; wzrost jej znaczenia jest potencjalnie możliwy, jednak pod warunkiem, że Warszawa sama znajdzie i uruchomi siły modernizacyjne, po to aby stać się atrakcyjnym i konkurencyjnym miejscem lokalizacji kapitału, innowacyjności i przedsiębiorczości europejskiej,</p>	
<p>zbiór potencjalnych biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno–gospodarczego, o znaczeniu europejskim (tzw. europoli), które w procesie konkurencji międzynarodowej (europejskiej) tworzyć będą coraz silniejsze węzły przedsiębiorczości i innowacji oddziaływające na całą polską i europejską przestrzeń; powstawać one będą w procesie europejskiej konkurencji wartości miejsca dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości; przeprowadzone analizy wskazują, że za kształtujące się europole, z najwyższymi szansami na dalszy rozwój, można już traktować Warszawę, Trójmiasto, Poznań i Kraków; do ośrodków, które mogą potencjalnie w dłuższym okresie czasu osiągnąć tę szansę, w układzie konkurencji europejskiej można zaliczyć także: Szczecin, Wrocław, Łódź, Katowice, Lublin, Białystok, Rzeszów, a także bipolarną aglomerację Bydgoszcz – Toruń,</p>	<p><b>X</b></p>
<p>pasma potencjalnie najwyższej innowacyjności i aktywności społeczno–gospodarczej kształtujące się współzależnie z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego systemu infrastruktury technicznej (głównym jego elementem będzie system autostrad i linii kolejowych, telekomunikacyjnych, paliwowo–energetycznych),</p>	<p><b>X</b></p>
<p>sieć krajowych, ponadregionalnych i regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju kreowanych w strefach, które z powodu historycznie ukształtowanego opóźnienia cywilizacyjnego i recesji okresu transformacji ustrojowej wymagają aktywizacji przy pomocy czynników zewnętrznych, inaczej grozi im trwała peryferyzacja i marginalizacja. Do ośrodków krajowych zaliczono: Olsztyn, Kielce, Opole, Zieloną Górę</p>	

<p style="text-align: center;"><b>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</b></p> <p><b>Cele strategiczne Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju</b></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>i Częstochowę; do ośrodków ponadregionalnych zaliczono: Elbląg, Koszalin, Suwałki, Gorzów Wielkopolski, Siedlce, Białą Podlaską, Chełm, Zamość, Przemyśl, Bielsko–Białą, Wałbrzych, Jelenią Górę, Radom, Piotrków Trybunalski, Kalisz i Ostrów Wielkopolski. Ponadto wyróżniono 51 miast stanowiących sieć regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju, obejmującą: Świnoujście, Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Żary, Żagań, Głogów, Gniezno, Leszno, Lubin, Legnicę, Lubliniec, Bolesławiec, Świdnicę, Dzierżoniów, Nysę, Brzeg, Tarnowskie Góry, Piłę Szczecinek, Konin, Inowrocław, Słupsk, Wejcherowo, Starogard Gdański, Tczew, Grudziądz, Włocławek, Płock, Kutno, Sieradz, Bełchatów, Racibórz, Rybnik, Cieszyn, Kędzierzyn–Kozle, Pszczynę, Żywiec, Oświęcim, Zawiercie, Myszków, Tomaszów Mazowiecki, Skierniewice, Ciechanów, Ostrołękę, Łomżę, Elk, Puławy, Tarnobrzeg, Tarnów, Nowy Sącz, Krosno,</p>	
<p>strefy i ośrodki gospodarki turystycznej, w których najwyższe w kraju walory Środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kultury materialnej pobudzać będą popyt europejski – główne źródło ich potencjalnej aktywizacji,</p>	
<p>europejska i krajowa sieć ekologiczna ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego.</p>	

Tabela 12: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

### Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych

Jest to dokument o charakterze kierunkowym, w którym określone zostały kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe lata, działania niezbędne do realizacji tych celów oraz podmioty odpowiedzialne za ich realizację i źródła finansowania. Jego celem nie jest wskazanie konkretnych lokalizacji nowych lotnisk lecz określenie zasad, na podstawie których określona zostanie lokalizacja i zasadność ich budowy.

<p style="text-align: center;"><b>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</b></p> <p><b>Cele Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych</b></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>1. Wyznaczenie kierunków i programu rozwoju infrastruktury lotniczej na najbliższe lata.</p>	<b>X</b>
<p>2. Określenie celów programu, działań niezbędnych dla realizacji tych celów, podmiotów i instytucji odpowiedzialnych za ich realizację oraz sposobów monitorowania celów wyznaczonych w programie.</p>	
<p>3. Ustalenie kierunków i priorytetów rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej w powiązaniu z planami rozwoju innych gałęzi transportu w Polsce oraz europejskiej sieci transportowej.</p>	<b>X</b>
<p>4. Na podstawie prognoz określenie potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury lotniczej, przyszłej struktury sieci lotnisk w celu zapewnienia optymalnego dla pasażerów i przewoźników nasycenia kraju lotniskami i portami lotniczymi oraz lotniczymi urządzeniami naziemnymi.</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</i></p> <p><b>Cele</b> <i>Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych</i></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>5. Określenie polityki i systemowych zasad w zakresie wspierania przez państwo rozwoju infrastruktury lotniczej, przy uwzględnieniu polityki UE, ukierunkowanej na wspieranie portów regionalnych i regionalnego transportu lotniczego w celu likwidacji izolacji regionów i pobudzenia ich rozwoju gospodarczego.</p>	<p><b>X</b></p>

Tabela 13: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Programem rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z 2008 r.

Dokument ten w założeniach ma umożliwić przystosowanie portu lotniczego do wzrostu ruchu lotniczego poprzez wskazanie kierunków jego rozwoju i przedstawienie najkorzystniejszych inwestycji w obrębie lotniska i strefy okołolotniskowej.

<p style="text-align: center;"><i>Cel szczegółowy zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego</i></p> <p><b>Cele generalne</b> <i>Planu Generalnego Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z 2008 roku</i></p>	<p>Zapewnienie odpowiednich warunków prawnych, a także funkcjonalno-przestrzennych dla rozbudowy portu lotniczego oraz rozwoju obszaru wokół niego, jako obszaru aktywizacji funkcji ponadlokalnych.</p>
<p>1. Promocja portu lotniczego i kreowanie jego image jako ważnego portu regionalnego.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>2. Rozwój infrastruktury i urządzeń nawigacyjnych portu lotniczego.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>3. Rozwój i zagospodarowania gruntów w strefie okołolotniskowej.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>4. Minimalizacja efektów wywartych na środowisko i związanych z rozbudową i działalnością portu lotniczego.</p>	<p><b>X</b></p>
<p>5. Poprawa dostępności transportowej do portu lotniczego.</p>	<p><b>X</b></p>

Tabela 14: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Planem Generalnym Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z 2008 r.

## ANEKS 2

### Literatura i wykorzystane materiały źródłowe

#### Literatura:

1. Agenda Terytorialna Unii Europejskiej na rzecz podniesienia konkurencyjności oraz trwałego i zrównoważonego charakteru zróżnicowanych regionów w Europie (projekt), uzgodniona w czasie nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej, Lipsk, 2007 r.
2. Aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Śląskiego, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2009 r.
3. Ekspercki projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033, Zespół Ekspertów Naukowych do spraw Zagospodarowania Przestrzennego Kraju, Warszawa, 2008 r.
4. Gawlas S., Metodologia prac nad Zmianą Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego zakresie aktualizacji i uszczegółowienia zapisów w/w Planu, dotyczących przyjętego w tym Planie zadania Samorządu Województwa Śląskiego pn.: „Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach, Katowice, 2009 r.
5. Gregorowicz J., Model układu drogowego województwa śląskiego, Referat na posiedzenie WKUA, Katowice, 2009 r.
6. Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej, Lipsk, 2007 r.
7. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, Monitor Polski Nr 26, poz. 432, Warszawa, 2001 r.
8. Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL Katowice w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską, Wyg International, CNTK, Warszawa, 2007 r.
9. Kondracki J., Geografia fizyczna Polski, PWN, Warszawa, 1998 r.
10. Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, obowiązująca od 31 sierpnia 2010 r.
11. Lokalny program rewitalizacji dla gminy Siewierz, Urząd Miasta i Gminy Siewierz, październik 2007 r.
12. Markusik S., Infrastruktura regionalna w polityce transportowej regionu, Regionalne Forum Rozwoju Województwa Śląskiego – materiały konferencyjne, Katowice, 2008 r.
13. Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury; Warszawa, 2008 r.
14. Matuszkiewicz J.M., Krajobrazy roślinne i regiony geobotaniczne Polski, Prace Geograficzne, 158, Warszawa, 1993 r.
15. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin: Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarówice, Siewierz
16. Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miast XXI wieku, Europejska Rada Urbanistów, Lizbona, 2003 r.
17. Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice, 2003 r.
18. Opracowanie ekofizjograficzne do projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego w zakresie zaktualizowania i uszczegółowienia zapisów dotyczących przyjętego zadania o znaczeniu ponadlokalnym pn. „Rozbudowa MPL „Katowice” w Pyrzowicach”, Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, Katowice, 2007 r.
19. Plan Generalny Lotniska Katowice – Pyrzowice wraz z koncepcją struktury funkcjonalnej przestrzeni okołolotniskowej, części A–F, Politechnika Śląska, Gliwice, 2001 r.

20. Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – Studium Rozwoju, Raport Prognoz Ruchu, Egis Avia & Egis Poland & Polconsult, 2008 r.
21. Plan Gospodarki Odpadami dla gminy Mierzęcice na lata 2004–2015, RG Mierzęcice, 2004 r.
22. Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta i Gminy Siewierz na lata 2004–2015 (projekt), Urząd Miasta i Gminy Siewierz, 2004 r.
23. Plan Odnowy Miejscowości Myszkowice do roku 2015, RG Bobrowniki, 2008 r.
24. Plan rozwoju lokalnego gminy Mierzęcice, RG Mierzęcice, 2008 r.
25. Plan Rozwoju Lokalnego Miasta i Gminy Siewierz na lata 2004 – 2006 i 2007 – 2013, Urząd Miasta i Gminy Siewierz, 2004 r.
26. Plan rozwoju lokalnego powiatu tarnogórskiego, SP w Tarnowskich Górach, 2004 r.
27. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2004, Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 68 z dnia 27 lipca 2004 r.
28. Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005 r.
29. Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Raport Zespołu Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, red. nauk. Michał Boni, Warszawa, 2009 r.
30. Prognoza oddziaływania na środowisko Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej, Bielsko–Biała, 2004 r.
31. Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, aktualność 2010 r.
32. Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2008 r.
33. Program Ochrony Środowiska dla gminy Mierzęcice na lata 2004–2012, RG Mierzęcice, 2004 r.
34. Program ograniczenia niskiej emisji dla gminy Mierzęcice, RG Mierzęcice, 2006 r.
35. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2007 r.
36. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Ministerstwo Transportu, Warszawa, 2007 r.
37. Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2007 – 2013, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2007 r.
38. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych, Dz. U. z 2003 r. Nr 139, poz. 1333.
39. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, Dz. U. z 2003 r. Nr 130, poz. 1192.
40. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych, Dz. U. Nr 130, poz. 1193 z późn. zmianami.
41. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 lipca 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, Dz. U. 2005 nr 197 poz. 1633.
42. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Dz. U. 2003 nr 164 poz. 1587.
43. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, Dz. U. 2004 nr 122 poz. 1273.
44. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych, Dz. U. 2006 nr 9 poz. 53.

45. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dla lotnisk cywilnych, Dz. U. Nr 130, poz. 859 z późn. zmianami.
46. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 lipca 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, Dz. U. 2006 nr 134 poz. 946.
47. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 maja 2003 r. w sprawie określenia lotnisk międzynarodowych, Dz. U. z 2003 r. Nr 99, poz. 910.
48. Sprawozdanie z realizacji Planu Gospodarki Odpadami w Gminie Bobrowniki za lata 2004 – 2006, RG Bobrowniki, 2007 r.
49. Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, Ministerstwo Transportu, Warszawa, 2007 r.
50. Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2006 r.
51. Strategia rozwoju miasta i gminy Siewierz na lata 2004 – 2015, Urząd Miasta i Gminy Siewierz, 2004/2005
52. Strategia rozwoju turystyki w województwie śląskim na lata 2004–2013, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2004 r.
53. Strategia rozwoju województwa śląskiego na lata 2000–2020, Samorząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2005.
54. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla gmin: Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarówice, Siewierz.
55. Trybuś. P., Układ drogowy województwa śląskiego, I Regionalne Forum Rozwoju Województwa Śląskiego – materiały konferencyjne, Katowice, 2009 r.
56. Uchwała Nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej – „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, Warszawa, 2008 r.
57. Uchwała Nr III/27/3/2008 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 27 sierpnia 2008 roku w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla MPL „Katowice” w Pyrzowicach, Katowice, 2008 r. – UCHYLONA
58. Uchwała Nr XIX/238/2008 Rady Gminy Ożarówice z dnia 20 listopada 2008 roku w sprawie: zmiany Załącznika do Uchwały Nr XVI/197/2008 Rady Gminy Ożarówice z dnia 3 czerwca 2008 roku w sprawie przyjęcia Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Gminy Ożarówice na lata 2008–2014.
59. Uchwała Nr XXIII/328/2009 Rady Gminy Ożarówice z dnia 2 kwietnia 2009 roku w sprawie: przyjęcia Wieloletniego Planu Inwestycyjnego Gminy Ożarówice na lata 2009–2014.
60. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zmianami.
61. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze, Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112 z późn. zmianami.
62. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, Dz.U. 1998 nr 91 poz. 576 z późn. zmianami.
63. Wstępna koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice, 2009 r.
64. Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubelskiego dotycząca wprowadzenia inwestycji celu publicznego pod nazwą: „Rozbudowa regionalnego portu lotniczego: Port lotniczy Lublin S.A. (Świdnik)”, Samorząd Województwa Lubelskiego, Lublin, 2009 r.



**Strony www:**

1. <http://rpo.slaskie.pl/>
2. <http://www.ais.pata.pl/aip/>
3. <http://www.bip.ozarowice.pl/>
4. <http://www.bobrowniki.pl/>
5. <http://www.gddkia.gov.pl/>
6. <http://www.katowice-airport.com/>
7. <http://www.mierzecice.pl/pl/glowna.php>
8. <http://www.mrr.gov.pl/>
9. <http://www.pansa.pl/>
10. <http://www.powiat.tarnogorski.pl/>
11. <http://www.przyroda.katowice.pl/>
12. <http://www.siewierz.pl/>
13. <http://www.slaskie.pl/>
14. <http://www.starostwo.bedzin.pl/>
15. <http://www.stat.gov.pl>
16. <http://www.ulc.gov.pl/>

## **ANEKS 3**

### **Słownik pojęć i skrótów**

**AGC** – Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych sporządzona w Genewie 31.05.1985 r.

**AGTC** – Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu.

**General Aviation (GA)** – jedna z dwóch kategorii lotnictwa cywilnego. Obejmuje wszystkie operacje lotnicze, które nie są lotnictwem cywilnym regularnym, czarterowym czy taksówkami powietrznymi.

**GZWP** – Główny Zbiornik Wód Podziemnych.

**Hub** – port lotniczy, który spełnia rolę głównego portu przesiadkowego z ofertą przelotów w wielu relacjach i infrastrukturą dostosowaną do obsługi ruchu przesiadkowego.

**ICAO** – International Civil Aviation Organisation – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

**Lądowisko** – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk.

**Lotnisko** – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.

**Przepustowość lotniska** – parametr określający możliwość obsługi ruchu przez port, wyraża się jako teoretyczna maksymalna liczba pasażerów bądź operacji lotniczych, którą dany port jest w stanie obsłużyć w jednostce czasu. Żeby lotnisko dobrze funkcjonowało, przepustowość powinna być większa niż ilość pasażerów w danym okresie.

**Samolot kodu C** – oznacza rozpiętość skrzydeł samolotu i odległość pomiędzy zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół podwozia. W samolotach kodu C rozpiętość skrzydeł wynosi od 24 m do mniej niż 36 metrów. Samoloty tego typu to m.in. Embraery EMB 120 EMB 170; Boeingi z rodziny B737; Airbus A320.

**Samolot kodu D** – oznacza rozpiętość skrzydeł samolotu i odległość pomiędzy zewnętrznymi krawędziami skrajnych kół podwozia. W samolotach kodu D rozpiętość skrzydeł wynosi od 36 m do mniej niż 52 metrów. Samoloty tego typu to m.in. Boeingi B757, B767; Airbusy A300, A310; McDonnell Douglas DC10, MD11.

**THR** – Threshold – próg drogi startowej

**Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T – Trans-European Transport Networks)** – sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stworzona w celu zapewnienia spójności kontynentu europejskiego.

## ANEKS 4

### Spis rycin, tabel i fotografii

Rycina 1: Zasięg terytorialny zmiany Planu.....	6
Rycina 2: Odległość w linii prostej [w km] pomiędzy MPL „Katowice” a najważniejszymi miastami województwa śląskiego.....	12
Rycina 3: MPL „Katowice” na tle systemu transportowego.....	13
Rycina 4: Położenie MPL „Katowice” na tle innych lotnisk i lądowisk.....	14
Rycina 5: Lotniska do których realizowane są połączenia regularne i czarterowe.....	14
Rycina 6: Orientacyjne położenie izolinii wyznaczających wysokość zabudowy w otoczeniu MPL „Katowice”.....	27
Rycina 7: Model przestrzennego zagospodarowania.....	31
Rycina 8: Obszar korytarzy ekologicznych.....	32
Rycina 9: Wizja rozwoju przewozów.....	32
Rycina 10: Schemat powiązań komunikacyjnych.....	33
Rycina 11: System monitoringu zmiany Planu.....	42
Tabela 1: Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia gmin położonych w obszarze objętym zmianą Planu.....	11
Tabela 2: Stanowiska archeologiczne figurujące w wojewódzkiej ewidencji zabytków archeologicznych.....	22
Tabela 3: Zakazy i nakazy w zagospodarowaniu strefy ochrony ornitologicznej.....	27
Tabela 4: Cele i kierunki polityki przestrzennej, działania i zadania.....	34
Tabela 5: Zadania niezbędne dla rozwoju MPL „Katowice” nie uwzględnione w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.....	35
Tabela 6: Zasady zagospodarowania obszaru przestrzennego rozwoju infrastruktury lotniskowej.....	36
Tabela 7: Zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalno–przestrzennych.....	39
Tabela 8: Wskaźniki monitoringu zadań o znaczeniu ponadlokalnym.....	44
Tabela 9: Źródło danych oraz pożądany kierunek zmian monitorowanych wielkości.....	45
Tabela 10: Proponowane wskaźniki monitoringu środowiskowych skutków wdrażania ustaleń zmiany Planu.....	47
Tabela 11: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego ze Strategią Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”.....	48
Tabela 12: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Koncepcją Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.....	51
Tabela 13: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Programem rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.....	52
Tabela 14: Zgodność zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z Planem Generalnym MPL „Katowice” w Pyrzowicach z 2008 r.....	52
Fotografia 1: Robot do unieszkodliwiania ładunków wybuchowych w trakcie pracy przed terminalem.....	24
Fotografia 2: Jeden z wozów bojowych Lotniskowej Straży Pożarnej (Pantera).....	24

## ANEKS 5

### Tryb prac nad zmianą Planu

Tryb i organizacja prac:

- Dla opracowania projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego Marszałek Województwa Śląskiego powołał Komitet Sterujący, Zespół Zadaniowy oraz Zespół Projektantów,
- Projekt zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego jest opracowywany przez samorządowe jednostki organizacyjne oraz wydział Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego odpowiedzialny za planowanie przestrzenne, stanowiące Zespół Projektantów,
- Projekt zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko jest sporządzany w oparciu o prace Komitetu Sterującego, Zespołu Zadaniowego, Konsultanta Planu oraz Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno–Architektonicznej,
- Koordynowanie prac nad sporządzeniem projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego Marszałek Województwa Śląskiego powierzył Konsultantowi Planu,
- Zadaniem Komitetu Sterującego jest wskazanie scenariusza rozwoju przestrzennego oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do obszaru zmiany Planu,
- Zadaniem Zespołu Zadaniowego jest wskazanie kierunków zagospodarowania i konkretnych zadań w odniesieniu do obszaru zmiany Planu,
- Zadaniem WKUA jest opiniowanie poszczególnych etapów projektu zmiany Planu,
- Konsultant Planu jest odpowiedzialny za metodologię budowy projektu zmiany Planu,
- Zadaniem Zespołu Projektantów jest opracowanie projektu dokumentu w formie tekstowej i graficznej wraz z prognozą.

Ogólny harmonogram prac:

- Podjęcie przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwały o przystąpieniu do sporządzenia zmiany Planu,
- Powołanie przez Marszałka Województwa Śląskiego zespołów i komitetów oraz przyjęcie trybu prac nad zmianą planu,
- Zawiadomienie o przystąpieniu – ogłoszenie w prasie ogólnopolskiej, obwieszczenie w urzędach gmin, w starostach, w urzędzie marszałkowskim i urzędzie wojewódzkim, a także wystosowanie odpowiedniego pisma do właściwych organów i instytucji,
- Wystąpienie do Wojewody Śląskiego i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o zakres prognozy oddziaływania na środowisko zmiany Planu,
- Opracowanie metodologii prac nad zmianą Planu przez Konsultanta Planu,
- Rozpatrywanie wniosków nadesłanych przez organy i instytucje,
- Sporządzenie opracowania ekofizjograficznego do zmiany Planu przez CDPGŚ,
- Ponowne wystąpienie o zakres prognozy oddziaływania na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach, w związku ze zmianą przepisów szczególnych,
- Opracowanie projektu zmiany Planu,
- Opracowanie projektu prognozy oddziaływania na środowisko zmiany Planu przez CDPGŚ,
- Uzyskanie opinii WKUA na temat projektu zmiany Planu – rekomendacja dla poddania projektu procedurze opiniowania i uzgadniania,
- Wystąpienie do odpowiednich organów i instytucji oraz właściwych ministrów o zaopiniowanie lub uzgodnienie projektu zmiany Planu,
- Sporządzenie ostatecznej wersji zmiany Planu wraz z prognozą,

- Przyjęcie dokumentu przez Zarząd Województwa Śląskiego,
- Uchwalenie zmiany Planu przez Sejmik Województwa Śląskiego,
- Przekazanie Wojewodzie Śląskiemu uchwalonego dokumentu wraz z dokumentacją prac planistycznych celem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

## ANEKS 6

### Uczestnicy prac nad zmianą Planu (marzec 2007 r. – 2010 r.)

#### Komitet Sterujący ds. zmiany Planu

- Janusz Moszyński – Marszałek Województwa Śląskiego (do stycznia 2008 r.),
- Bogusław Śmigieński – Marszałek Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.),
- Sławomir Kowalski – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (do listopada 2007 r.),
- Piotr Spyra – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.),
- Artur Tomasiak – Prezes Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A.,
- Robert Tomanek – Prorektor ds. Organizacyjnych Akademii Ekonomicznej w Katowicach,
- Adam Ździebło – Z-ca Przewodniczącego Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego (do lutego 2009 r.),
- Waław Kania – Członek Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego,
- Włodzimierz Skalik – Członek Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego.

#### Zespół Zadaniowy ds. zmiany Planu

- Andrzej Baksik – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego – Kierownik Zespołu,
- Zbigniew J. Kamiński (2007 – 2008 r.),
- Tadeusz Adamski – Wydział Gospodarki,
- Jacek Branicki (2007 – 2008 r.),
- Wojciech Broł – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (od sierpnia 2009 r.),
- Renata Bula – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (od grudnia 2008 r.),
- Ewa Burchat-Błachuta – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Michał Brzezinka – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (od sierpnia 2009 r.),
- Krystyna Brzozowska-Eymar – Wydział Promocji i Współpracy Międzynarodowej (od grudnia 2008 r.),
- Maria Dzierżęga – Wydział Rozwoju Regionalnego (2007 – sierpnia 2009 r.),
- Marek Franczak – Wydział Gospodarki (od grudnia 2008 r.),
- Barbara Fraszczyńska – Wydział Zamówień Publicznych i Nadzoru Właścicielskiego (od grudnia 2008 r.),
- Stanisław Gawlas (od grudnia 2008 r.),
- Adam Hajduga – Wydział Promocji i Współpracy Międzynarodowej (2007 – 2008 r.),
- Bartłomiej Jankowski – Wydział Geodezji Kartografii i Gospodarki Nieruchomościami (od grudnia 2008 r.),
- Agnieszka Kawecka – Kędzierska – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Jan Kohut – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku-Białej (2007 – 2008 r.),
- Tomasz Kołton – Wydział Rozwoju Regionalnego (od sierpnia 2009 r.),
- Agnieszka Kostempska (2007 – 2008 r.),
- Ewa Kudelko – Wydział Komunikacji i Transportu (od sierpnia 2009 r.),
- Anna Kwiecień (2007 – 2008 r.),
- Katarzyna Mateja – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Joanna Miśka – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Jerzy Parusel – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Tomasz Pęszor – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (do sierpnia 2009 r.),
- Mariusz Raczek – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,

- Irena Sawicka – Wydział Komunikacji i Transportu (od grudnia 2008 r. do sierpnia 2009 r.),
- Mirosława Siejda – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Zbigniew Tabor – Zarząd Dróg Wojewódzkich (od grudnia 2008 r.),
- Zdzisław Wieland – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (od grudnia 2008 r.).

Konsultant Planu ds. zmiany Planu – dr inż. arch. Stanisław Gawlas (od listopada 2008 r.).

#### Zespół Projektantów zmiany Planu

- Jan Kohut – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej – kierujący pracami projektowymi (2007 – 2008 r.),
- Iwona Górka – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej (2007 – 2008 r.),
- Joanna Karczmarek–Mikuszevska – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej (2007 – 2008 r.),
- Ryszard Polewka – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej (2007 – 2008 r.),
- Danuta Romańczyk – Biuro Planowania Przestrzennego w Bielsku–Białej (2007 – 2008 r.),
- Agnieszka Henel – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (2007 – 2008 r.),
- Dorota Serwecińska – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (2007 – 2008 r.),
- Zbigniew J. Kamiński (2007 – 2008 r.),
- Stanisław Gawlas – konsultant Planu (od grudnia 2008 r.),
- Wojciech Broł – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (od sierpnia 2009 r.),
- Ewa Burchat–Błachuta – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Michał Brzezinka – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (od grudnia 2008 r.),
- Renata Bula – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Agnieszka Kawecka–Kędzierska – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Katarzyna Mateja – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Alicja Miszta – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Joanna Miśka – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Jacek Noga – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (od grudnia 2008 r.),
- Jerzy Parusel – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Tomasz Pęszor – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego (do sierpnia 2009 r.),
- Joanna Pipała–Trzeciak – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Mariusz Raczek – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Michał Romańczyk – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska (od grudnia 2008 r.),
- Katarzyna Skowrońska – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Mirosława Siejda – Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego,
- Agnieszka Wower – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska,
- Zdzisław Wieland – Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska.

#### Wojewódzka Komisja Urbanistyczno–Architektoniczna

- Andrzej Baksik,
- Ewa Burchat–Błachuta,
- Michał Buszek,
- Wiesław Chmielewski,
- Krzysztof Gasidło,
- Stanisław Gawlas,
- Krzysztof Gorgoń (od stycznia 2010 r.),
- Jan Grygorowicz,
- Elżbieta Grzelak,
- Teresa Homan–Chanek,

- Maciej Kaczkowski,
- Tadeusz Kmiec,
- Tomasz Studniarek (do grudnia 2009 r.),
- Marek Tomaszewski.

### Zarząd Województwa Śląskiego

#### I skład

- Janusz Moszyński – Marszałek Województwa Śląskiego (do stycznia 2008 r.),
- Sławomir Kowalski – Wicemarszałek Województwa Śląskiego (do listopada 2007 r.),
- Grzegorz Szyrka – Wicemarszałek Województwa Śląskiego (do stycznia 2008 r.),
- Jarosław Kołodziejczyk – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (do stycznia 2008 r.),
- Marian Ormaniec – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (do stycznia 2008 r.).

#### II skład

- Bogusław Śmigielski – Marszałek Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.),
- Marian Ormaniec – Wicemarszałek Województwa Śląskiego (od stycznia do października 2008 r.),
- Adam Stach – Wicemarszałek Województwa Śląskiego (od listopada 2008 r.),
- Zbyszek Zaborowski – Wicemarszałek Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.),
- Mariusz Kleszczewski – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.),
- Piotr Spyra – Członek Zarządu Województwa Śląskiego (od stycznia 2008 r.).

### Radni Sejmiku Województwa Śląskiego III kadencji

- |  |  |
|--|--|
| • Jan Borzymowski,                             | • Sławomir Kowalski (do listopada 2007 r.),  |
| • Alfred Brudny,                               | • Gabriela Lenartowicz (do marca 2008 r.),   |
| • Józef Buszman (od listopada 2007 r.),        | • Ewa Lewandowska (do kwietnia 2008 r.),     |
| • Ludgarda Buzek,                              | • Piotr Lewandowski,                         |
| • Piotr van der Cohen (do listopada 2007 r.),  | • Ryszard Majer (do grudnia 2009 r.),        |
| • Michał Czarski,                              | • Wiesław Maras,                             |
| • Barbara Dworak,                              | • Marek Migas,                               |
| • Marian Gajda,                                | • Henryk Moskwa,                             |
| • Aleksandra Gajewska (od listopada 2007 r.),  | • Janusz Moszyński,                          |
| • Andrzej Hutnik,                              | • Witold Naturski,                           |
| • Mieczysław Jagiełło,                         | • Marian Ormaniec,                           |
| • Marian Jarosz,                               | • Marek Parkitny (od listopada 2007 r.),     |
| • Paweł Kaleta,                                | • Antoni Piechniczek (do listopada 2007 r.), |
| • Andrzej Kamiński,                            | • Leszek Piotrowski (do marca 2010 r.),      |
| • Wacław Kania,                                | • Krzysztof Rybka (od marca 2009 r.),        |
| • Bronisław Karasek (od kwietnia 2010 r.),     | • Włodzimierz Skalik,                        |
| • Sergiusz Karpiński,                          | • Leokadia Sobczyńska (do stycznia 2007 r.), |
| • Jan Kawulok,                                 | • Czesław Sobierajski,                       |
| • Paweł Kaleta (od kwietnia 2008 r.),          | • Piotr Spyra,                               |
| • Marcin Kędracki,                             | • Krzysztof Stachowicz,                      |
| • Mariusz Kleszczewski (od listopada 2007 r.), | • Martyna Starc,                             |
| • Zygmunt Klosa (do marca 2008 r.),            |  |

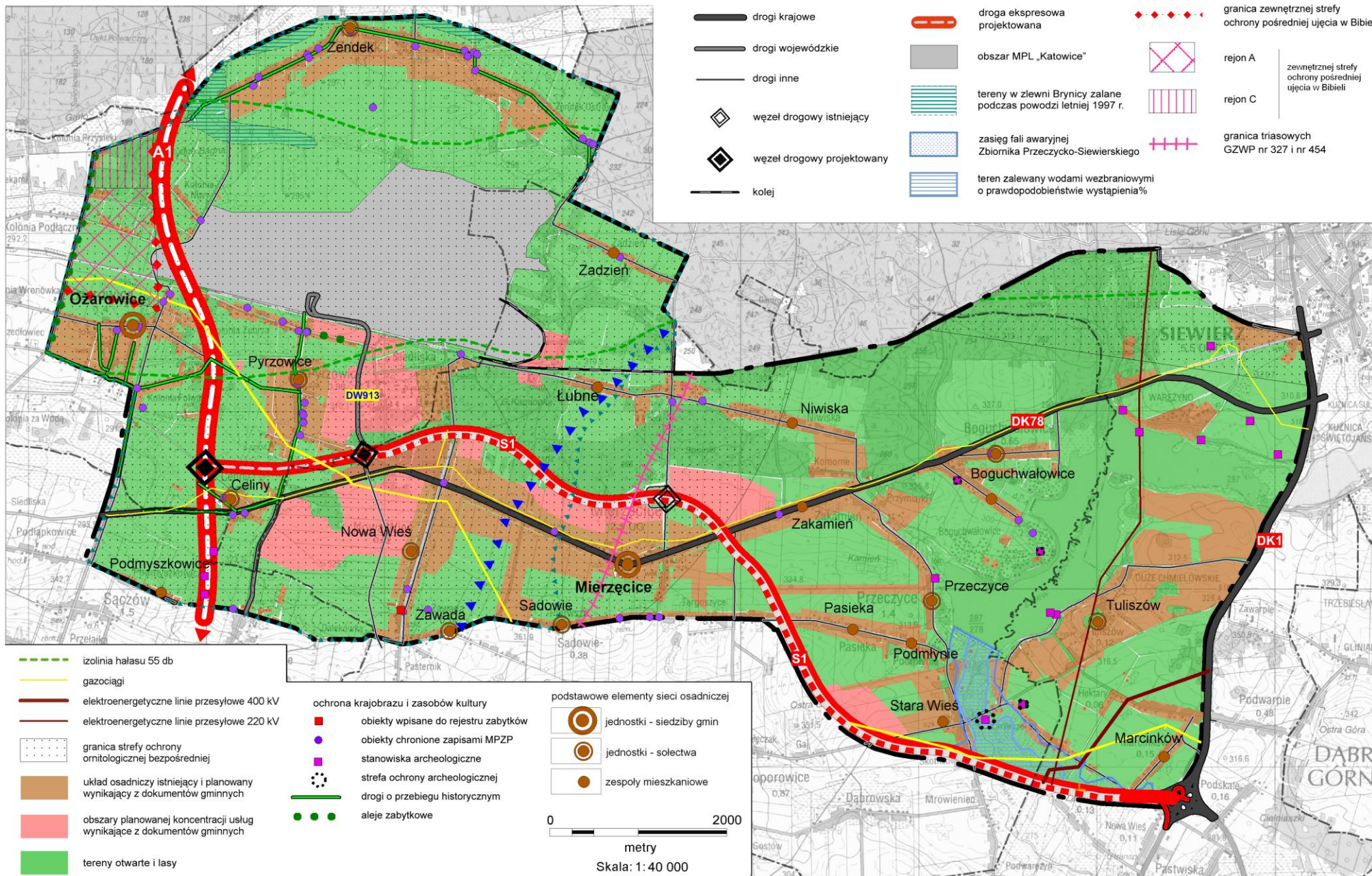


- Cezary Stryjak,
  - Andrzej Szewiński (do listopada 2007 r.),
  - Grzegorz Szpyrka,
  - Grzegorz Sztolcman (do listopada 2007 r.),
  - Tadeusz Szymonik (od stycznia 2010 r.),
  - Krzysztof Śląski,
  - Bogusław Śmigielski,
  - Jacek Świerkocki (od lutego 2007 r.),
  - Jacek Świetlicki,
- Karol Węglarzy,
  - Zygmunt Wilk,
  - Adam Wolak,
  - Tomasz Wrona (od listopada 2007 r.),
  - Wojciech Zamorski,
  - Piotr Zarzycki (od listopada 2007 r.),
  - Adam Zdziebło (do lutego 2009 r.),
  - Piotr Zienc,
  - Jerzy Ziętek (do listopada 2007 r.).



# ZMIANA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

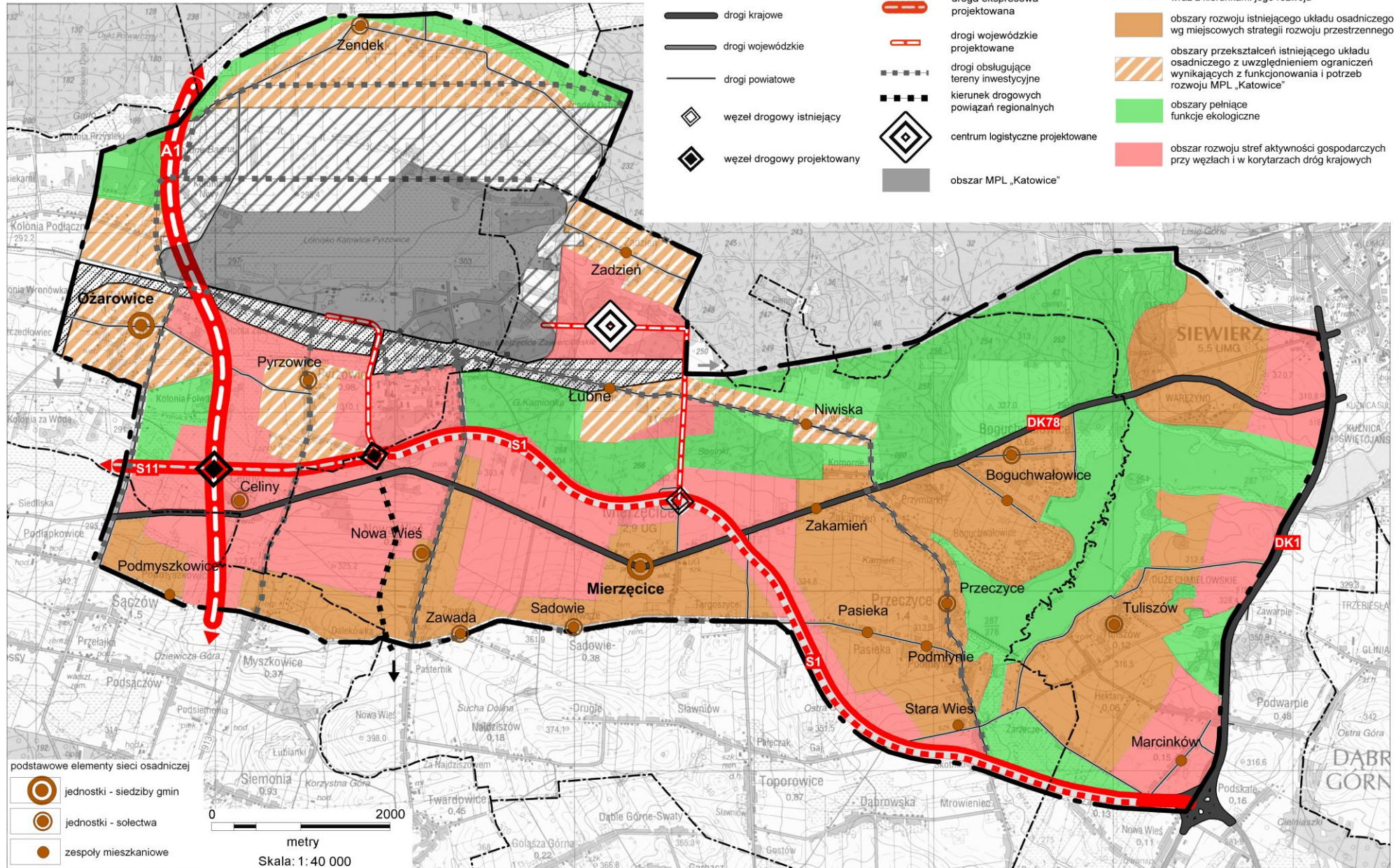
## PLANSZA: UWARUNKOWANIA I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO





# ZMIANA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

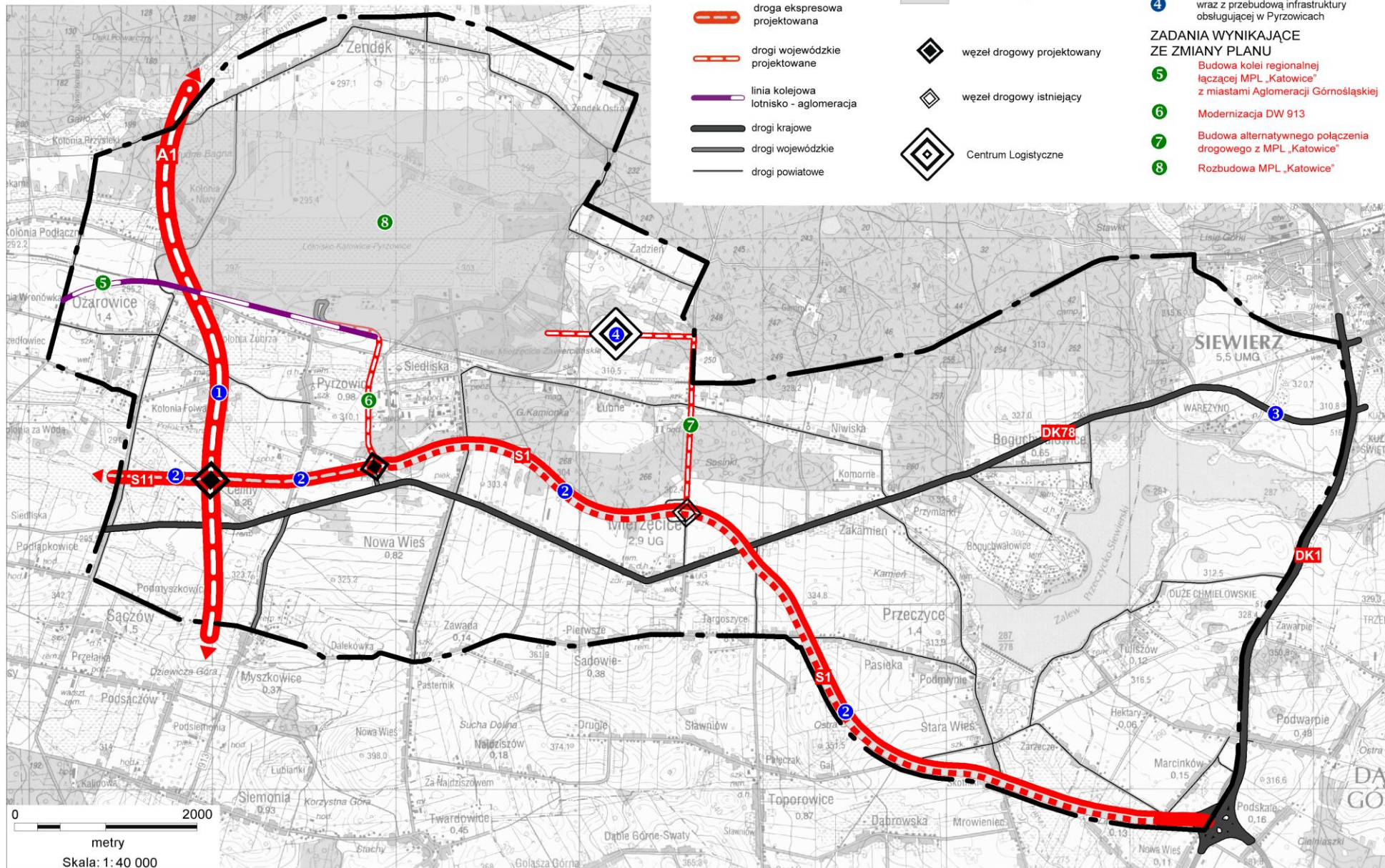
## PLANSZA: USTALENIA I KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO





# ZMIANA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

## PLANSZA: ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM



### ZADANIA WYNIKAJĄCE Z PLANU WOJEWÓDZTWA 2004 r.

- 1 Budowa autostrady A1
- 2 Budowa dróg ekspresowych S1, S11
- 3 Modernizacja drogi krajowej nr 78
- 4 Budowa Centrum Logistycznego wraz z przebudową infrastruktury obsługującej w Pyzowicach

### ZADANIA WYNIKAJĄCE ZE ZMIANY PLANU

- 5 Budowa kolei regionalnej łączącej MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej
- 6 Modernizacja DW 913
- 7 Budowa alternatywnego połączenia drogowego z MPL „Katowice”
- 8 Rozbudowa MPL „Katowice”