**Miasto Rybnik**
**Gmina i Miasto Czerwionka-Leszczyny**
**Gmina Godów**
**Gmina Gorzyce**
**Miasto Jastrzębie-Zdrój**
**Gmina Mszana**
**Gmina Świerklany**
**Miasto Żory**

# Diagnoza potencjału rozwojowego obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż autostrady A-1 na terenie subregionu zachodniego województwa śląskiego

## ZESZYT I: DELIMITACJA I DIAGNOZA POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

### OBSZARU FUNKCJONALNEGO ZLOKALIZOWANEGO WZDŁUŻ AUTOSTRADY A-1, OBEJMUJĄCEGO MIASTO RYBNIK, GMINĘ I MIASTO CZERWIONKA-LESZCZYNY, GMINĘ GODÓW, GMINĘ GORZYCE, MIASTO JASTRZĘBIE-ZDRÓJ, GMINĘ MSZANA, GMINĘ ŚWIERKLANY, MIASTO ŻORY

**Rybnik 2014**

Fundacja Kreatywny Śląsk

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

## Autorzy Opracowania:

Marcin Budziński

Błażej Kmieć

Tadeusz Kmieć

Mariusz Raczek

Krzysztof Wrana

Wacław Wrana

# Streszczenie

Delimitacja obszaru funkcjonalnego oraz jego Strategia rozwoju powstała w ramach projektu „Diagnoza potencjału rozwojowego obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż autostrady A-1 na terenie subregionu zachodniego województwa śląskiego", realizowanego przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych" ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013) oraz z budżetów gmin uczestniczących w projekcie.

W obszarze subregionu zachodniego województwa śląskiego zidentyfikowano dwa miejskie obszary funkcjonalne (MOF): „Rybnika" oraz „Raciborza". Obszar funkcjonalny Rybnika jest obszarem o randze regionalnej: liczy ponad 585 tysięcy mieszkańców, mieszkających na powierzchni ponad 1000km$^2$. Obszar funkcjonalny Raciborza, o randze lokalnej, liczy blisko 98 tysięcy mieszkańców i ma powierzchnię ponad 400km$^2$.

Obszarem funkcjonalnym zawierającym gminy zlokalizowane wzdłuż autostrady A-1 jest obszar „Rybnika", którego rdzeń stanowią miasta: Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory, Wodzisław Śląski, Rydułtowy, Radlin oraz Pszów. Strefę zewnętrzną stanowią natomiast gminy: Czerwionka-Leszczyny, Gorzyce, Pawłowice, Godów, Zebrzydowice, Strumień, Świerklany, Suszec, Lyski, Gaszowice, Lubomia, Mszana, Marklowice, Jejkowice.

W wyniku analizy zapisów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin analizowanego obszaru określono strategiczne grupy działań dla rozwoju przestrzennego obszaru funkcjonalnego w rejonie autostrady A-1. Zasadniczymi celami, obszarami działań i politykami wg studiów uwarunkowań są: powiązania wewnętrzne; wyznaczanie nowych stref aktywności gospodarczej w nawiązaniu do autostrady i planowanych powiązań komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym; realizacja nowych obszarów aktywności dla funkcji metropolitalnych w Rybniku; rewitalizacja obszarów śródmiejskich w związku z utratą ich dotychczasowej funkcji lub w wyniku zmian charakterystycznych dla wzrostu rangi ośrodka; prowadzenie świadomej polityki wobec terenów mieszkaniowych; podnoszenie jakości życia mieszkańców; ochrona środowiska naturalnego deklarowana we wszystkich celach studiów uwarunkowań; polityka wobec rolnictwa realizowana szczególnie w obszarze gmin południowych; utrzymanie funkcji górniczej na całości obszaru z preferencjami dla potrzeb zagospodarowania powierzchni i minimalizacji negatywnych skutków eksploatacji; wykorzystanie oraz niwelowanie negatywnych skutków planowanych i zrealizowanych układów komunikacyjnych w tym głównie autostrady A-1; wykorzystanie układów szynowych dla odtworzenia systemu transportu kolejowego oraz w odcinkach likwidowanych dla innych form transportu; realizacja brakujących elementów infrastruktury technicznej. Z uwagi na różny okres powstania studiów oraz zmieniające się uwarunkowania w badanych gminach przeprowadzono wywiad standaryzowany dla określenia aktualnych strategicznych preferencji rozwojowych. W wyniku wywiadu określono strategiczne tereny oraz ich

funkcje, a także inwestycje infrastrukturalne istotne dla rozwoju. Z przeprowadzonych wywiadów wynika, że we wszystkich gminach kreowanie terenów o funkcjach produkcyjno - usługowych traktowane jest jako podstawowy element procesu zmiany struktury gospodarczej i tworzenia miejsc pracy alternatywnych wobec dominującego sektora górniczego i przemysłów około górniczych. Wskazano najważniejsze obszary rewitalizacji i rekultywacji oraz funkcje warunkujące podnoszenia jakości życia o zasięgu lokalnym i regionalnym. Zwraca uwagę duża ilość obszarów sportu oraz obiektów przeznaczonych dla sportu kwalifikowanego. Wskazano kluczowe dla obszaru inwestycje infrastruktury transportowej i logistyki. W relacji do nich przeanalizowano lokalizację terenów strategicznych wg kryterium dostępności od węzłów autostrady A-1 oraz od rdzenia MOF Katowice. Zarysowano kluczowe elementy systemu powiązań środowiskowych, dóbr kultury oraz rolniczej przestrzeni produkcyjnej wraz z możliwymi sposobami ich wykorzystania.

Obszar objęty Strategią rozwoju obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż autostrady A-1, obejmuje osiem jednostek samorządu terytorialnego, które zajęły liderską pozycję w procesie kształtowania obszaru funkcjonalnego usytuowanego wzdłuż autostrady A-1 na odcinku przebiegającym przez subregion zachodni województwa śląskiego, to jest: miasto Rybnik, gminę i miasto Czerwionka-Leszczyny, gminę Godów, gminę Gorzyce, miasto Jastrzębie-Zdrój, gminę Mszana, gminę Świerklany, gminę miejską Żory.
Strategia została opracowana przy wykorzystaniu wyników prac związanych z określeniem zakresu przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż autostrady A-1 na terenie subregionu zachodniego województwa śląskiego. Ponadto, na potrzeby opracowania Strategii przeprowadzono szereg prac diagnostycznych polegających na analizie dokumentacji źródłowej, zebraniu danych statystycznych opisujących sytuację bieżącą i perspektywy rozwoju gmin, badaniu opinii podmiotów związanych z obszarem, w szczególności mieszkańców, przedsiębiorców, organizacji pozarządowych. W całym procesie opracowania Strategii współpracowano z menedżerami lokalnymi odpowiedzialnymi za rozwój wymienionych wcześniej jednostek terytorialnych

W wyniku przeprowadzony prac, główny cel strategiczny rozwoju obszaru funkcjonalnego został sformułowany w nawiązaniu do położenia geograficznego i komunikacyjnego obszaru, a w szczególności relacji, które powinny być kształtowane z sąsiednimi aglomeracjami w oparciu o poprawiające się na skutek realizacji autostrady A-1 połączenia komunikacyjne. Cel ten został zdekomponowany na dwa cele strategiczne. Pierwszy z nich odnosi się do wykorzystania atutów autostrady A-1 dla przyciągnięcia nowych inwestorów do obszaru funkcjonalnego oraz podniesienia ogólnej atrakcyjności biznesowej obszaru, natomiast drugi powiązany jest z szeroko rozumianym wyzwaniem mobilności stanowiącej wyznacznik współczesnej, globalizującej się rzeczywistości.

Dla celów strategicznych sformułowano cele szczegółowe odzwierciedlające w pełniejszy sposób zakres wartości, które powinny być uzyskiwane na rzecz rozwoju obszaru funkcjonalnego. Cel strategiczny pierwszy został rozpisany przez pięć celów szczegółowych odnoszących się do:

- atrakcyjności terenów inwestycyjnych,
- relacji między rozwojem inwestycji a środowiskiem przyrodniczym,
- jakości miejsc pracy,
- rozwoju kapitału ludzkiego,
- wizerunku inwestycyjnego.

Dla drugiego z celów strategicznych sformułowano sześć celów szczegółowych dotyczących kolejno:

- wewnętrznej i zewnętrznej spójności transportowej,
- innowacyjnych sieci współpracy,
- rewitalizacji,
- usługi czasu wolnego,
- mieszkalnictwo,
- usługi publiczne.

Dla wyróżnionych celów szczegółowych sformułowano kierunki działań. Kolejnym istotnym elementem Strategii są projekty kluczowe interesujące dla gmin analizowanego obszaru funkcjonalnego. Projekty te nie wyczerpują pełnego zakresu wdrażania Strategii, jednak określają wstępne pole wspólnych zainteresowań gmin obszaru.

W części realizacyjnej dokumentu określono system instytucjonalny jego wdrażania oraz zasady i główne źródła finansowania realizacji. Dla zapewnienia powodzenia procesu wdrażania Strategii i osiągniecia zawartych w niej celów określono również mechanizmy i wskaźniki monitorowania.

Niniejsze opracowanie zostało podzielone na trzy Zeszyty:

- W Zeszycie I przedstawiono wyniki delimitacji obszaru funkcjonalnego oraz diagnozę jego potencjałów, a także opis i wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych,
- W Zeszycie II przedstawiono Strategię rozwoju obszaru, system jej wdrażania oraz monitorowania realizacji zaproponowanych działań.
- W Zeszycie III przedstawiono zestawienia tabelaryczne oraz załączniki.

# Zeszyt I

# Spis treści

**Streszczenie** ..... **3**

**Spis treści** ..... **7**

**Spis tabel, wykresów, schematów, map** ..... **9**

**Wprowadzenie** ..... **13**

**1. Wprowadzenie** ..... **14**

**2. Cel opracowania** ..... **15**

**3. Zasady realizacji opracowania** ..... **17**

**4. Struktura dokumentu** ..... **17**

**Część I: Diagnoza i delimitacja obszaru funkcjonalnego** ..... **18**

**1. Delimitacja miejskiego obszaru funkcjonalnego** ..... **19**

1.1. Definicje obszarów funkcjonalnych ..... 21
1.2. Podsumowanie ..... 24
1.3. Rola obszarów funkcjonalnych ..... 25
1.3.1. Obszary funkcjonalne w kontekście polityki krajowej ..... 25
1.3.2. Obszary funkcjonalne w województwie śląskim ..... 31
1.4. Analiza wybranych metodyk wyznaczania obszarów funkcjonalnych ..... 34
1.4.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 ..... 35
1.4.2. Kryteria delimitacji MRR ..... 36
1.4.3. Metodyka OECD ..... 56
1.5. Przyjęta metodyka oraz założenia ..... 58
1.6. Wyniki delimitacji ..... 61
1.7. Porównanie wyników ..... 64
1.7.1. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” ..... 64
1.7.2. ESPON 1.4.3. Study on urban functions ..... 65

**2. Analiza obszaru** ..... **66**

2.1. Cele strategiczne wg studiów uwarunkowań. Kompatybilność studiów ..... 66
2.2. Dostępność komunikacyjna terenów ..... 71
2.3. Tereny strategiczne dla rozwoju obszaru ..... 76
2.3.1. Metoda opracowania ..... 76
2.3.2. Tereny uznane za istotne w rozwoju obszaru w relacji do dostępności komunikacyjnej ..... 79
2.3.3. Strategiczne tereny rozwoju ..... 80
2.4. Uwarunkowania środowiskowe i przyrodnicze. Rolnicza przestrzeń produkcyjna ..... 84
2.5. Inwestycje komunikacyjne wpływające na atrakcyjność terenów ..... 86

2.6. Suburbanizacja ..... 88
2.7. Analiza powiązań wewnątrz obszaru oraz powiązań zewnętrznych ..... 93
2.7.1. Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1 ..... 93
2.7.2. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 ..... 96
2.7.3. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w miejskim obszarze funkcjonalnym ..... 97
2.7.4. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim ..... 98
2.7.5. Podsumowanie ..... 99
2.8. Inne problemy ujawnione w trakcie przeprowadzonych wywiadów ..... 100
2.8.1. Znaczenie bliskości aglomeracji Ostrawsko-Karwińskiej ..... 100
2.8.2. Problemy współpracy i promocji ..... 100

**Część II: Opis przeprowadzonych konsultacji społecznych ..... 101**

**1. Zakres konsultacji, oferta usług i spójność badanego obszaru ..... 102**

**2. Pożądane zmiany w wymiarze jakości życia i wysokiej atrakcyjności ekonomicznej ..... 117**

**3. Wybrane wnioski z konsultacji społecznych z organizacjami pracodawców i organizacjami pozarządowymi ..... 126**

# Spis tabel, wykresów, schematów, map

**Spis tabel:**

Tabela 1: Charakterystyki typów obszarów funkcjonalnych wg KPZK 2030 .....35
Tabela 2: Problemy związane z jakością i aktualnością danych wykorzystywanych w delimitacji obszarów funkcjonalnych na podstawie Kryteriów delimitacji MRR 39
Tabela 3: Sumaryczne charakterystyki wyznaczonych obszarów funkcjonalnych .....61
Tabela 4: Szczegółowe charakterystyki wyznaczonych obszarów funkcjonalnych.....63
Tabela 5: Cele strategiczne wg studiów uwarunkowań dla poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego .....70
Tabela 6: Udział powierzchni gmin w izochronach dojazdu z autostrady A-1.....73
Tabela 7: Struktura terenów strategicznych w całości obszaru i izochronach dojazdu .....79
Tabela 8: Porównanie powierzchni terenu z terenami strategicznymi dla inwestycji rozwojowych (tzw. ”terenów ofertowych”) .....80
Tabela 9: Struktura terenów strategicznych w całości obszaru i izochronach dojazdu – zmiana na skutek poprawy dostępności komunikacyjnej spowodowanej nowymi inwestycjami drogowymi.....86
Tabela 10: Najwyższe i najniższe wskaźniki „rozgęszczenia zabudowy” w latach 1990-2006 (wzrostu powierzchni terenów zabudowanych względem wzrostu liczby ludności).....89
Tabela 11: 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1.....96
Tabela 12: 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w MOF .....97
Tabela 13: 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim (poza miejskim obszarem funkcjonalnym) .....98
Tabela 14: Struktura respondentów badań ankietowych.....103
Tabela 15: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? .....118
Tabela 16: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? (c.d.).....119
Tabela 17: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A 1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej?.....122
Tabela 18: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A 1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej? (c.d.).....123
Tabela 19: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie są pożądane kierunki rozwoju obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji?.....126
Tabela 20: Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie są najważniejsze oczekiwania / potrzeby wobec obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji? .....128

**Spis wykresów:**

Wykres 1: Rozkład statystyczny kryterium liczby zameldowań z miast do gminy na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne) .....44
Wykres 2: Rozkład statystyczny kryterium udziału pracujących w zawodach pozarolniczych (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne) .....46
Wykres 3: Rozkład statystyczny kryterium liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne) .....48
Wykres 4: Rozkład statystyczny kryterium udziału podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne) ..50
Wykres 5: Rozkład statystyczny kryterium gęstości zaludnienia bez lasów i wód – osób/km$^2$ (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne) .....52
Wykres 6: Rozkład statystyczny kryterium liczby mieszkań oddanych do użytku w latach 2003-2012 na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne).....54
Wykres 7: Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1 .....94
Wykres 8: Struktura rynków pracy oraz dojazdów do nich. .....95
Wykres 9: Struktura powiązań między gminami.....96
Wykres 10: Struktura mieszkańców objętych konsultacjami społecznymi .....104
Wykres 11: Struktura oferty udogodnień lub usług w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku i Żorach, z których respondenci korzystają regularnie .....106
Wykres 12: Struktura oferty udogodnień lub usług w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku i Żorach, z których respondenci korzystają okazjonalnie .....107
Wykres 13: Struktura oferty udogodnień lub usług w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach, z których respondenci korzystają regularnie .....108
Wykres 14: Struktura oferty udogodnień lub usług w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach, z których respondenci korzystają okazjonalnie .....109
Wykres 15: Struktura oferty udogodnień lub usług w innych miastach w kraju lub zagranicą, z których respondenci korzystają regularnie .....110
Wykres 16: Struktura oferty udogodnień lub usług w innych miastach w kraju lub zagranicą, z których respondenci korzystają okazjonalnie .....111
Wykres 17: Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku lub Żorach .....112
Wykres 18: Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku lub Żorach .....113
Wykres 19: Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach .....113
Wykres 20: Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach .....114
Wykres 21: Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w innych miastach w kraju lub zagranicą .....114

Wykres 22: Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w innych miastach w kraju lub zagranicą ....115
Wykres 23: Spójność infrastrukturalna (komunikacyjna) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego ....116
Wykres 24: Spójność gospodarcza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego ....116
Wykres 25: Spójność społeczno-kulturalna Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego ....116
Wykres 26: Obszary działania organizacji pozarządowych i pracodawców dla ich działalności podstawowej ....129
Wykres 27: Obszary działania organizacji pozarządowych i pracodawców dla ich działalności dodatkowej ....130
Wykres 28: Struktura pochodzenia partnerów organizacji pozarządowych i pracodawców dla wspólnych projektów zrealizowanych i realizowanych ....131
Wykres 29: Struktura pochodzenia partnerów organizacji pozarządowych i pracodawców dla wspólnych projektów planowanych ....132
Wykres 30: Struktura pracowników i wolontariuszy organizacji pozarządowych i pracodawców według ich miejsca zamieszkania ....133

**Spis schematów:**

Schemat 1: Układ logiczny opracowania ....16
Schemat 2: Metodyka prac badawczych nad delimitacją obszaru funkcjonalnego ....19
Schemat 3: Pożądane cechy metodyki delimitacji ....19
Schemat 4: Struktura dokumentów i opracowań dotyczących delimitacji obszarów funkcjonalnych ....20
Schemat 5: Klasyfikacja obszarów funkcjonalnych wg KPZK 2030 ....21

**Spis map:**

Mapa 1: Rdzenie obszarów funkcjonalnych wg zmodyfikowanych Kryteriów delimitacji MRR ....41
Mapa 2: Udział dojeżdżających do pracy do hipotetycznego rdzenia: Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław ....42
Mapa 3: Udział dojeżdżających do pracy do hipotetycznego rdzenia Racibórz ....43
Mapa 4: Liczba zameldowań z miast do gminy na 1000 mieszkańców ....45
Mapa 5: Udział pracowników zatrudnionych w zawodach pozarolniczych ....47
Mapa 6: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców ....49
Mapa 7: Udział podmiotów w usługach wyższego rzędu ....51
Mapa 8: Gęstość zaludnienia bez lasów i wód (os/km2) ....53
Mapa 9: Liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2003-2012 na 1000 mieszkańców ....55
Mapa 10: Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego oraz w otoczeniu autostrady A-1 ....62
Mapa 11: Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego wg Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” ....64
Mapa 12: Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego wg ESPON 1.4.3. Study on urban functions ....65
Mapa 13: Zestawienie rysunków Studiów uwarunkowań w analizowanym obszarze ....67
Mapa 14: Dostępność komunikacyjna terenów od autostrady A-1 w obszarze opracowania 72

Mapa 15: Dostępność komunikacyjna terenów w obszarze opracowania z rdzenia MOF Katowickiego - od autostrady A-1 ....74
Mapa 16: Dostępność komunikacyjna terenów od autostrady A-1 w obszarze opracowania po realizacji wybranych inwestycji komunikacyjnych ....75
Mapa 17: Tereny strategiczne dla rozwoju obszaru funkcjonalnego ....78
Mapa 18: Tereny sportu i rekreacji o specjalizacji regionalnej/subregionalnej ....83
Mapa 19: Tereny logistyki i lotniska oraz lądowiska ....84
Mapa 20: Podstawowy układ systemu powiązań środowiskowych ....85
Mapa 21: Dostępność komunikacyjna terenów strategicznych z uwzględnieniem głównych planowanych inwestycji drogowych ....87
Mapa 22: Wskaźniki „rozgęszczenia zabudowy" w latach 1990 – 2006 (wzrostu powierzchni terenów zabudowanych względem wzrostu liczby ludności) ....90
Mapa 23: Zmiana powierzchni terenów zainwestowanych w latach 1990 - 2006 ....90
Mapa 24: Zmiana liczby ludności w latach 1990 - 2006 ....91
Mapa 25: Zmiany powierzchni terenów zainwestowanych w latach 1990 - 2006 ....92
Mapa 26: Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 ....97
Mapa 27: Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w miejskim obszarze funkcjonalnym ....98
Mapa 28: Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim (poza miejskim obszarem funkcjonalnym) ....99

# Wprowadzenie

# 1. Wprowadzenie

Zachodzące zmiany w europejskim systemie zarządzana rozwojem jak również w krajowej polityce regionalnej w coraz większym stopniu determinują konieczność wzmocnienia podejścia terytorialnego do kształtowania i prowadzenia polityki rozwoju w układach lokalnych i ponadlokalnych. Podejście do zagadnienia terytorializacji szczególnie widoczne jest w krajowych dokumentach strategicznych, w tym głównie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) i Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR) oraz w regionalnych dokumentach strategicznych m.in. w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+".

Polityka ukierunkowana terytorialnie uwzględniając kontekst przestrzenny jest wyzwaniem dla władz i społeczności lokalnych w zakresie budowania partnerstwa i współdziałania w realizacji interesów ponadlokalnych. Działania realizowane na obszarze funkcjonalnym wykraczającym poza obszar administracyjny gminy mogą poprawić efektywność wykorzystania posiadanych zasobów i konkurencyjności całego obszaru.

Subregion zachodni został zdefiniowany w Strategii „Śląskie 2020+", a zachodzące w jego przestrzeni zmiany i realizowany model współpracy stwarzają możliwości do jeszcze lepszego wykorzystania tkwiących w nim potencjałów oraz szans, w szczególności związanych z oddziaływaniem autostrady A-1. Zlokalizowany w strefie jej oddziaływania miejski obszar funkcjonalny (MOF), będący centralną częścią subregionu powinien stać się ogniskiem dyfuzji procesów rozwoju i miejscem realizacji intensywnych działań inwestycyjnych dyskontujących korzyści wynikające z tego położenia.

Przedmiotowy miejski obszar funkcjonalny subregionu zachodniego, zlokalizowany wzdłuż autostrady A-1, można traktować jako jeden z typów obszarów wskazanych w KPZK 2030. Potencjał i rola tego obszaru w województwie śląskim wskazują na jego istotne znaczenie regionalne i subregionalne.

Przyjmując za KPZK 2030 oraz biorąc pod uwagę usytuowanie tego miejskiego obszaru funkcjonalnego można dokonać jego zdefiniowania jako układu osadniczego leżącego w zachodnim subregionie województwa śląskiego, przestrzennie ciągłego, składającego się z jednostek administracyjnych o charakterze miejskim, wiejskim oraz miejsko-wiejskim, w którym występuje zwarty obszar miejski stanowiący rdzeń (centrum) tego obszaru, a także powiązanej z nim funkcjonalnie strefy zurbanizowanej leżącej w zasięgu bezpośredniego lub pośredniego oddziaływania autostrady A-1.

Zdefiniowanie tego obszaru oraz wyznaczenie jasnych celów rozwoju i sposobów ich osiągnięcia powinno służyć:

- podniesieniu efektywności podejmowanych na szczeblu lokalnym działań, w tym inwestycyjnych,
- przełamywaniu istniejących barier i dynamizowaniu procesów rozwoju w skali lokalnej i ponadlokalnej,
- rozwijaniu współpracy wewnątrz obszaru, a także pomiędzy jednostkami z obszaru i otoczeniem,

– otwieraniu nowych ścieżek rozwoju dzięki wykorzystywaniu komplementarnych potencjałów ośrodków tworzących obszar,
– wzmacnianiu pozycji i wizerunku obszaru w otoczeniu regionalnym i ponadregionalnym.

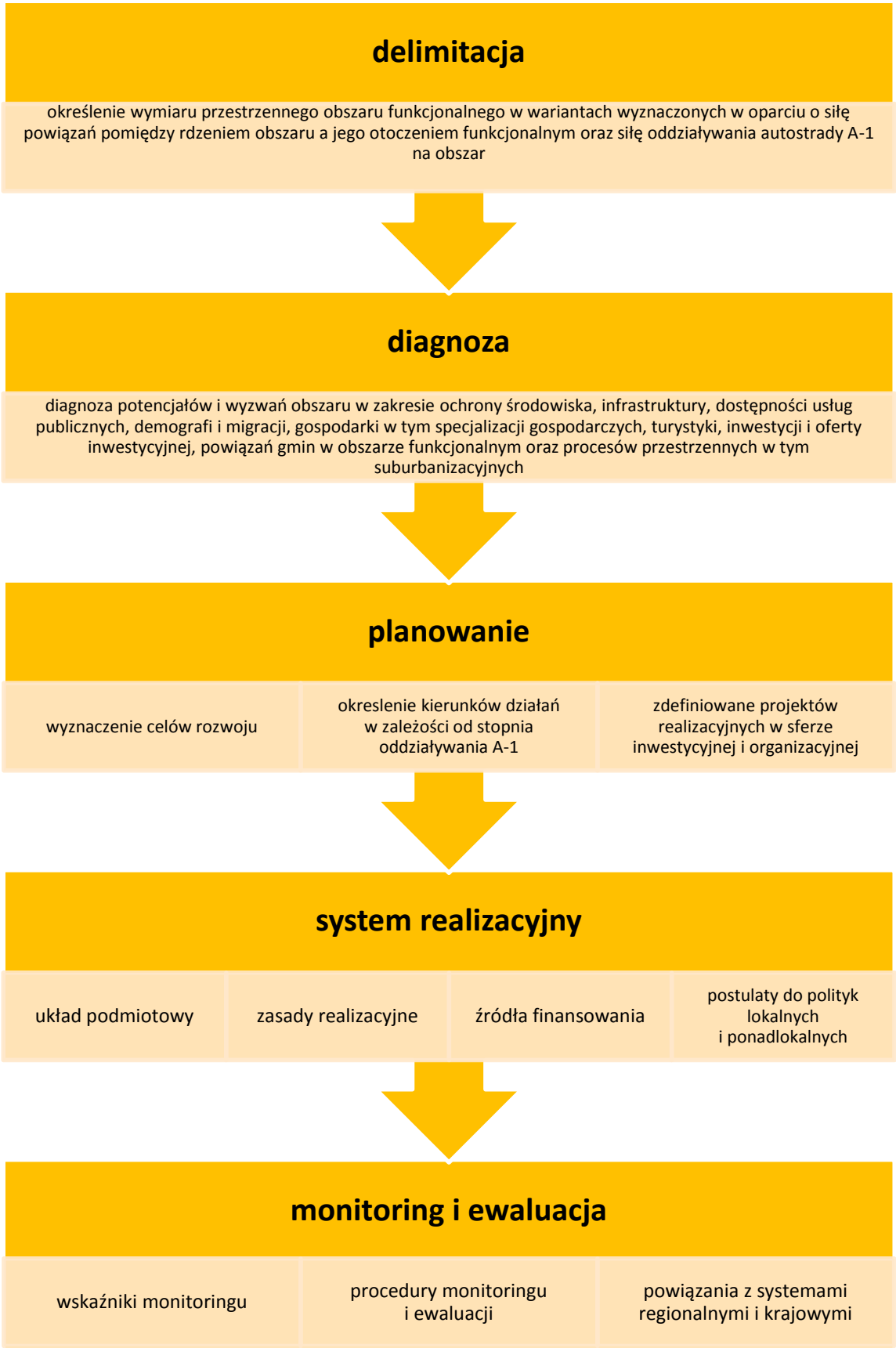
# 2. Cel opracowania

Celem generalnym opracowania było określenie zakresu przestrzennego i kierunków rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż autostrady A-1 na terenie subregionu zachodniego województwa śląskiego. Celami szczegółowymi były:

– delimitacja obszaru funkcjonalnego, w tym określenie zasięgu jego wpływu (wraz z wariantami zasięgów) w oparciu o przeprowadzone analizy oraz badania jakościowe i ilościowe,
– diagnoza stanu obszaru funkcjonalnego w zakresie: ochrony środowiska, infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, dostępności usług publicznych, sytuacji demograficznej, potencjału gospodarczego, turystyki, obecnych i przyszłych inwestycji w różnych obszarach rozwoju, powiązań organizacyjnych i funkcjonalnych gmin w obszarze funkcjonalnym oraz zachodzących procesów suburbanizacyjnych,
– określenie wpływu autostrady A-1 na rozwój obszaru oraz konsekwencji dla subregionu zachodniego województwa śląskiego, w tym w wymiarze społeczno-gospodarczym i przestrzennym,
– wskazanie potencjałów obszaru w oparciu, o które może nastąpić jego dalszy rozwój, w tym potencjałów, których uaktywnienie staje się możliwe dzięki lokalizacji autostrady A-1,
– określenie kierunków rozwoju wykorzystujących potencjał stworzony przez lokalizację obszaru funkcjonalnego w zasięgu oddziaływania autostrady,
– określnie instrumentów prowadzenia polityki rozwoju obszaru funkcjonalnego, w tym określenie systemu wdrażania, układu organizacyjnego i podmiotowego oraz możliwych źródeł finansowania działań prorozwojowych,
– określenie systemu monitorowania procesów rozwoju MOF umożliwiającego reagowanie na zmiany i procesy zachodzące w obszarze i jego otoczeniu.

Cele opracowania determinują jego układ logiczny, który został przedstawiony na Schemacie 1.

**Schemat 1:** Układ logiczny opracowania




*Źródło: opracowanie własne*

# 3. Zasady realizacji opracowania

W trakcie realizacji opracowania, zespół ekspertów kierował się następującymi zasadami gwarantującymi skuteczność realizacji celu generalnego i celów szczegółowych:

- wykorzystanie dotychczasowych doświadczeń w zakresie delimitowania i kształtowania polityki rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych z uwzględnieniem specyfiki badanego obszaru,
- podejście kompleksowe oznaczające uwzględnienie wielu poziomów analizy, w tym wykorzystanie analiz statystycznych, przestrzennych oraz funkcjonalnych, rozpoznanie procesów rozwoju z perspektywy różnych aktorów uczestniczących w procesie kształtowania polityki i jej realizacji,
- podejście naukowe, tzn. zachowanie poprawności metodologicznej oraz obiektywizmu analiz i studiów dzięki wykorzystaniu szerokiego zakresu metod badawczych opartych na danych i informacjach pochodzących z różnych źródeł,
- utylitarność rozwiązań, to jest ukierunkowanie wyników badania na wdrożenie, co oznacza rozpoznanie potrzeb podmiotów lokalnych w szczególności uczestniczących w projekcie, oraz praktyczny charakter rekomendacji.

# 4. Struktura dokumentu

Zeszyt I został podzielony na następujące części:

- Wprowadzenie,
- Część I: Diagnoza i delimitacja obszaru funkcjonalnego,
- Część II: Opis przeprowadzonych konsultacji społecznych,

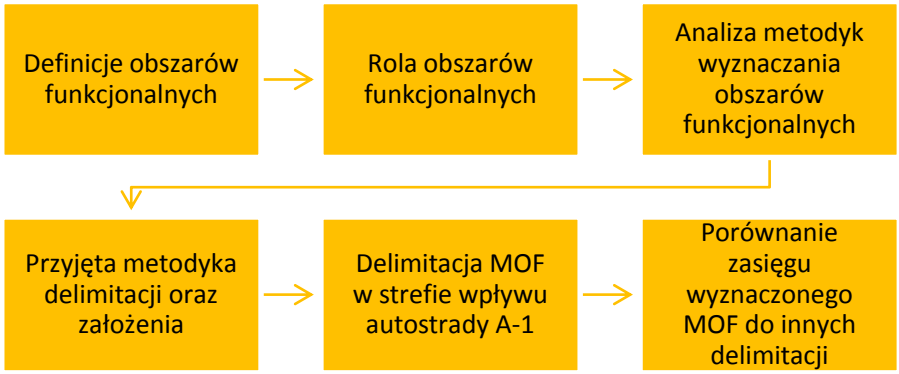
Część strategiczna i realizacyjna zostały zamieszczone w Zeszycie II, natomiast zestawienia tabelaryczne oraz załączniki w Zeszycie III.

# Część I: Diagnoza i delimitacja obszaru funkcjonalnego

# 1. Delimitacja miejskiego obszaru funkcjonalnego

Delimitacja miejskiego obszaru funkcjonalnego w strefie wpływu autostrady A-1 w subregionie zachodnim województwa śląskiego została oparta na następującej metodyce prac badawczych:

**Schemat 2:** Metodyka prac badawczych nad delimitacją obszaru funkcjonalnego




*Źródło: opracowanie własne*

Struktura niniejszego rozdziału odpowiada metodyce prac badawczych nad delimitacją obszaru funkcjonalnego przedstawionej na Schemacie 2.

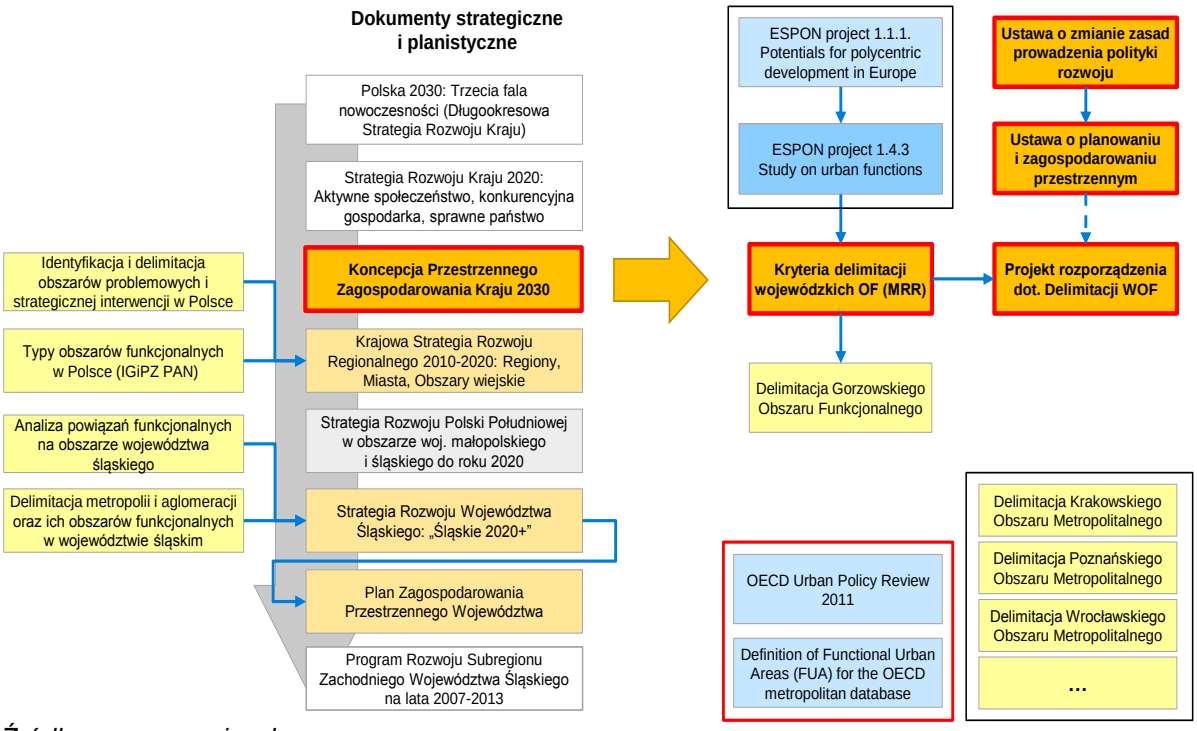
Przy opracowaniu metodyki delimitacji przyjęto, że powinna się ona charakteryzować czterema cechami, które świadczyć będą o poprawności i jakości przeprowadzonej delimitacji: aktualnością, obiektywnością, spójnością i porównywalnością.

**Schemat 3:** Pożądane cechy metodyki delimitacji

*Źródło: opracowanie własne*

W ramach prac nad delimitacją obszaru funkcjonalnego przeanalizowano strukturę i relacje dokumentów strategicznych. Wyniki przedstawiono na Schemacie 4.

**Schemat 4:** Struktura dokumentów i opracowań dotyczących delimitacji obszarów funkcjonalnych




*Źródło: opracowanie własne*

Przeprowadzona analiza wskazuje, że kluczowymi dokumentami dotyczącymi delimitacji obszarów funkcjonalnych są:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 („KPZK 2030"),
- Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, opracowane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego („Kryteria MRR"),
- Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 2 sierpnia 2013 roku w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic („Projekt rozporządzenia MRR"),
- Metodyka delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych OECD, przedstawiona m.in. w dokumentach: „Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database" oraz „OECD Urban Policy Reviews – Poland" (2011), która stanowi przykład odmiennego, modelowego podejścia do delimitacji obszarów funkcjonalnych.

## 1.1. Definicje obszarów funkcjonalnych

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 jest podstawowym dokumentem definiującym obszary funkcjonalne oraz miejskiej obszary funkcjonalne:

**Obszar funkcjonalny (def. KPZK 2030)**

Zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi, jednolitymi celami rozwoju.

oraz:

**Miejski obszar funkcjonalny (def. KPZK 2030)**

Układ osadniczy ciągły przestrzennie, złożony z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną.

KPZK 2030 definiuje ponadto pięć kategorii obszarów funkcjonalnych, w ramach których określa typy obszarów. Pierwsza kategoria odnosi się do miejskich obszarów funkcjonalnych, dla których podstawą ich wyznaczania są powiązania funkcjonalne między ośrodkami. Kolejne cztery kategorie obszarów funkcjonalnych, zgodnie z definicją, charakteryzują się przede wszystkim wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi, jednolitymi celami rozwoju.

**Schemat 5:** Klasyfikacja obszarów funkcjonalnych wg KPZK 2030

*Źródło: opracowanie własne*

Biorąc pod uwagę zróżnicowanie definicji obszarów funkcjonalnych oraz miejskich obszarów funkcjonalnych może teoretycznie wystąpić sytuacja, w której wybrane jednostki administracyjne mogłyby spełniać kryteria przynależności do więcej niż jednego typu obszaru funkcjonalnego.

Równocześnie KPZK 2030 definiuje odrębną grupę obszarów problemowych, które nawiązują do obszarów strategicznej interwencji oraz obszarów problemowych, określonych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020 („KSRR 2020") oraz w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030 („SRK 2030"). Dokumenty te natomiast nie zawierają definicji obszarów funkcjonalnych.

**Obszar problemowy (def. KPZK 2030)**

obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych wskazany w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

Uszczegółowioną definicję miejskich obszarów funkcjonalnych przedstawiono w opracowaniu „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich", przygotowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego („Kryteria MRR").

**Miejski obszar funkcjonalny (def. Kryteria MRR)**

Spójna pod względem przestrzennym strefa oddziaływania miasta, charakteryzująca się istnieniem powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, wyróżniającej się z otoczenia i upodabniającej się pod pewnymi względami do głównego miasta.

Należy zwrócić uwagę na brak przeniesienia powyższej definicji do Projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 2 sierpnia 2013 roku w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic („Projekt rozporządzenia MRR"), który stanowi „przeniesienie na grunt prawny" Kryteriów delimitacji MRR. W projekcie określono wyłącznie kryteria delimitacji obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich oraz odwołano się do planowanych zmian w Ustawie o Planowaniu i Zagospodarowaniu Przestrzennym.

Ustawa o Planowaniu i Zagospodarowaniu Przestrzennym ze zmianami proponowanymi przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przyjmuje następującą definicję obszarów funkcjonalnych:

**Obszar funkcjonalny (def. Ustawa o Planowaniu i Zagospodarowaniu Przestrzennym)**

Art. 2. pkt 6a. Obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

Przedstawiona definicja jest spójna z definicją w KPZK 2030 poza jednym określeniem. W KPZP 2030 obszar funkcjonalny dotyczy powiązanych funkcjonalnie jednostek administracyjnych, natomiast w Ustawie mają to być powiązane

funkcjonalnie tereny. Oznacza to teoretycznie możliwość wyznaczenia obszaru funkcjonalnego bez uwzględnienia przebiegu granic jednostek administracyjnych.

Dokumenty strategiczne województwa śląskiego nie zawierają jednoznacznej definicji obszarów funkcjonalnych. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, mimo wyznaczenia obszarów funkcjonalnych, nie podano ani metodyki ich delimitacji ani definicji. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego – „Śląskie 2020+" zawiera natomiast opis czym są obszary funkcjonalne:

**Obszar funkcjonalny (opis Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego)**

Nazywane również obszarami polityki rozwoju lub subregionami. Każdy z obszarów funkcjonalnych zorganizowany jest wokół aglomeracji miejskiej o znaczeniu europejskim lub krajowym, która jest zasilana przez swoje bezpośrednie otoczenie funkcjonalne oraz wspomagana przez lokalne ośrodki rozwoju.

Alternatywne definicje obszarów funkcjonalnych zostały przyjęte także w trakcie prac nad delimitacjami obszarów funkcjonalnych Wrocławia oraz Poznania:

**Obszar funkcjonalny (def. w delimitacji MOF Wrocławia)**

Strefa oddziaływania Wrocławia na tereny przyległe, charakteryzującego się związkami ścisłymi i stałymi.

**Obszar funkcjonalny (def. w delimitacji MOF Poznania)**

Taki układ osadniczy, który zarówno pod względem powiązań funkcjonalnych jak i zaawansowania procesów urbanizacyjnych, stanowią zintegrowaną całość, a różnią się jedynie statusem administracyjnym wchodzących w ich skład jednostek terytorialnych.

W opracowaniach zagranicznych definicje obszarów funkcjonalnych bazują głównie na zatrudnieniu i dojazdach pracowników obszarów sąsiednich do centrów obszarów funkcjonalnych.

W opracowaniach ESPON 1.1.1. Potentials for Polycentric Urban Development oraz 1.4.3. Study on Urban Functions przyjęto następującą definicję obszarów funkcjonalnych:

**Functional Urban Area (def. ESPON)**

These are the Urban Areas/core municipality plus adjacent commuting areas (fringe municipalities)

OECD opiera swoją definicję na powiązaniach występujących na lokalnym rynku pracy:

**Functional Urban Area (def. OECD)**

Urban cores and hinterlands whose labour market is highly integrated with the cores. An urban core consists of a high-density cluster of contiguous grid cells of 1 $km^2$ with a density of at least 1,500 inhabitants per $km^2$ and the filled gaps. Urban hinterlands are defined as all municipalities with at least 15% of their employed residents working in a certain urban core

Podobne definicje obszarów funkcjonalnych, opartych w głównej mierze na dojazdach do pracy do rdzenia obszaru, stosowane są we Francji, Szwecji, Finlandii, Norwegii i Danii:

**Functional Urban Area (def. wykorzystywane we Francji, Szwecji, Finlandii, Norwegii oraz Danii)**

„An area attracted by an Urban Pole", „area attracted to labour market centre", „labour market area" lub „commuting area".

## 1.2. Podsumowanie

Przedstawione definicje obszarów funkcjonalnych są zróżnicowane ze względu na cel delimitacji tych obszarów. Polskie dokumenty strategiczne (głównie KPZK 2030) wyróżnia dwa typy obszarów funkcjonalnych: obszary miejskie o silnych powiązaniach funkcjonalnych oraz obszary o wspólnych celach rozwojowych lub problemach. Dokumenty zagraniczne zawierają natomiast definicje obszarów funkcjonalnych, opartych wyłącznie na podejściu powiązań funkcjonalnych.

Ze względu na rolę KPZK 2030 oraz spójność pozostałych definicji z zapisami w tym dokumencie, a także fakt, że pozostałe akta prawne są w fazie projektów, można przyjąć, że dokument ten zawiera jedyną obowiązującą definicję miejskich obszarów funkcjonalnych:

**Miejski obszar funkcjonalny (def. KPZK 2030)**

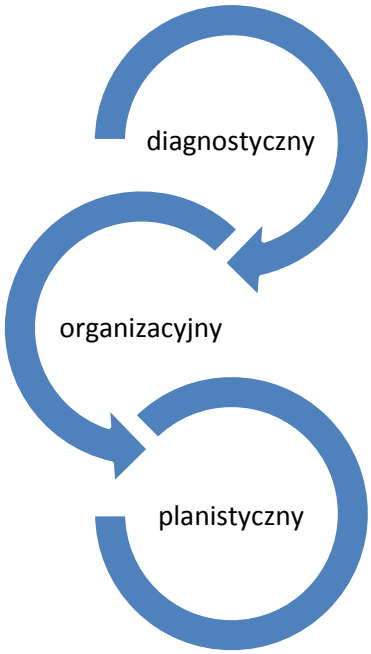
Układ osadniczy ciągły przestrzennie, złożony z odrębnych administracyjnie jednostek. Obejmuje zwarty obszar miejski oraz powiązaną z nim funkcjonalnie strefę zurbanizowaną.

## 1.3. Rola obszarów funkcjonalnych

### 1.3.1. Obszary funkcjonalne w kontekście polityki krajowej

Rosnąca rola miast oraz zwiększenie znaczenia podejścia funkcjonalnego w zarządzaniu rozwojem, w tym w planowaniu i organizowaniu w coraz istotniejszym stopniu determinują konieczność podejścia terytorialnego do kształtowania i prowadzenia polityki rozwoju w układach lokalnych i ponadlokalnych w oparciu o zdiagnozowane funkcje danego obszaru.

**Schemat 6:** Charakter obszarów funkcjonalnych w krajowych dokumentach strategicznych




*Źródło: opracowanie własne*

Podejście do zagadnienia terytorializacji widoczne jest w obowiązujących aktualnie krajowych dokumentach strategicznych, w tym w szczególności:

- Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (MRR 2013),
- Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (MAC 2013),
- Strategii Rozwoju Kraju 2020 (MRR 2012),
- Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, (MRR 2010),
- Założeniach Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020 (MRR 2013).

Zagadnienie obszarów funkcjonalnych jest jednym z kluczowych elementów wymiaru przestrzennego krajowej polityki rozwoju określonej w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK). W Koncepcji dostrzega się zachodzące

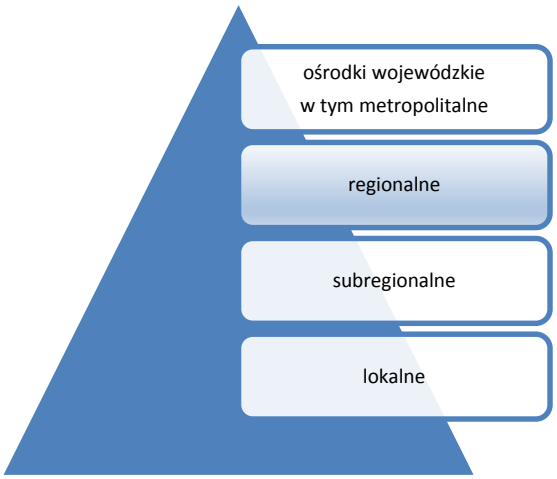
zmiany struktur przestrzennych związanych ze zwiększaniem oddziaływania miasta na obszary otaczające, definiowane jako miejski obszar funkcjonalny, obejmujący:

- miasto stanowiące rdzeń i
- strefy funkcjonalne miast rdzeniowych.

Należy również podkreślić, że zgodnie z zapisami KPZK obszary miejskie należy rozumieć w kategoriach funkcjonalnych a nie administracyjnych. Zasięg tego typu obszarów determinowany jest przez rozprzestrzenianie funkcji i relacji charakterystycznych dla miasta, w tym zabudowy, miejskiego stylu życia oraz rosnącą mobilność zawodową w zakresie codziennych dojazdów do pracy.

Jednym z podstawowych wyzwań polskiej przestrzeni zdefiniowanych w KPZK jest tworzenie warunków zapewniających spójność funkcjonalną miast z otaczającymi je obszarami. W dokumencie wskazuje się że *„Wyznaczenie obszarów funkcjonalnych ośrodków regionalnych służy zwiększeniu potencjału demograficznego, wzmocnieniu funkcji metropolitalnych i wykorzystaniu wewnętrznego potencjału oraz rozbudowie właściwych powiązań funkcjonalnych. Ośrodki te mogą być włączone w sieć węzłów metropolii sieciowej i dzięki dobrej lokalizacji (równomierne rozłożenie w przestrzeni kraju) zapewniać spójny i policentryczny rozwój, zwiększać przestrzenną i funkcjonalną równowagę systemu osadniczego, przeciwdziałać powstawaniu obszarów pustki osadniczej."*

**Schemat 7:** Podtypy miejskich obszarów funkcjonalnych w KPZK




*Źródło: opracowanie własne.*

KPZK wskazuje, że miasta wraz z ich obszarami funkcjonalnymi stanowią ośrodki koncentracji różnego typu funkcji, w tym gospodarczych, kulturalnych oraz usług publicznych w szczególności wyższego rzędu. Obok największych ośrodków

metropolitalnych oraz miast wojewódzkich dokument wykazuje kilka ośrodków miejskich pełniących rolę ośrodków wzrostu. Tego typu miastem jest m.in. Rybnik stanowiący podtyp obszaru o znaczeniu regionalnym, mający znaczny potencjał i istotne znaczenie dla rozwoju kraju. Również w opracowaniu ESPON'u[1] w klasyfikacji ośrodków miejskich w Unii Europejskiej Rybnik, jest jednym z ośrodków będących centrum tzw. Funkcjonalnego Obszaru Miejskiego (FUA) o znaczeniu regionalnym.

Obszary funkcjonalne stanowią element systemów planowania diagnozowania i monitorowania oraz zarządzania. KPZK 2030 zakłada i postuluje, w odniesieniu do obszarów funkcjonalnych, zapewnienie spójności celów polityki przestrzennej oraz celów polityki regionalnej. Dokument podkreśla potrzebę powiazania planowania strategicznego z programowaniem działań w ramach programów rozwoju i programów operacyjnych współfinansowanych ze środków UE oraz kładzie nacisk na terytorialne ukierunkowania interwencji publicznej. Należy podkreślić, iż KPZK utożsamia pojęcie obszaru funkcjonalnego z pojęciem obszaru problemowego zdefiniowanego w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz wiąże je z innymi typami obszarów wskazanych w krajowych dokumentach strategicznych.

Krajowa polityka przestrzenna określając system planowania w Polsce wskazuje, obok planowania krajowego i regionalnego, poziom planowania funkcjonalnego jako oddzielną kategorię planistyczną dla obszarów o specyficznych cechach, niewyznaczonych granicami administracyjnymi. Działania na poziomie funkcjonalnym, zgodnie z KPZK, obejmować powinny prowadzenie analiz i studiów oraz opracowywanie koncepcji w funkcjonalnych układach przestrzennych.. Planowanie funkcjonalne powinno stanowić ważny element polityki rozwoju oraz polityk sektorowych na wszystkich poziomach planowania. W odniesieniu do regionalnego typu obszarów miejskich KPZK nie przewiduje obligatoryjnego obowiązku przygotowania planów czy strategii, jednak podkreśla, iż dla zapewnienia ich dynamicznego rozwoju działania tego typu powinny być podejmowane.

O znaczeniu i pozycji podejścia do prowadzenia polityki rozwoju i polityki przestrzennej w oparciu o powiazania funkcjonalne miast i ich otoczenia świadczy zapis wizji przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie 2030 roku, w której wskazuje się że: „*obszar funkcjonalny największych miast charakteryzuje się wysokim poziomem i dynamiką rozwoju, ciągłością, zwartością i wysokim stopniem urbanizacji. Zintegrowane rozwiązania w zakresie transportu publicznego oraz dostępność infrastruktury społecznej, w tym budownictwa mieszkaniowego i pozostałej infrastruktury, jak też działania związane z rewitalizacją obszarów zdegradowanych, wpływają pozytywnie na mobilność mieszkańców, nie stanowiąc barier przy wyborze miejsca pracy i zamieszkania. Integracja na obszarach funkcjonalnych mniejszych ośrodków miejskich, niepełniących znaczących funkcji krajowych bądź charakteryzujących się specjalizacją funkcjonalną (np. w zakresie turystyki), dokonuje się przede wszystkim dzięki koncentracji przestrzennej procesów urbanizacyjnych oraz dzięki rozbudowie wewnętrznych powiązań transportowych i komunikacyjnych".*

---

[1] Atlas ESPON - Struktura terytorium Europy, The ESPON Monitoring Committee, 2006

Wśród problemów rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych, KPZK wskazuje na brak koordynacji i brak zdefiniowanej polityki rozwoju tych obszarów. Tego typu zaniechania mogą prowadzić do nasilenia niekorzystnych zjawisk w sferze przestrzennej, w szczególności zjawiska suburbanizacji. Brak koordynacji w zakresie rozwoju tego typu obszarów przy jednoczesnym intensywnym rozlewaniu się miast powodować może problemy z zaspokojeniem potrzeb komunikacyjnych mieszkańców oraz z zapewnieniem dostępu do usług publicznych.

Istotną barierą w procesie rozwoju i integracji miejskich obszarów funkcjonalnych są właśnie zagadnienia transportowe, zarówno w obszarze infrastruktury transportowej i organizacji transportu publicznego. Z tego tez względu istotnymobszarem działań władzy publicznej powinna być integracja systemów transportu publicznego w obszarze miasta i jego funkcjonalnego otoczenia.

Rozwój obszarów funkcjonalnych miast powinien mieć również znaczenie dla poprawy jakości środowiska przyrodniczego. Dlatego konieczna staje się integracja usług komunalnych w obszarach przekraczających granice gmin np. właśnie w obszarach funkcjonalnych miast. Działania te powinny obejmować modernizację i rozwój niezbędnej infrastruktury, w tym głównie wodnej i kanalizacyjnej oraz gospodarkę odpadami.

W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030 (DSRK), stanowiącej wraz z KPZK ramy strategicznej rozwoju Polski w perspektywie 2030 roku, podkreśla się istotność powiązań funkcjonalnych jako czynnika rozwoju ośrodków miejskich. W DSRK zakłada się, że poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa wpłynie na wzrost mobilności przestrzennej mieszkańców. W tym kontekście wyzwaniami w długim okresie czasu są:

- tworzenie warunków dla dyfuzji, w tym wyrównywanie szans edukacyjnych, zwiększanie dostępu do usług publicznych, zwiększanie dostępności transportowej każdego miejsca w kraju, likwidowanie wykluczenia cyfrowego,
- budowanie endogenicznych potencjałów wzrostu dla zwiększenia możliwości absorpcji impulsów rozwojowych płynących z biegunów wzrostu.

DSRK wyznacza główne cele rozwojowe kraju, które w sferze infrastrukturalnej oraz w zakresie wymiaru środowiskowego i społecznego, można odnieść właśnie do zagadnienia funkcjonalnego poziomu planowania. Strategia ta postuluje również wprowadzenie rozwiązań o charakterze prawno-organizacyjnym mających wpływ na rozwój miast, w tym m.in. sprzyjających budowie efektywnych systemów transportu, z uwzględnieniem połączeń z otoczeniem miasta, modernizacji i rozbudowy infrastruktury miejskiej.

W głównym średniookresowym dokumencie strategicznym kraju tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020 (SRK) zagadnienia obszarów funkcjonalnych stanowią ramy procesu rozwoju. W obszarze strategicznym pn. „*Sprawne i efektywne państwo*” wskazano potrzebę podjęcia działań w zakresie zapewnienia ładu przestrzennego. SRK zakłada w tym zakresie wprowadzenie systemu planowania na obszarach rozwojowych

i stosowanie planowania funkcjonalnego uwzględniającego wiele aspektów, w tym m.in. społeczny kulturowy czy środowiskowy.

W zakresie rozwoju funkcjonalnych obszarów miejskich SRK nadaje szczególne znaczenie ośrodkom miejskim i ich otoczeniu traktując je jako centra procesów rozwojowych na wielu poziomach zarządzania publicznego. Strategia Rozwoju Kraju wskazuje ponadto na potrzebę udrożnienia obszarów miejskich w zakresie poprawy jakości komunikacji publicznej, zastosowania systemów zarządzania i sterowania ruchem w miastach oraz rozbudowę infrastruktury transportowej.. Poprawa połączeń pomiędzy ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem funkcjonalnym stanowić powinno czynnik wpływający na poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej oraz warunków mieszkaniowych. Wsparcie miejskich obszarów funkcjonalnych służyć ma osiągnięciu celu pn. „Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych" oraz celu „Tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych". Należy podkreślić, iż w SRK przyjmuje się typologię obszarów funkcjonalnych określoną w KPZK, akcentując, że interwencja publiczna powinna być dostosowana do specyfiki miast i uwzględniać zależności pomiędzy miastami z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi.

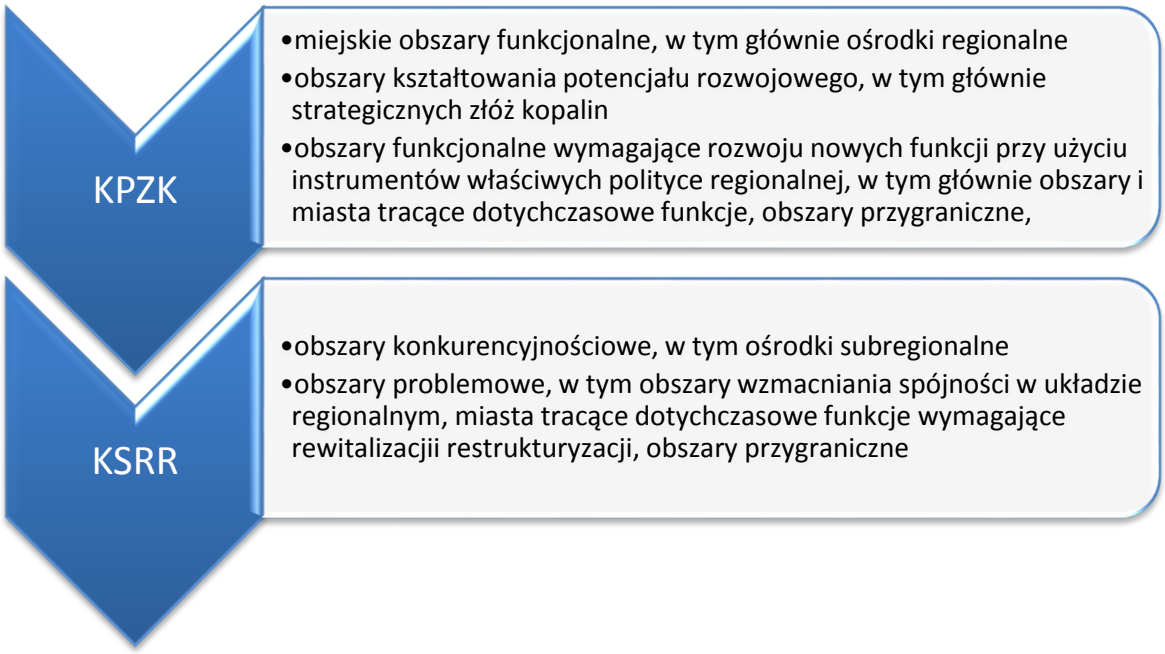
W wizji Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR) przewiduje się, że w perspektywie 2020 roku powinno nastąpić *„wzmocnienie powiązań funkcjonalnych między najważniejszymi ośrodkami miejskimi w poszczególnych regionach a miastami subregionalnymi i lokalnymi, a także między miastami i otaczającym je obszarami, co pozwoli na rozprzestrzenianie procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Zwiększy się terytorialny zasięg oddziaływania ośrodków miejskich przez ich lepszą integrację z bezpośrednim otoczeniem regionalnym, w tym z obszarami wiejskimi. Ośrodki subregionalne zwiększą swoją pozycję w regionach oraz w skali kraju dzięki zachodzącym procesom urbanizacyjnym, rozwijaniu i uzupełnianiu funkcji gospodarczych oraz przez lepsze wykorzystanie endogenicznych potencjałów rozwojowych*".

KSRR wprowadza kategorię obszarów strategicznej interwencji (OSI), do których w szczególny sposób adresowana powinna być polityka regionalna. Obszary te obejmują m.in. ośrodki miejskie wraz z ich otoczeniem funkcjonalnym, oraz inne obszary, które wymagają przełamania istniejących barier lub wzmocnienia potencjałów do rozwoju lub stworzenia warunków rozwojowych.

Tak więc KSRR kładzie nacisk na terytorialne ukierunkowanie interwencji publicznej odpowiednio dopasowanej do wyzwań i charakteru danego obszaru funkcjonalnego. Rozwój funkcjonalnych obszarów miejskich służyć powinien w głównej mierze osiąganiu celu polityki regionalnej związanego z poprawą konkurencyjności regionów. To właśnie obszary miejskie z otoczeniem (na różnych poziomach zarządzania) poprzez budowę odpowiednich mechanizmów dyfuzyjnych warunkować będą efektywność procesów rozwoju we wszystkich sferach: gospodarczej (w tym innowacyjności gospodarki), społecznej (jakość kapitału ludzkiego), środowiskowej czy kulturowej. Rozwojowi i integracji funkcjonalno-przestrzennej obszarów miejskich

służyć ma rozwijanie systemów transportu, usług publicznych, w tym głównie edukacji, ochrony zdrowia i kultury oraz rozwój funkcji gospodarczych.

**Schemat 8:** Główne typy obszarów w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego odnoszące się do rozwoju obszaru funkcjonalnego wzdłuż autostrady A-1 w subregionie zachodnim.




*Źródło: opracowanie własne*

Istotnym elementem krajowej polityki rozwoju w sposób szczególny odnoszący się do zagadnienia rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych będzie krajowa polityka miejska, która powinna być, jak określono w Założeniach Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020 (ZKPM) „*działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystania ich potencjałów w procesach rozwoju kraju*".

W ZKPM przewidziano, że podmiotem polityki miejskiej, obok jednostek samorządu mogą być powołane podmioty czy instytucje reprezentujące obszary funkcjonalne miast oraz związki samorządów wchodzących w skład obszarów. W dokumencie podkreśla się również potrzebę różnicowania instrumentów wsparcia, w tym rozwiązań organizacyjnych i prawnych dla poszczególnych obszarów miejskich w odniesieniu do ich specyficznych potrzeb, potencjałów i pozycji w układzie krajowym.

W Założeniach Krajowej Polityki Miejskiej do głównych wyzwań tej polityki zaliczono:

- wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich i ich obszarów funkcjonalnych do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz zdynamizowania rozwoju kraju,
- wykorzystanie potencjału miast w procesach rozwoju regionalnego na obszarach problemowych o znaczeniu krajowym,
- przeciwdziałanie degradacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej obszarów zurbanizowanych,

- poprawę ładu przestrzennego na obszarach miejskich i powstrzymanie żywiołowej suburbanizacji,
- poprawę jakości zarządzania i współpracy na obszarach miejskich, w tym na obszarach funkcjonalnych miast,
- wyzwania horyzontalne, które w specyficzny sposób ujawniają się w miastach,
- infrastrukturę transportową, w tym transport publiczny na obszarach miejskich,
- stały monitoring zjawisk społeczno-przestrzennych w obszarach miejskich.

**Schemat 9:** Główne czynniki rozwoju obszarów funkcjonalnych w świetle dokumentów krajowych

*Źródło: opracowanie własne*

### 1.3.2. Obszary funkcjonalne w województwie śląskim

Podstawowy dokument strategiczny określający politykę rozwoju województwa śląskiego tj. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" (SRWS) realizując postulat terytorialnego i funkcjonalnego podejścia do planowania rozwoju definiuje kategorię obszarów funkcjonalnych. Zgodnie ze SRWS w układzie przestrzenno-funkcjonalnym województwo śląskie dzieli się na cztery obszary funkcjonalne:

- centralny, którego centrum stanowi Metropolia Górnośląska,
- południowy z centrum w Aglomeracji Bielskiej,
- północny z centrum w Aglomeracji Częstochowskiej,
- zachodni z centrum w Aglomeracji Rybnickiej,

Obszary funkcjonalne (zwane również obszarami polityki rozwoju czy subregionami) w polityce rozwoju województwa śląskiego zostały zdefiniowane w pierwszej Strategii w 2000 roku. Podział na 4 obszary został ustalony w wyniku szerokich konsultacji i analiz, w tym w zakresie określenia wspólnych wyzwań i potencjałów rozwojowych. Celem ich wyznaczenia była organizacja procesów rozwojowych w oparciu o istniejące powiązania funkcjonalne, gospodarcze i społeczno-historyczne. Należy podkreślić, iż

w oparciu o ten podział w regionie dochodziło do zawiązywania porozumień na szczeblu lokalnym, z których najtrwalszy i najefektywniejszy jest Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego w Rybniku. Podejmowane były i są nadal działania związane z procesem monitorowania rozwoju województwa oraz wdrażania tej polityki m.in. poprzez realizację Programów Rozwoju Subregionów w ramach RPO WSL na lata 2007-2013 oraz realizację strategii subregionalnych i regionalnych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w okresie 2014-2020.

Poza powyższym podziałem na obszary funkcjonalne, w Strategii Województwa Śląskiego definiuje się 12 Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI), które są komplementarne wobec obszarów funkcjonalnych i kategorii OSI wskazanych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego. W SRWS wskazano, że zakreślona delimitacja dla niektórych typów OSI jest wstępna i ostateczny ich zakres terytorialny zostanie określony w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Poszczególne obszary strategicznej interwencji mogą zarówno przekraczać wyznaczone granice obszarów funkcjonalnych województwa, jak również dana jednostka może leżeć w obszarze kilku OSI.

Do obszarów bezpośrednio lub potencjalnie mogących dotyczyć obszaru opracowania wskazanych w Strategii „Śląskie 2020+" zaliczyć należy głównie obszary:

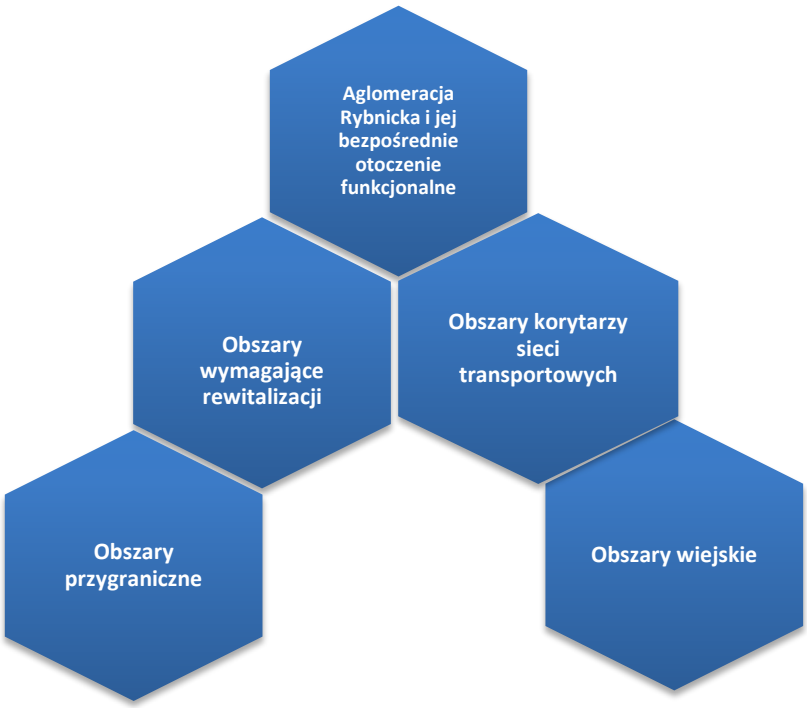
- Aglomeracja Rybnicka i jej bezpośrednie otoczenie funkcjonalne. W Strategii wskazuje się, że Aglomeracja charakteryzuje się silnym sektorem gospodarki, w tym związany z przemysłem wydobywczym. Ma duże znaczenie w zakresie świadczenia usług publicznych wyższego rzędu, w tym nauki, w zachodniej części województwa. W Aglomeracji i jej otoczeniu funkcjonalnym poprzez silne związki gospodarcze i infrastrukturalne oraz przebieg autostrady A-1 i niedaleko zlokalizowanego węzła z A-4 następują silne procesy integracji tego obszaru z Metropolią Górnośląską, a w perspektywie transgranicznej z Aglomeracją Ostrawską. W Strategii wskazano gminę Czerwionka-Leszczyny, jako obszar charakteryzujący się silnymi powiązaniami gospodarczo-przestrzennymi (dojazdy do pracy i powiązania organizacyjne przedsiębiorstw) z Metropolią Górnośląską. Ten typ OSI wskazany w Strategii bezpośrednio jest powiązany z MOF zlokalizowanym wzdłuż A-1 w subregionie zachodnim.
- Obszary korytarzy sieci transportowych. Zgodnie z zapisami Strategii wsparcie tego typu obszarów powinno przyczynić się to do zapewnienia dostępności i wzmocnienia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej regionu. Z tego też względu istotna będzie rozbudowa i zmodernizowanie infrastruktury, w tym głównie drogowej, kolejowej, lotniczej i logistycznej niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania takich obszarów co sprzyjać będzie rozwojowi sieci nowoczesnych obiektów logistycznych i przeładunkowych. Obszar funkcjonalny wokół A-1 jest zatem obszarem bezpośrednio wpisującym w ten typ OSI.
- Obszary wymagające rewitalizacji. Istotnym wyzwaniem dla tych obszarów poza problemami związanymi z degradacją środowiska, przestrzeni i tkanki miejskiej jest wzmocnienie funkcji społecznych jak i gospodarczych. Na dużej część obszarów miejskich województwa śląskiego, w tym Aglomeracji Rybnickiej, występują obszary poprzemysłowe. Często występują one w atrakcyjnie lokalizacyjnie miejscach np. centrach miast, czy w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych.

Obszar funkcjonalny wokół A-1 jest obszarem bezpośrednio wpisującym w ten typ OSI.

- Obszary wiejskie. W Strategii wskazuje się, że wyzwaniem dla tego typu obszarów jest zahamowanie niekontrolowanego podziału terenów otwartych, rozprzestrzenianiu się zabudowy podmiejskiej, jednorodzinnej na obszary wiejskie celem zachowania ich różnorodności zasobów środowiska przyrodniczego walorów kulturowych.. Obszary wiejskie w regionie często mają charakter mieszamy i przejściowy miejsko-wiejski, często tracą swój pierwotny charakter w wyniku procesów urbanizacyjnych, w tym postępującej suburbanizacji. Wymaga to rozbudowy lokalnej infrastruktury transportowej i poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego. Sytuacja tego typu może dotyczyć obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego wzdłuż A-1 w subregionie zachodnim.
- Obszary przygraniczne. Obszary tego typu zgodnie ze Strategią „Śląskie 2020+" mają możliwość stymulowania wzrostu gospodarczego i rozwoju przedsiębiorczości poprzez współpracę międzynarodową i wymianę doświadczeń i obejmują działania ukierunkowane na rozwój infrastruktury lokalnej, ochrony dziedzictwa naturalnego i kulturowego, turystyki, wspólnego przeciwdziałania klęskom. Obszar funkcjonalny wokół A-1 jest obszarem bezpośrednio wpisującym w ten typ OSI.

W mniejszym zakresie obszarowi funkcjonalnemu wzdłuż A-1 w subregionie zachodnim odpowiadają wskazane w Strategii Województwa Śląskiego zagadnienia OSI dot. obszarów skrajnie peryferyjnych i przyrodniczo cennych.

**Schemat 10:** Obszary strategicznej interwencji Strategii „Śląskie 2020+" powiązane z obszarem funkcjonalnym wzdłuż autostrady A-1 w subregionie zachodnim




*Źródło: opracowanie własne*

Podobnie jak dokumenty krajowe również Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" postuluje opracowanie dokumentów strategicznych i planistycznych w odniesieniu do zdefiniowanych w dokumencie obszarów funkcjonalnych jak również obszarów strategicznej interwencji. Dokumenty te powinny stanowić inwentaryzację zasobów i potencjałów tych obszarów i określenia odpowiednich dla nich działań i projektów.

## 1.4. Analiza wybranych metodyk wyznaczania obszarów funkcjonalnych

W ramach prac badawczych przeanalizowano następujące dokumenty dotyczące delimitacji obszarów funkcjonalnych:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030,
- Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich oraz Projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 2 sierpnia 2013 roku w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic,
- Ekspertyza dotycząca delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego w ramach realizacji projektu: „Promocja zintegrowanego podejścia w polityce rozwoju poprzez budowę Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego",
- Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego, opracowana przez Regionalne Centrum Analiz Strategicznych - Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego,
- Delimitacja metropolii i aglomeracji oraz ich obszarów funkcjonalnych w województwie śląskim, opracowana przez Regionalne Centrum Analiz Strategicznych - Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego,
- Delimitacja Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, opracowana przez Andrzeja Zborowskiego, Tomasza Chaberko, Ninę Grad, Pawła Kretowicza,
- Delimitacja Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, opracowana przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu,
- Delimitacja Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego, opracowana przez Wielkopolskie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu,
- ESPON 1.1.1. Potentials for Polycentric Urban Development,
- ESPON 1.4.3. Study on Urban Functions,
- Metodyka delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych OECD, przedstawiona m.in. w dokumencie: „Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database" .

W dalszej części podrozdziału przedstawiono szczegółowo trzy podejścia, opisane w: KPZK 2030, Kryteriach delimitacji i projekcie rozporządzenia MRR oraz dokumentach OECD.

### 1.4.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030

W KZPZK 2030 wskazano metodyki wyznaczania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu:

- Metropolitalnym,
- Wojewódzkim,
- Regionalnym,
- Subregionalnym,
- Lokalnym,
- Ośrodków wiejskich uczestniczących w procesach rozwojowych.

Metodyka i kryteria wyznaczania poszczególnych typów obszarów nie zostały zdefiniowane jednoznacznie. Opisy dotyczące różnych typów obszarów przedstawiono w Tabeli 1.

**Tabela 1:** Charakterystyki typów obszarów funkcjonalnych wg KPZK 2030

| Obszar | Charakterystyka |
|---|---|
| Metropolitalne obszary funkcjonalne | Do wyznaczenia ośrodków metropolitalnych (i położonych wokół nich obszarów funkcjonalnych) przyjęto następujące kryteria (dane za 2009 rok):<br>– liczba ludności w ośrodku metropolitalnym powyżej 300 tys. mieszkańców;<br>– zatrudnienie w sektorze usług rynkowych (pośrednictwo finansowe oraz obsługa nieruchomości i firm) powyżej 40 tys.,<br>– liczba studentów kształcących się w danym mieście w roku akademickim 2007/2008 powyżej 60 tys.,<br>– współpraca instytucji naukowo-badawczych w 5. i 6. Programie ramowym UE,<br>– lokalizacja portu lotniczego obsługującego ruch pasażerski,<br>– lokalizacja hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych,<br>– międzynarodowe wystawy w obiektach działalności wystawienniczej w latach 2006-2008. |
| Wojewódzkie obszary funkcjonalne | – Miasta wojewódzkie nie będące metropolitalnymi ośrodkami funkcjonalnymi<br>– Kryteria nie zdefiniowane |
| Regionalne obszary funkcjonalne | – Obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych tworzone są wokół ośrodków niepełniących funkcji ośrodków wojewódzkich, zasadniczo liczących między 100 a 300 tys. mieszkańców.<br>– Zasady wyznaczania obszarów funkcjonalnych ośrodków regionalnych są takie same, jak zasady wyznaczania obszarów metropolitalnych. |
| Subregionalne obszary funkcjonalne | – Wyznaczane są przez samorząd wojewódzki wokół miast liczących zasadniczo pomiędzy 50 a 100 tys. mieszkańców.<br>– Obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych obejmują gminy wiejskie położone w bezpośrednim sąsiedztwie tych ośrodków.<br>– Kryteria nie zdefiniowane |
| Lokalne obszary funkcjonalne | – Do ośrodków lokalnych zalicza się miasta o zdolnościach rozwojowych zasadniczo mające poniżej 50 tys. mieszkańców<br>– Kryteria nie zdefiniowane |
| Funkcjonalne obszary wiejskie uczestniczące w procesach rozwojowych | Obszary wiejskie uczestniczące w procesach rozwojowych kraju znajdują się w procesie postępującej integracji funkcjonalnej z najważniejszymi ośrodkami miejskimi. Charakteryzują się one:<br>– położeniem w strefie silnego oddziaływania głównych ośrodków miejskich lub ośrodka w sąsiedztwie głównych ośrodków miejskich (poza zurbanizowaną strefą podmiejską),<br>– specjalizacją wynikającą z bliskości miast lub/i miejscami pracy |

| Obszar | Charakterystyka |
|---|---|
| | w innych niż rolnictwo sektorach gospodarki (przemysł, budownictwo, turystyka, rekreacja – drugie domy mieszkańców miast, leśnictwo, uzupełniająco administracja oraz inne służby publiczne),<br>– dostępem do zatrudnienia w ośrodkach miejskich (migracje wahadłowe),<br>– zazwyczaj dobrym i średnim dostępem do podstawowych usług publicznych,<br>– względnie dobrą dostępnością komunikacyjną do usług wyższego rzędu zlokalizowanych w ośrodkach miejskich,<br>– stosunkowo dobrym potencjałem rolniczym wykorzystywanym rynkowo i miejscami pracy w obsłudze rolnictwa (zmierzającego do zwiększenia towarowości i wydajności). |

*źródło: opracowanie własne na podstawie KPZK 2030*

Najistotniejszym w przedstawionych opisach obszarów funkcjonalnych jest podział obszarów ze względu na liczbę mieszkańców. Jednocześnie należy zauważyć, że przedziały liczby mieszkańców zostały zdefiniowane dla miast centralnych/rdzeni obszarów funkcjonalnych a nie dla całych obszarów, co mogłoby skutkować delimitacją obszarów w ramach tych samych typów (tej samej rangi) o diametralnie różnej całkowitej liczbie mieszkańców.

### 1.4.2. Kryteria delimitacji MRR

Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich zostały opracowane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przez prof. Pawła Śleszyńskiego. Opracowana metodyka stanowiła podstawę do prac nad Projektem rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 2 sierpnia 2013 roku w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic.

Proponowana metodyka opiera się na czterech zasadach delimitacji obszarów funkcjonalnych oraz ośmiu kryteriach delimitacji:

**Zasady delimitacji (wg Kryteriów delimitacji MRR)**

- Zasady administracyjne**.** Przyjęto, że rdzeniem jest miasto-stolica województwa oraz mające z nim wspólną granicę inne miasto na prawach powiatu (sytuacja ta dotyczy MOF Gdańska i Katowic), a także że granice MOF nie mogą przekraczać granic odpowiednich województw.
- Zasady topologiczne. Przyjęto, że wyznaczony obszar MOF jest ciągły przestrzennie, tj. zawiera w sobie tylko gminy graniczące ze sobą oraz nie może zawierać w sobie gmin nie należących do MOF, a otoczonych ze wszystkich stron tego typu jednostkami..
- Zasada rozłączności. Każda gmina może należeć tylko do jednego MOF. Gmina nie może należeć do MOF o znaczeniu regionalnym i lokalnym, zgodnie ze zmienioną ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
- Zasady spełnienia liczby minimalnych kryteriów. Warunkiem zaliczenia do MOF było spełnienie przez gminę 6 z 7 ustalonych minimalnych kryteriów. Samorząd może włączyć dodatkową gminę, gdy spełnia co najmniej jeden z warunków: ma status gminy miejskiej, otacza gminę miejską spełniającą 6 z 7 kryteriów, co najmniej jeden ze wskaźników przekracza 2-krotnie minimum

**Kryteria delimitacji (wg Kryteriów delimitacji MRR)**

Rdzeń:

miasto na prawach powiatu będące siedzibą marszałka województwa lub wojewody oraz ciągły przestrzennie obszar, złożony z graniczących ze sobą miast na prawach powiatu

Strefa zewnętrzna:

F1 – liczba wyjeżdżających do pracy najemnej do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym powyżej 50
F2 – liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców powyżej 3
S1 – udział pracujących w zawodach pozarolniczych jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75%
S2 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75%
S3 – udział podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu jako stosunek do średniej dla rdzenia powyżej 50%
M1 – gęstość zaludnienia (bez lasów i wód) jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 50%
M2 – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75%

### Krytyczna analiza metodyki delimitacji

Metodykę opisaną w Kryteriach delimitacji oraz Projekcie rozporządzenia MRR poddano krytycznej analizie pod kątem:

- jej subiektywności,
- niejednoznaczności zapisów projektu rozporządzenia MRR,
- jakości danych wejściowych,
- możliwości dostosowania kryteriów do delimitacji obszarów funkcjonalnych o niższej randze.

#### Subiektywność metodyki

Autorzy metodyki sami wskazują na znaczny subiektywizm zastosowanego narzędzia:

**P. Śleszyński, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, Przegląd Geograficzny, 2013**

- Przyjmowane wartości progowe kryteriów ustalano w sposób arbitralny, stosując skoki wartości co 5 lub 10%. Starano się tak manipulować tymi wartościami, aby w jak największej liczbie branych pod uwagę zmiennych znajdowały się one w wysokości połowy (50%), całości (100%) lub wynikającej z tego średniej (75%) danego poziomu odniesienia (np. średniej wojewódzkiej). W przypadku kryteriów odnoszących się do całego kraju stosowano liczby całkowite. Ma to logiczne uzasadnienie, jednak nie zmienia faktu, że ta część procedury delimitacyjnej jest dosyć subiektywna.

- Trzeba też podkreślić, że operowanie średnią wojewódzką dla części wskaźników może być przyjęte tylko ze względu na aplikacyjny charakter delimitacji. Ogólnie biorąc, nie jest to najlepsze rozwiązanie, gdyż ogranicza porównywalność wyników, w tym zasięgów wyznaczonych obszarów funkcjonalnych.
- Optymalizacja wyników polegała tutaj na uzyskaniu takiego układu gmin spełniających kryteria względem siebie, który w aspekcie zasięgu terytorialnego obszaru funkcjonalnego wyróżniał się największą spójnością (nierozłącznością). Inaczej mówiąc, podczas prób wariantowych szukano takiego rozkładu przestrzennego gmin spełniających zadane kryteria, który zapewniałby największą zwartość terytorialną obszarów funkcjonalnych, bez potrzeby wielu korekt.

**P. Śleszyński, *Problemy delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce,* Warszawa 2013**

Analizy pokazały „jak jest". Dlatego przedstawiona delimitacja może być uznana jako zamknięta z poznawczego punktu widzenia, ale nie można tak wnioskować z powodów planistycznych.

**Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*, Warszawa 2013**

Uzyskiwane w krokach a-e wyniki poddawane były ocenie empirycznej, dotyczącej kształtowania się obszarów funkcjonalnych. W efekcie przeprowadzono nieznaczne korekty, obejmujące przede wszystkim dodanie pojedynczych gmin do wyznaczonych obszarów funkcjonalnych. Dotyczyło to około 10% gmin (35. jednostek).

### Niejednoznaczność zapisów rozporządzenia

Zapisy zawarte w projekcie rozporządzenia MRR są niejednoznaczne w zakresie kolejności delimitacji obszarów o znaczeniu wojewódzkim oraz obszarów niższej rangi.

**Kolejność delimitacji OF (wg Projektu rozporządzenia MRR)**

§ 3. 2. Gmina nie może należeć jednocześnie do obszaru, o którym mowa w § 1 pkt 1 i miejskiego obszaru funkcjonalnego o znaczeniu regionalnym lub lokalnym, określonego przez samorząd na podstawie art. 49d ust 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Możliwe są trzy warianty interpretacji zapisu:

- OF o znaczeniu regionalnym, subregionalnym i lokalnym powinny zostać wyznaczone przed OF ośrodków wojewódzkich. Przyjęcie tej interpretacji skutkuje dowolnym kształtowaniem zakresu OF ośrodków regionalnych i ograniczeniem zakresu przestrzennego OF ośrodków wojewódzkich,
- OF ośrodków wojewódzkich powinny zostać wyznaczone przed OF o znaczeniu regionalnym, subregionalnym i lokalnym. Przyjęcie tej interpretacji skutkuje ograniczeniem zakresu OF ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych oraz szerokim zakresem przestrzennym OF ośrodków wojewódzkich,

– OF wszystkich ośrodków (wszystkich rang) powinny być wyznaczone równocześnie, przy uwzględnieniu zasady ich rozłączności. Przyjęcie tej interpretacji skutkuje niespójnością prawną rozporządzenia i ustawy, gdyż nie definiuje spójnych metod łącznej delimitacji obszarów funkcjonalnych na różnych szczeblach.

Równocześnie należy zaznaczyć, że wyniki delimitacji OF w opracowaniu „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich" uwzględniają ręczne wyłączenie i włączenie niektórych gmin do obszaru funkcjonalnego, co nie jest przewidziane w projekcie rozporządzenia. Dokumenty te także nie stanowią ostatecznych wersji tych aktów prawnych i mogą ulec jeszcze istotnym zmianom. Nie stanowią zatem obowiązujących podstaw prawnych, które koniecznie muszą zostać uwzględnione w delimitacji obszarów funkcjonalnych niższego rzędu.

### Jakość i aktualność danych wejściowych

Kryteria delimitacji przedstawione w projekcie rozporządzenia bazują na nieaktualnych i trudnodostępnych danych źródłowych. W Tabeli 2 przedstawiono wybrane dane, których możliwość wykorzystania jest wątpliwa.

**Tabela 2:** Problemy związane z jakością i aktualnością danych wykorzystywanych w delimitacji obszarów funkcjonalnych na podstawie Kryteriów delimitacji MRR

| Kryterium | Dane problemowe | Źródło | Okres | Komentarz |
|---|---|---|---|---|
| Definicja rdzenia | Lista miast na prawach powiatu, gmin miejskich, miast stanowiących siedziby władz powiatowych | Np. Bank Danych Lokalnych GUS | Aktualne | Dowolność sposobu przeniesienia definicji rdzenia na OF niższego rzędu powoduje brak porównywalności wyników różnych delimitacji |
| Liczba wyjeżdżających do pracy najemnej do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym | Dojazdy do pracy | GUS na żądanie | 2006 | Dane nie odzwierciedlają zmian od roku 2006, wynikających ze wzrostu dostępności terenów, suburbanizacji. Możliwość wykorzystania danych z US, ale nie każdy urząd posiada gotowe dane. |
| | Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym | BDL GUS | 2006 | Przyjęcie nieaktualnych danych |
| Liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców | Zameldowania z rdzenia MOF | GUS na żądanie | 2011 | GUS nie udostępnił takich danych w ramach niniejszego projektu. |
| Udział pracujących w zawodach pozarolniczych | Liczba pracujących w zawodach rolniczych | BDL GUS | 2003 | Dane wątpliwej jakości oraz nieaktualne i nieaktualizowane |
| | Liczba pracujących ogółem | BDL GUS | 2003 | Przyjęcie nieaktualnych danych |
| Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców | Liczba podmiotów gospodarczych | BDL GUS | 2011 | Wartość uwzględnia wszystkie zarejestrowane podmioty, a nie tylko działające. Problem rejestracji w Warszawie i działania w całym kraju. Dostępne nowsze dane (za 2012) |

| Kryterium | Dane problemowe | Źródło | Okres | Komentarz |
|---|---|---|---|---|
| Udział podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu | Liczba podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu | BDL GUS | 2011 | Subiektywna definicja, które kategorie PKD stanowią usługi wyższego rzędu Dostępne nowsze dane (za 2012) |
| Gęstość zaludnienia (bez lasów i wód) | Powierzchnia wód | Brak danych | Brak danych | Brak danych. Wymagana własna kalkulacja. |
| Liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2002 – 2011 | Liczba mieszkań oddanych do użytku | BDL GUS | 2002-2011 | Subiektywnie przyjęty okres. Dostępne nowsze dane (za 2012) |

*Źródło: opracowanie własne*

Nakładanie się drobnych błędów związanych z przyjęciem nieaktualnych danych oraz z subiektywnym przyjęciem punktu odcięcia powoduje, że zakres przestrzenny błędu delimitacji może być duży.

### Dostosowanie kryteriów do delimitacji obszarów o niższej randze

Kryteria delimitacji MRR zostały opracowane pod kątem delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. W związku z tym delimitacja obszarów funkcjonalnych o niższej randze wymagałaby dostosowania omawianych kryteriów, zarówno pod kątem wyznaczania rdzenia jak i strefy zewnętrznej.

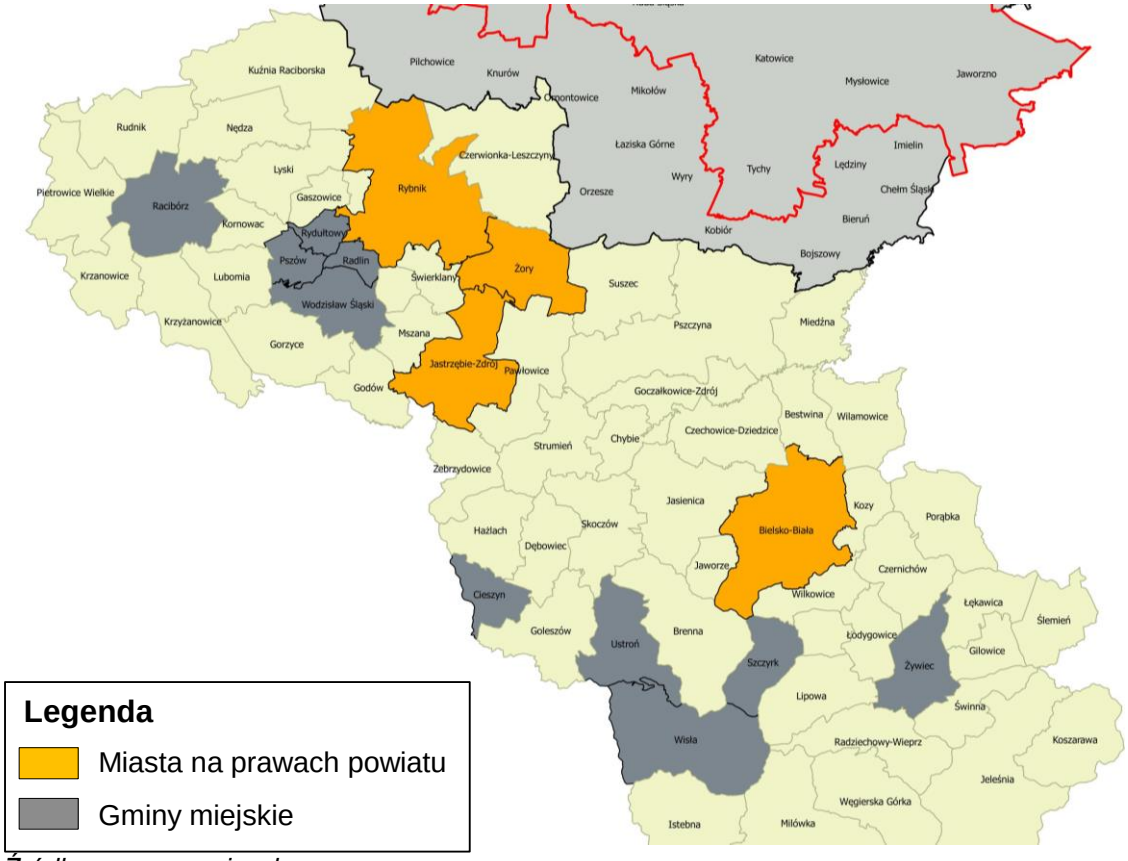
W niniejszym podrozdziale przedstawiono trudności związane z hipotetycznym dostosowaniem kryteriów wyznaczania rdzeni obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym i subregionalnym.

Według kryteriów MRR rdzeniem obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich są: miasto na prawach powiatu będące siedzibą marszałka województwa lub wojewody oraz ciągły przestrzennie obszar, złożony z graniczących między sobą miast na prawach powiatu. Na potrzeby delimitacji obszarów o znaczeniu subregionalnym możliwe byłoby przyjęcie definicji pochodnej, opartej na kategorii miast na prawach powiatu oraz gmin miejskich. Przyjmując taką definicję utworzono by w południowej części województwa śląskiego pięć rdzeni:

- Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski, Rydułtowy, Pszów, Radlin,
- Bielsko-Biała, Szczyrk, Wisła, Ustroń,
- Racibórz,
- Cieszyn,
- Żywiec.

Wyniki delimitacji rdzeni na podstawie zmodyfikowanych kryteriów delimitacji MRR przedstawiono na Mapie 1.

**Mapa 1:** Rdzenie obszarów funkcjonalnych wg zmodyfikowanych Kryteriów delimitacji MRR




*Źródło: opracowanie własne*

Szczególnie nieracjonalnym wydaje się utworzenie rdzenia z Bielska-Białej oraz gmin: Szczyrku, Wisły oraz Ustronia. Bielsko-Biała liczy ponad 170.000 mieszkańców natomiast pozostałe gminy liczą razem tylko 33.000 mieszkańców. Ponadto gminy te w ograniczonym zakresie stanowią ciągły przestrzennie obszar (na poziomie niższym niż granice administracyjne).

W kolejnym podrozdziale przedstawiono wynik analizy możliwości zastosowania Kryteriów delimitacji MRR do delimitacji obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego w otoczeniu autostrady A-1 w subregionie zachodnim województwa śląskiego.

### Wartości kryteriów dla badanego obszaru

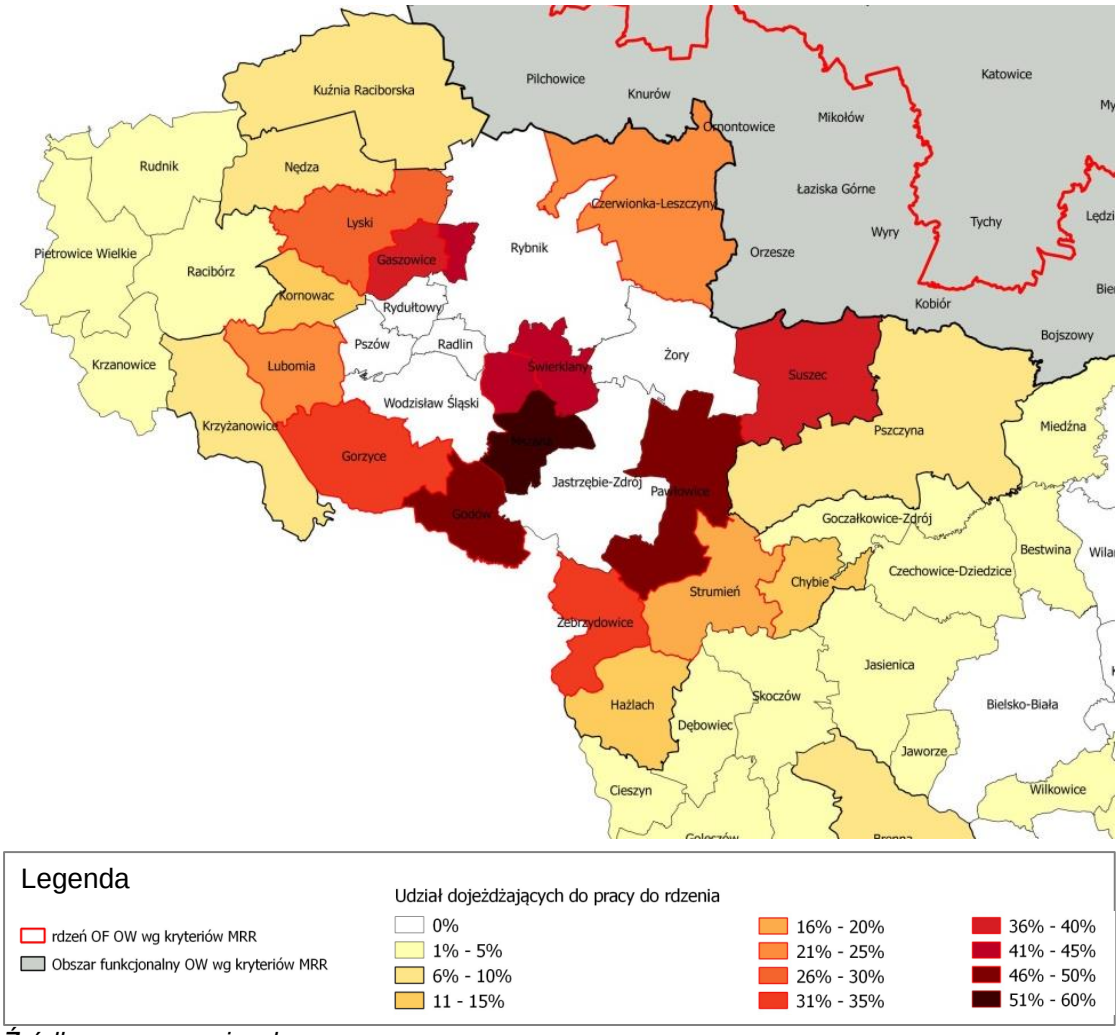
Dla każdego kryterium określonego w Kryteriach delimitacji MRR wyznaczono ich rozkłady statystyczne w kraju, województwie i subregionie, a także przedstawiono rozkłady tych kryteriów na mapach. Przedziały kolorów wypełnienia gmin na mapach przyjęto w taki sposób, aby uwzględniały wartości graniczne wynikające z kryteriów (np. 75% wartości średniej dla województwa oraz alternatywnie 75% wartości dla subregionu).

### Kryterium: Liczba wyjeżdżających do rdzeni do pracy na 1000 pracujących mieszkańców

Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Urząd Skarbowy za 2012 rok. Kryterium ponadto zostało zmodyfikowane: przyjęto w mianowniku nie liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym (Dane GUS) a liczbę pracujących mieszkańców gminy (Dane Urzędu Skarbowego). Modyfikacja ma na celu przyjęcie w liczniku i mianowników danych z tego samego źródła, które byłyby porównywalne.

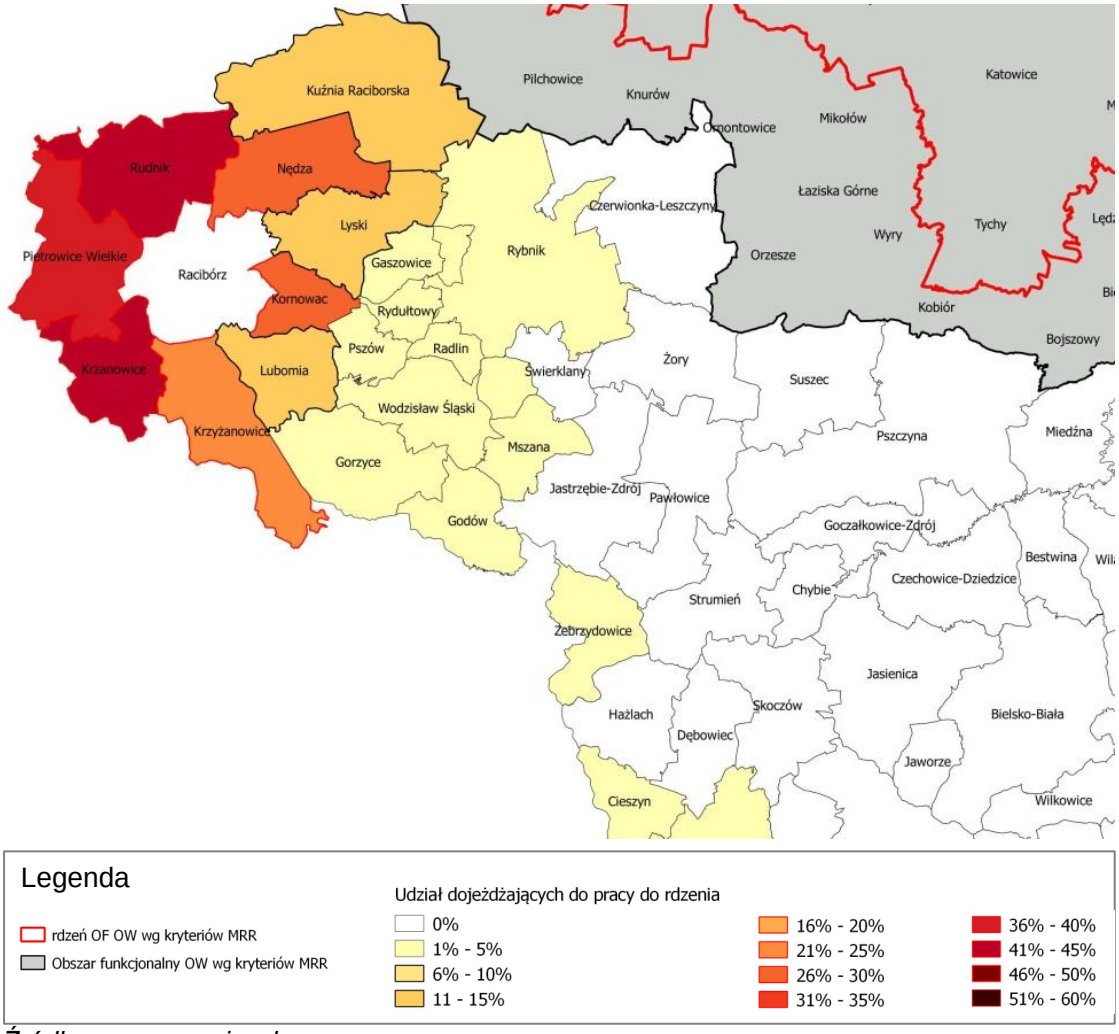
Rozkłady dojazdów do dwóch hipotetycznych rdzeni, występujących na obszarze subregionu zachodniego województwa śląskiego przedstawiono na Mapie 2 oraz Mapie 3.

**Mapa 2:** Udział dojeżdżających do pracy do hipotetycznego rdzenia: Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 3:** Udział dojeżdżających do pracy do hipotetycznego rdzenia Racibórz



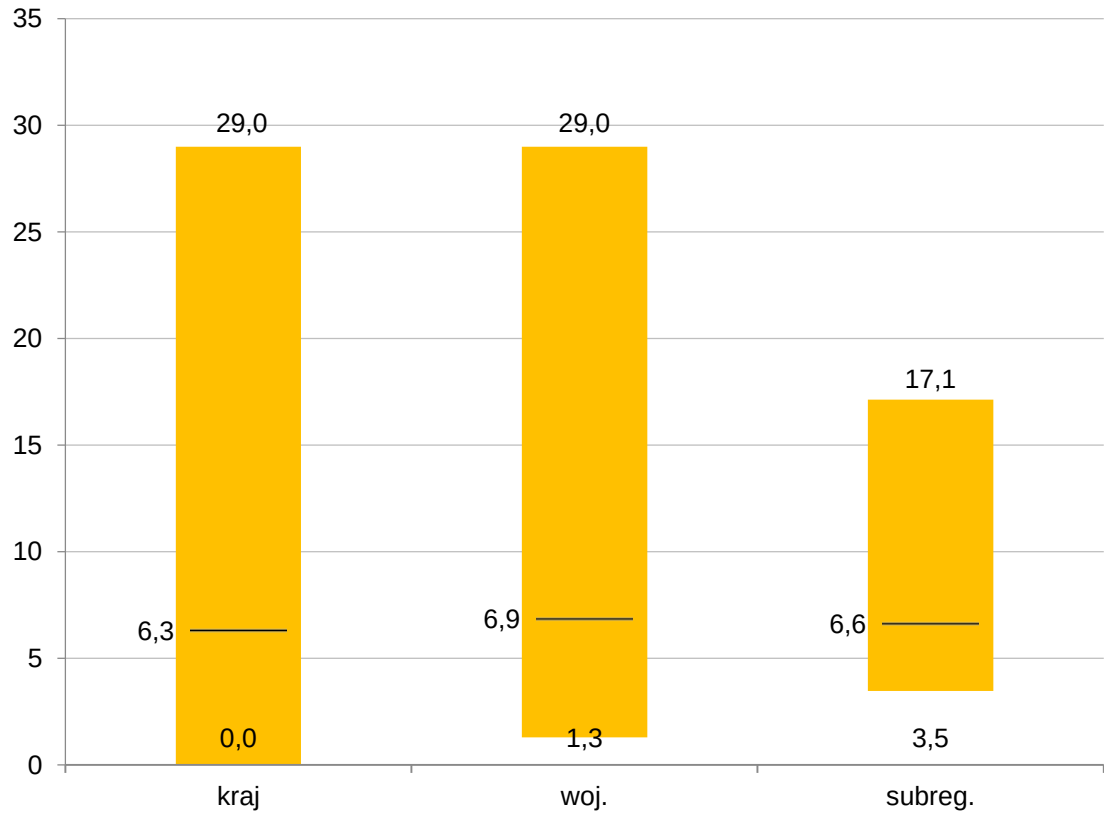

*Źródło: opracowanie własne*

Przedstawione mapy rozkładów przestrzennych dojazdów do pracy wskazują na występowanie wyraźnego podziału między rdzeń Rybnik – Żory – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski oraz rdzeń Racibórz.

### Kryterium: Liczba zameldowań z miast do gminy na 1000 mieszkańców

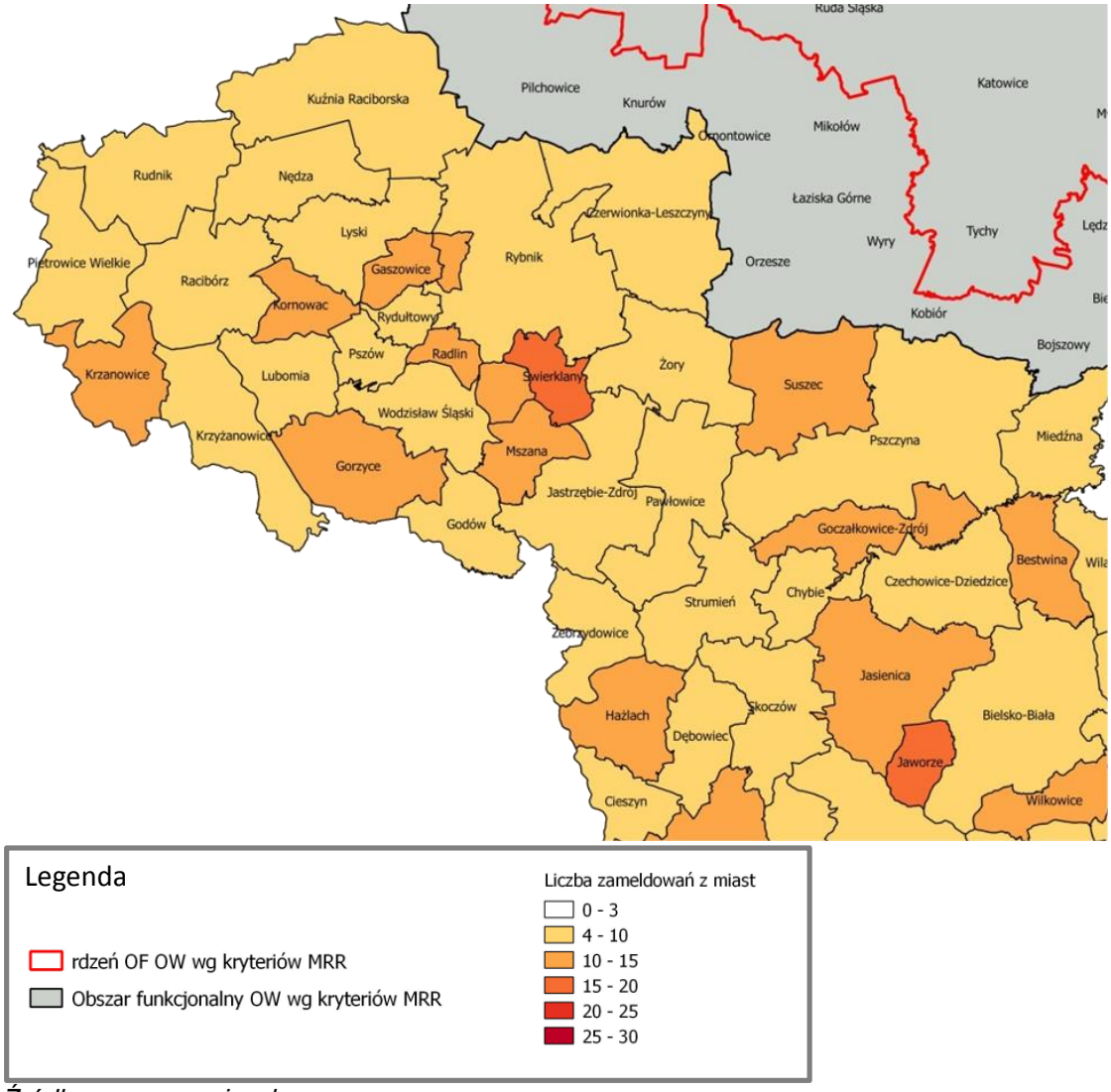
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za rok 2012). Ponadto ze względu na nieudostępnienie przez GUS danych w postaci macierzowej, przyjęto za wskaźnik liczbę zameldowań z miast zamiast z rdzeni obszarów funkcjonalnych.

**Wykres 1:** Rozkład statystyczny kryterium liczby zameldowań z miast do gminy na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 4:** Liczba zameldowań z miast do gminy na 1000 mieszkańców



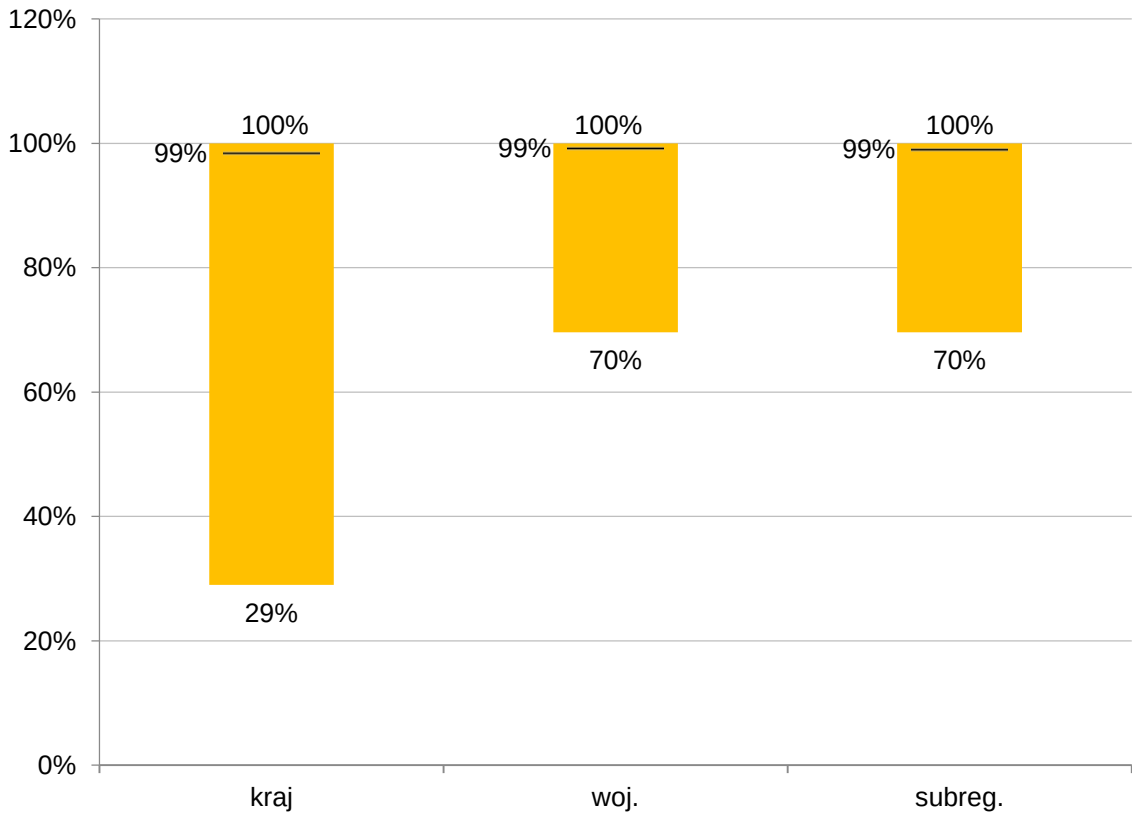

*Źródło: opracowanie własne*

Kryterium zgodnie z założeniami MRR będzie spełnione przez wszystkie gminy w subregionie (wszędzie powyżej granicy 3 os. na 1000 mieszkańców). Kryterium przy zadanym punkcie odcięcia nie wnosi wartości do delimitacji. Równocześnie nie wyróżnia się inna wartość graniczna, która umożliwiłaby skuteczniejszą delimitację.

### Kryterium: Udział pracujących w zawodach pozarolniczych

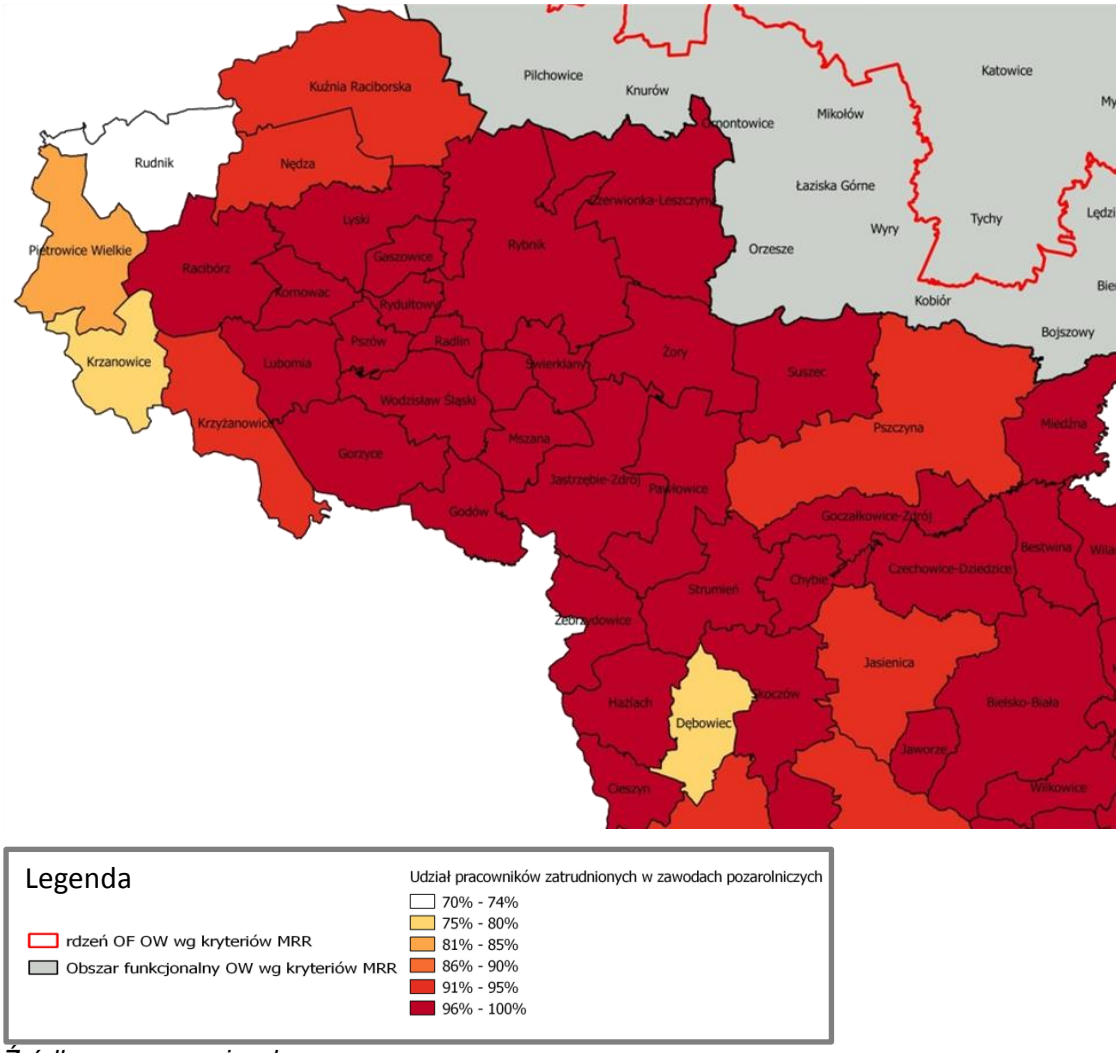
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za rok 2003).

**Wykres 2:** Rozkład statystyczny kryterium udziału pracujących w zawodach pozarolniczych (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 5:** Udział pracowników zatrudnionych w zawodach pozarolniczych




Legenda

rdzeń OF OW wg kryteriów MRR

Obszar funkcjonalny OW wg kryteriów MRR

Udział pracowników zatrudnionych w zawodach pozarolniczych

- 70% - 74%
- 75% - 80%
- 81% - 85%
- 86% - 90%
- 91% - 95%
- 96% - 100%

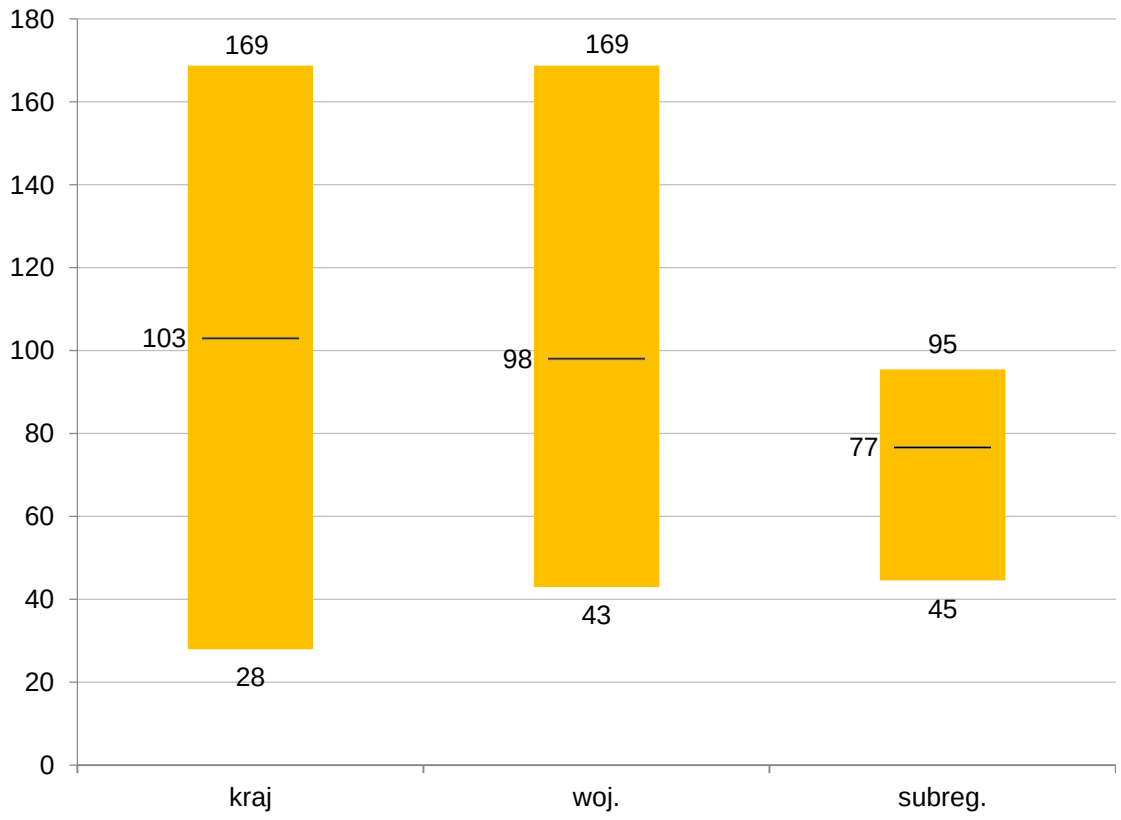
*Źródło: opracowanie własne*

Kryterium zgodnie z założeniami MRR będzie spełnione przez wszystkie gminy w subregionie poza Rudnikiem (wszędzie powyżej granicy 75% wartości średniej dla województwa lub subregionu). Kryterium przy zadanym punkcie odcięcia nie wnosi wartości do delimitacji. Równocześnie nie wyróżnia się inna wartość graniczna, która umożliwiłaby skuteczniejszą delimitację.

### Kryterium: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców

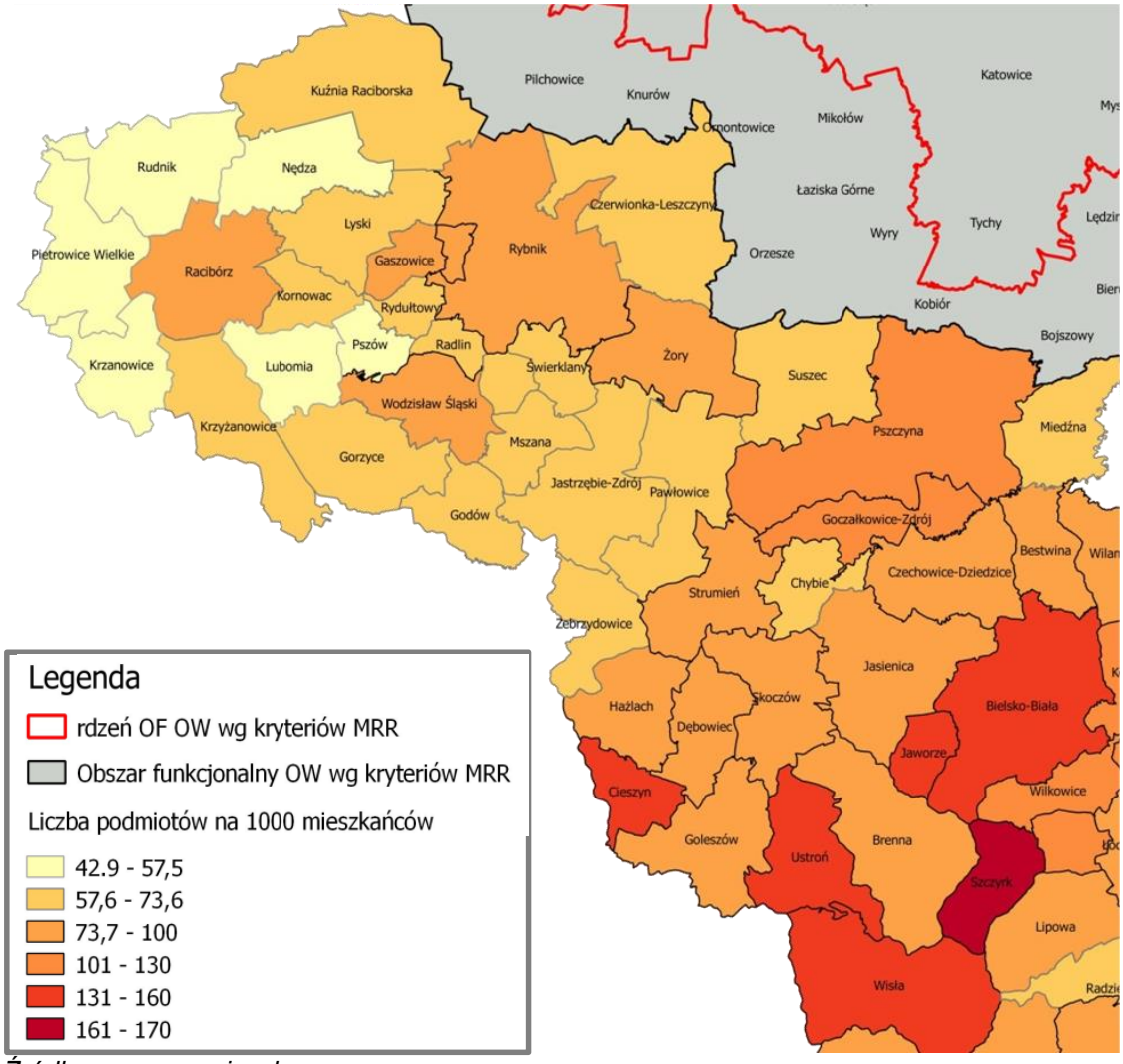
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za rok 2012).

**Wykres 3:** Rozkład statystyczny kryterium liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 6:** Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców



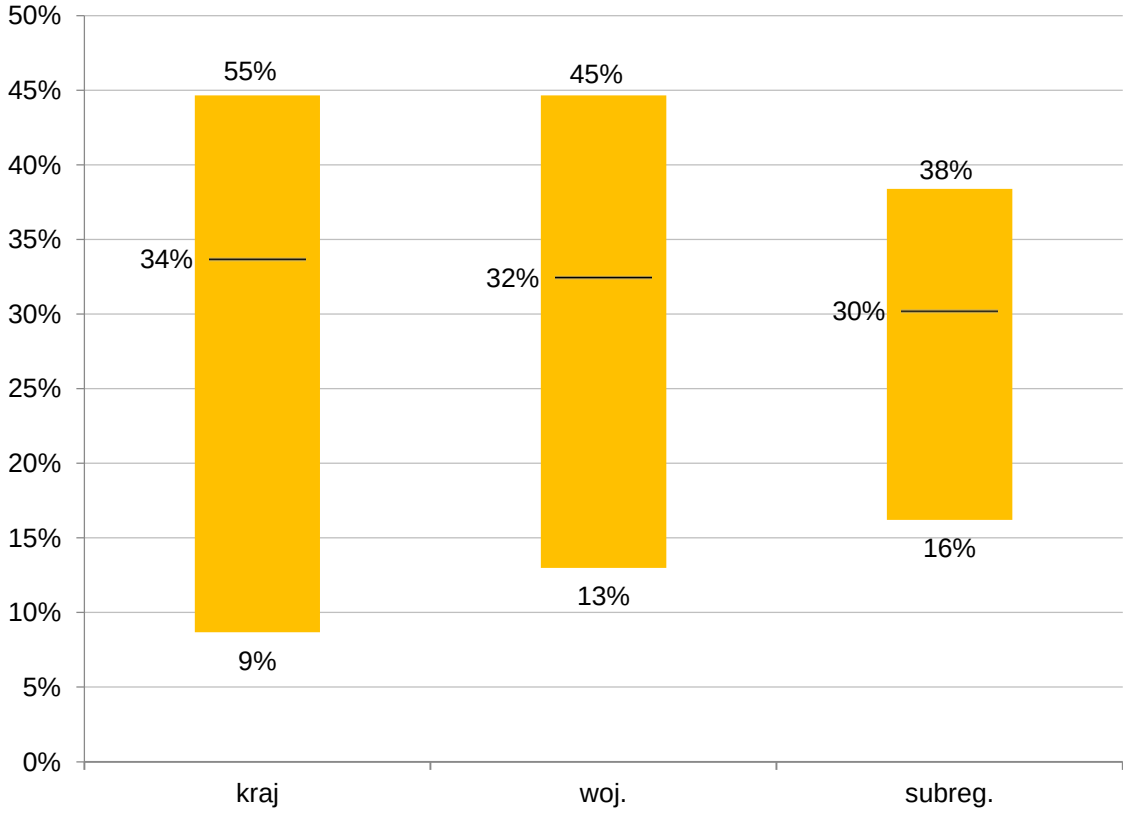

*Źródło: opracowanie własne*

Kryterium obrazuje aktywność gospodarczą bez różnicowania wielkości podmiotów. W obszarach turystycznych jest ich tak wiele, ponieważ każdy „wynajem pokoi" stanowi podmiot. Równocześnie widoczna jest mniejsza aktywność w obszarach gdzie funkcjonują duże przedsiębiorstwa (np. kopalnie).

### Kryterium: Udział podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu

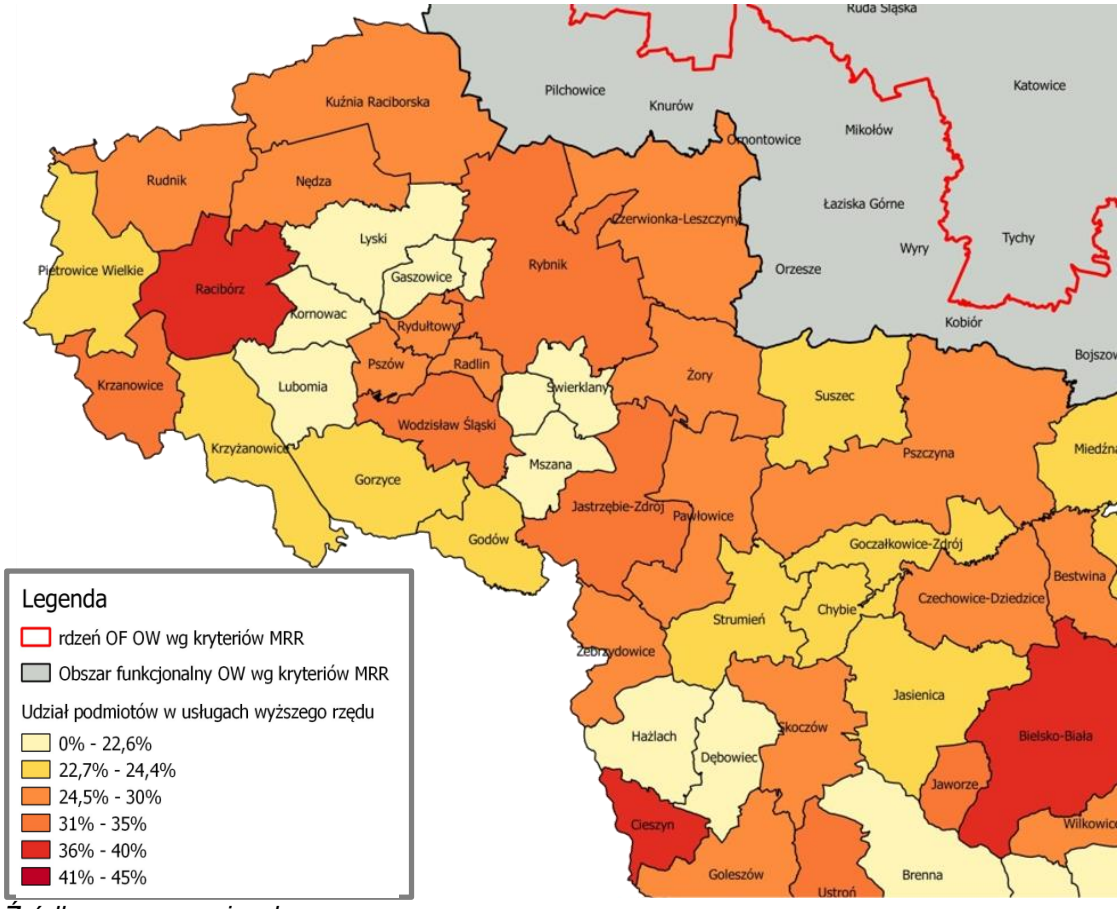
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map dla powyższego kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za rok 2012). Przyjęto taką samą definicję usług wyższego rzędu jak w Kryteriach delimitacji MRR – podmioty świadczące usługi wyższego rzędu to podmioty wpisane do rejestru REGON w sekcjach J-R wg PKD 2007.

**Wykres 4:** Rozkład statystyczny kryterium udziału podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 7:** Udział podmiotów w usługach wyższego rzędu



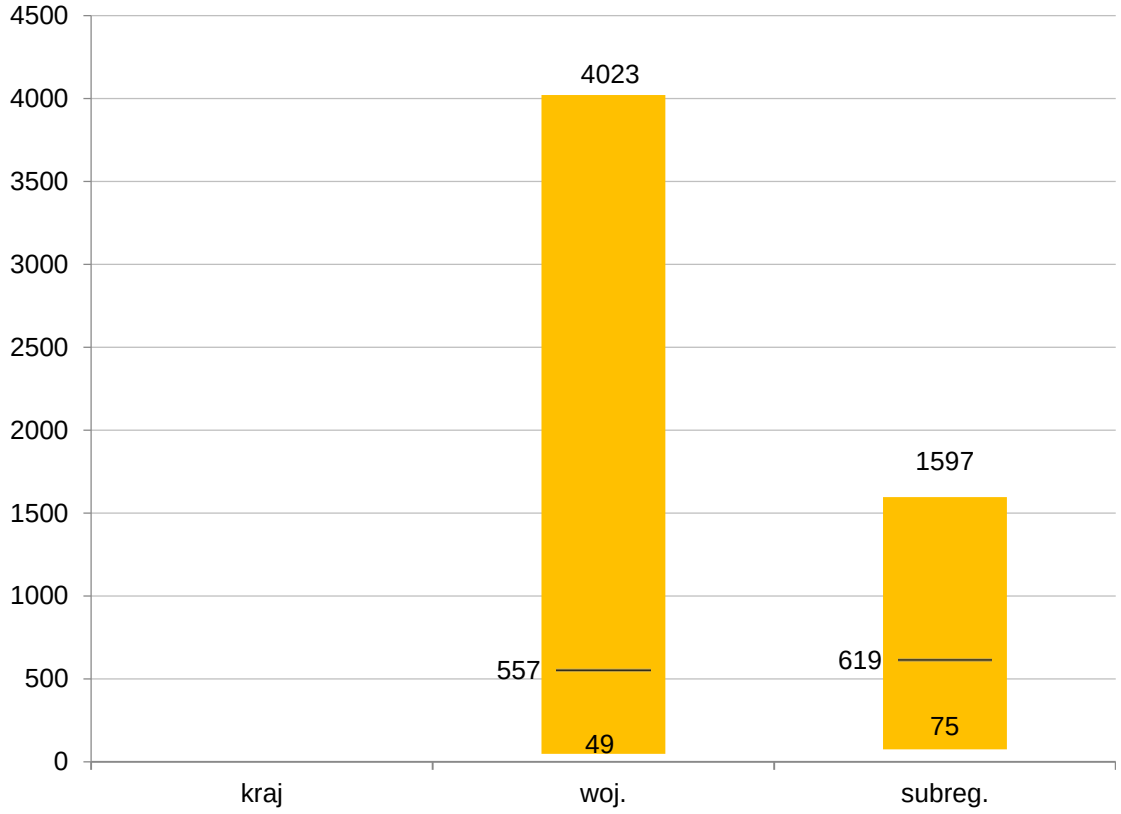

*Źródło: opracowanie własne*

Kryterium wskazuje na gminy, które stanowią bardziej o istocie rdzenia obszaru funkcjonalnego niż strefy zewnętrznej. Kryterium niesie niewielką wartość informacyjną w kontekście delimitacji strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego.

### Kryterium: Gęstość zaludnienia bez lasów i wód (os/km$^2$)

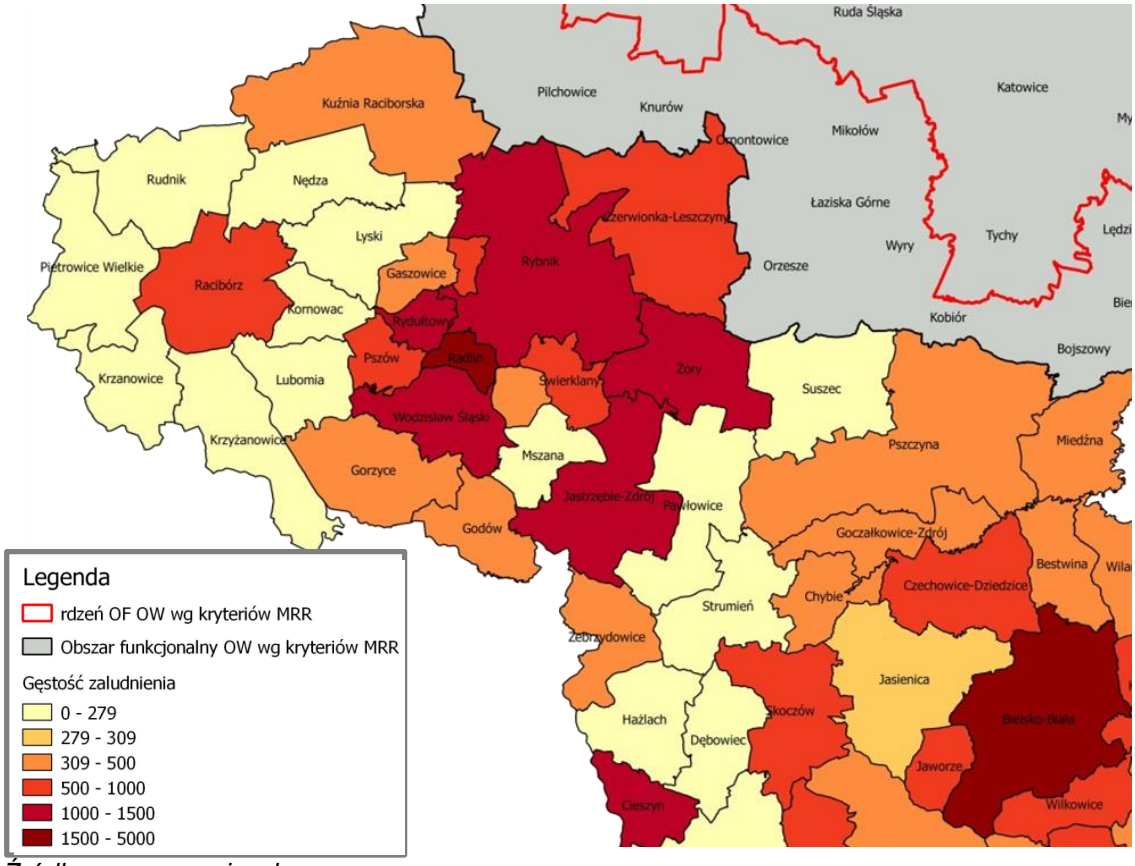
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych (liczba ludności, powierzchnia, powierzchnia lasów) oraz mapy OpenStreetMaps, na podstawie, których oszacowano powierzchnię wód w gminach. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za rok 2012).

**Wykres 5:** Rozkład statystyczny kryterium gęstości zaludnienia bez lasów i wód – osób/km$^2$ (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 8:** Gęstość zaludnienia bez lasów i wód (os/km$^2$)



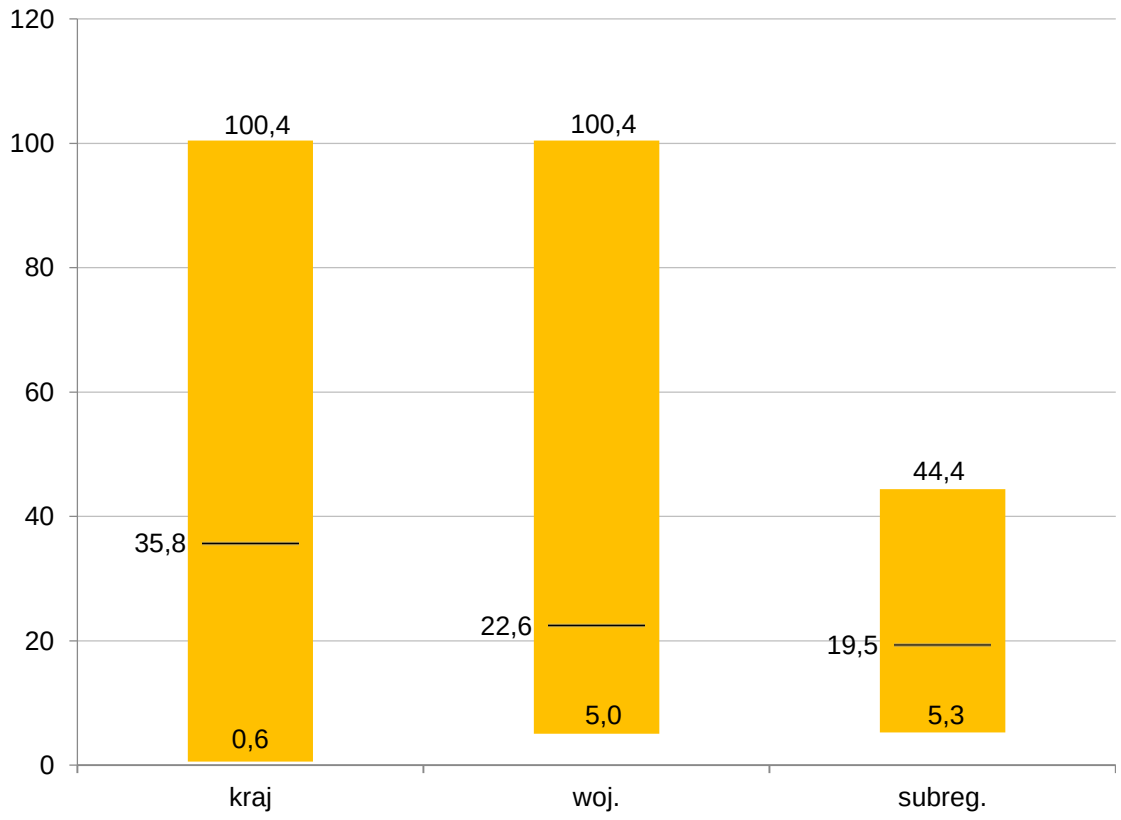

*Źródło: opracowanie własne*

Kryterium wskazuje na gminy, które stanowią bardziej o istocie rdzenia obszaru funkcjonalnego niż strefy zewnętrznej. W związku z tym kryterium niesie niewielką wartość informacyjną w kontekście delimitacji strefy zewnętrznej obszaru funkcjonalnego.

### Kryterium: Liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2003-2012 na 1000 mieszkańców

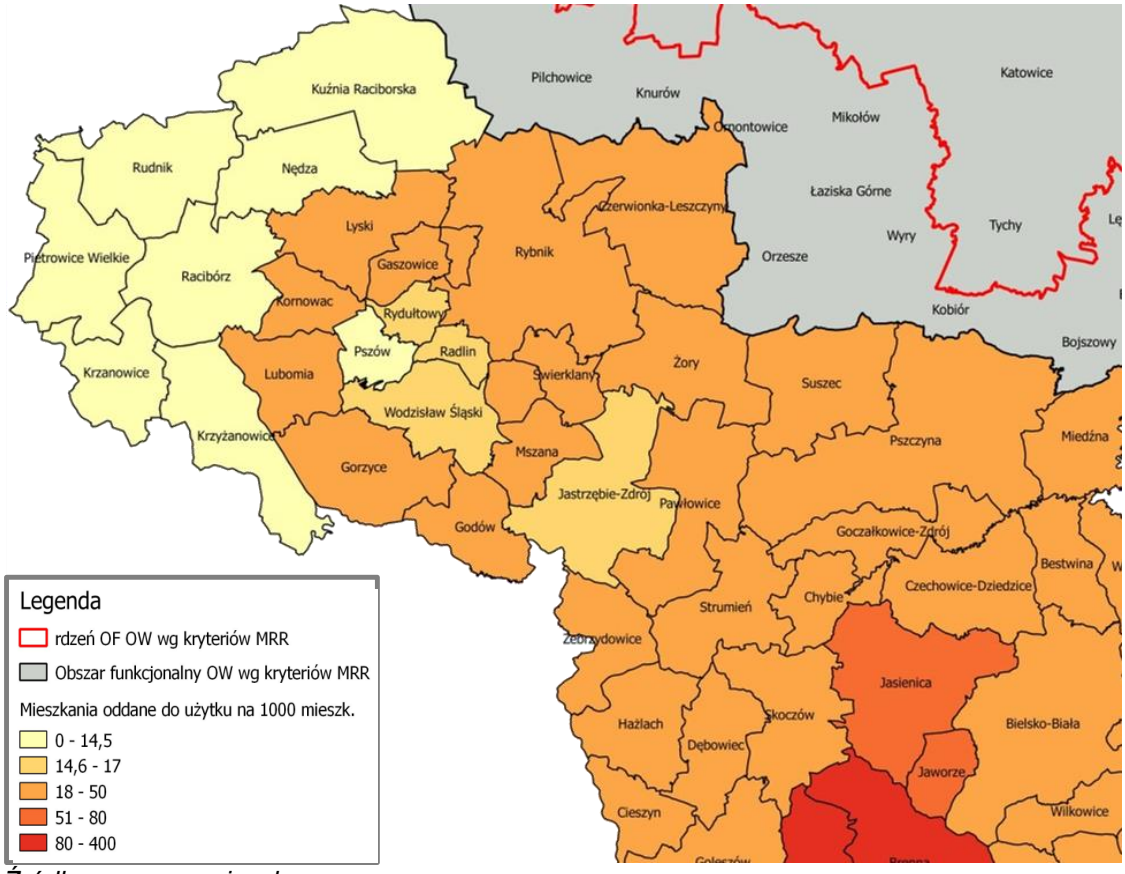
Do wyznaczenia rozkładu statystycznego oraz map kryterium wykorzystano dane udostępnione przez Główny Urząd Statystyczny w Banku Danych Lokalnych. Wykorzystano nowsze dane niż przewidziano w Kryteriach delimitacji MRR (za lata 2003-2012).

**Wykres 6:** Rozkład statystyczny kryterium liczby mieszkań oddanych do użytku w latach 2003-2012 na 1000 mieszkańców (zaznaczono wartości minimalne, średnie oraz maksymalne)




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 9**: Liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2003-2012 na 1000 mieszkańców




*Źródło: opracowanie własne*

Na podstawie kryterium liczby mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców można sformułować wnioski o wydzielaniu się obszaru zachodniego subregionu o charakterze rolniczym oraz łączeniu się wspólnego otoczenia rdzeni. Wskazuje to również na proces przekształcania struktury z rolniczej na produkcyjno-usługową i mieszkaniową.

## Podsumowanie

Kryteria wskazane w projekcie rozporządzenia MRR nie pozwalają na poprawną i spójną delimitację obszarów funkcjonalnych w południowej części województwa śląskiego. Niektóre z kryteriów wskazują natomiast na występowanie słabiej rozwiniętych gmin na zachód od Raciborza. Jedynym kryterium spójnie i skutecznie różnicującym obszary funkcjonalne są dojazdy do pracy.

Równocześnie należy podkreślić, że kryteria delimitacji oraz projekt rozporządzenia MRR charakteryzują się:

– Wysokim poziomem subiektywności doboru kryteriów,
– Niejednoznacznością zapisów projektu rozporządzenia oraz możliwość jego zmiany z uwagi na wczesną fazę prac nad nim,
– Wykorzystaniem nieaktualnych i trudnodostępnych danych,

– Komplikacjami i wątpliwościami związanymi z przeniesieniem metodyki delimitacji z poziomu ośrodków wojewódzkich na ośrodki o znaczeniu regionalnym i subregionalnym.

W związku z tym nie możliwe jest skuteczne wykorzystanie proponowanej metodyki w delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego, zlokalizowanego w obszarze przebiegu autostrady A-1 w subregionie zachodnim województwa śląskiego.

### 1.4.3. Metodyka OECD

Metodyka delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych, opracowana przez OECD, stanowi przykład odmiennego, modelowego podejścia do delimitacji obszarów funkcjonalnych.

Metodyka ta została przedstawiona w szeregu dokumentów, m.in. w: „Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database".

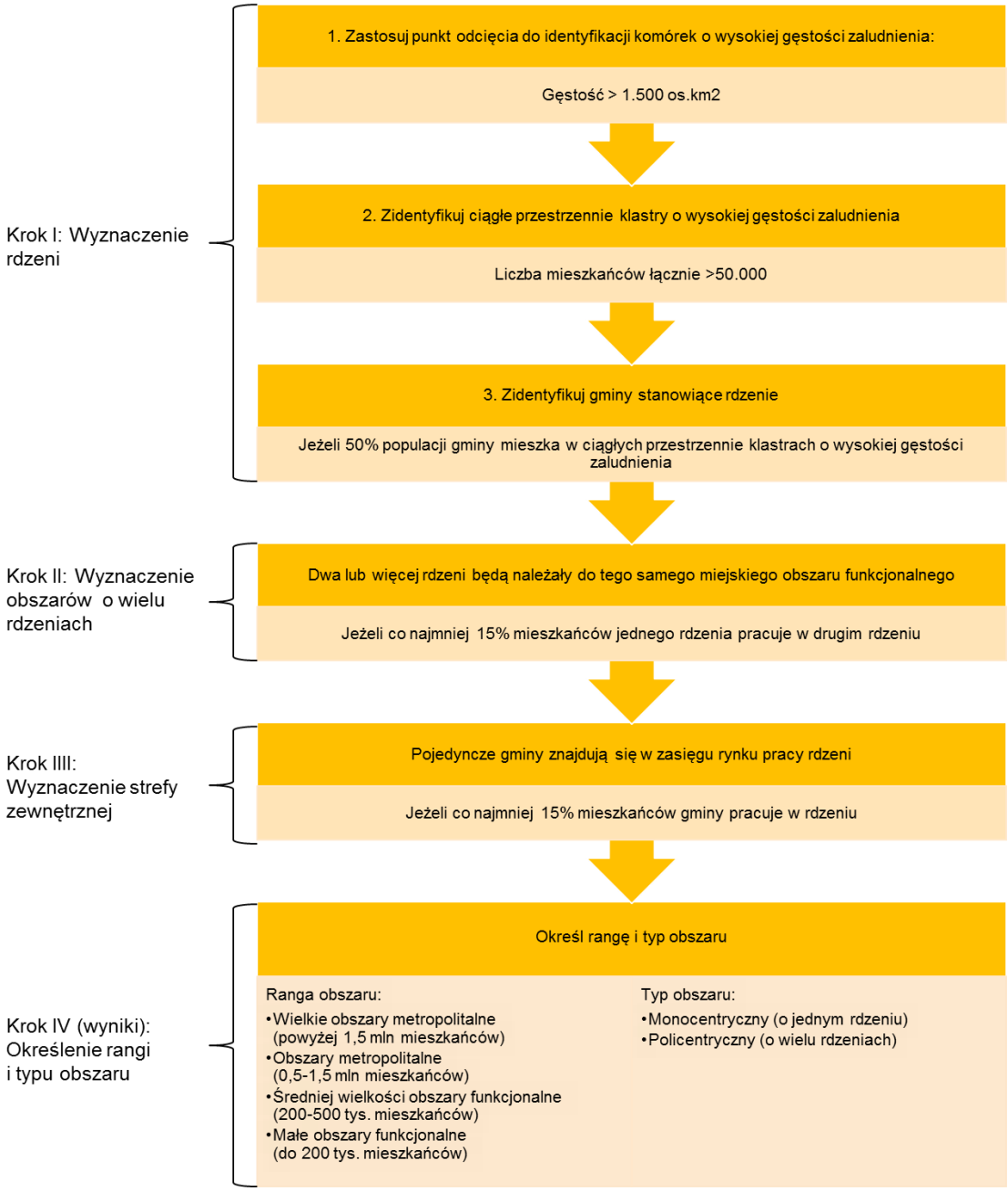
Podejście OECD do delimitacji obszarów funkcjonalnych, w przeciwieństwie do Kryteriów delimitacji MRR, w zakresie delimitacji strefy zewnętrznej zostało oparte wyłącznie na powiązaniach funkcjonalnych ze rdzeniem, pomijając wspólne cechy społeczno-ekonomiczne i morfologiczne. Natomiast zasięg rdzenia wynika z gęstości i liczby mieszkańców obszaru rdzeniowego, a nie rangi ośrodków. Istotną różnicą jest także wyznaczanie rdzeni na podstawie danych przestrzennych o liczbie i gęstości ludności w postaci kwadratowej siatki, dzielącej obszar na komórki o boku 1km.

Procedura delimitacji na podstawie metodyki OECD przebiega w czterech głównych krokach:

- Wyznaczenie rdzeni obszarów funkcjonalnych,
- Wyznaczenie obszarów funkcjonalnych o wielu rdzeniach,
- Wyznaczenie stref zewnętrznych,
- Określenie rangi i typów obszarów funkcjonalnych.

Szczegółową procedurę delimitacji przedstawiono na Schemacie11.

**Schemat 11:** Procedura delimitacji obszarów funkcjonalnych wg metodyki OECD




*Źródło: „Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database" (tłumaczenie własne)*

Najsłabszym punktem zaproponowanej przez OECD metodyki delimitacji są źródła danych, a w szczególności dane o gęstości zaludnienia w podziale na komórki o powierzchni 1km$^2$. Źródłem tych danych dla Europy jest opracowanie mapowe Joint Research Center, wykonane na podstawie Corine Land Cover 2006. Z wykorzystaniem szacunków JRC wiążą się trzy problemy:

– Klasyfikacja Corine Land Cover 2006 zawiera wiele błędów, np. występują obszary, które w 2000 roku zostały zaklasyfikowane jako tereny zainwestowane, a w 2006 ich klasyfikacja była odmienna. Zmiana w tym kierunku, szczególnie

w tak dużej skali w tak krótkim okresie, wydaje się być w rzeczywistości niespotykana i wynika prawdopodobnie z błędów klasyfikacji automatycznej.
- Gęstość zaludnienia została oszacowana na poziomie wyższym niż komórki 1km$^2$, tzn. komórkom sąsiednim o tej samej kategorii przypisano tą samą gęstość zaludnienia. Nieznana jest przy tym metoda szacowania gęstości oraz ekstrapolacji.
- Dane pochodzą z roku 2006 i mogą być już nieaktualne. Nowe dane za rok 2012 nie zostały jeszcze opublikowane.

Biorąc pod uwagę powyższe wątpliwości, można założyć, że metodyka OECD nadaje się do delimitacji obszarów funkcjonalnych tylko po wprowadzeniu niezbędnych korekt.

## 1.5. Przyjęta metodyka oraz założenia

Na potrzeby delimitacji obszaru funkcjonalnego w otoczeniu autostrady A-1 w subregionie zachodnim województwa śląskiego, przyjęto metodykę, która oparta została na tym samym celu, jaki został postawiony w Kryteriach delimitacji: na wyznaczeniu możliwie zwartych obszarów funkcjonalnych.

Jako punkt wyjścia przyjęto metodykę OECD, która bazuje głównie na powiązaniach funkcjonalnych (opiera się na kryterium liczby wyjeżdżających do pracy do rdzeni) oraz gęstości zaludnienia, których wartości na badanym obszarze umożliwiały skuteczną delimitację rdzeni oraz stref zewnętrznych obszarów funkcjonalnych.

Ze względu na brak aktualnych oraz niską jakość dostępnych danych o gęstości zaludnienia w podziale na komórki 1km$^2$, metodyka została dostosowana do danych na poziomie gmin. Wprowadzone korekty polegały na:

- Wyborze do rdzenia gmin o gęstości zaludnienia (bez lasów i wód) powyżej 750 os./km$^2$ zamiast 1500os./km$^2$ oraz weryfikacji czy 50% populacji mieszka na ciągłych przestrzennie obszarach o dużej gęstości zaludnienia,
- Wyborze ciągłych przestrzennie gmin o łącznej liczbie mieszkańców powyżej 25.000 osób zamiast 50.000 osób,

Zmodyfikowano także klasyfikację obszarów funkcjonalnych:

- Obszary funkcjonalne o znaczeniu lokalnym odpowiadają „małym obszarom funkcjonalnym” (liczba mieszkańców do 200 tys.),
- Obszary funkcjonalne o znaczeniu subregionalnym odpowiadają „średniej wielkości obszarom funkcjonalnym” (liczba mieszkańców od 200 do 500 tys.),
- Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym odpowiadają „obszarom metropolitalnym” (liczba mieszkańców od 500tys do 1,5mln),
- Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym oraz wojewódzkim odpowiadają „wielkim obszarom metropolitalnym” (liczba mieszkańców powyżej 1,5mln), przy czym obszary funkcjonalne o znaczeniu wojewódzkim muszą zawierać w rdzeniu miasto z siedzibą marszałka województwa.

Zrezygnowano ponadto z możliwości wyznaczania obszarów funkcjonalnych o wielu rdzeniach. Decyzja wyniknęła z zapisów w projekcie rozporządzenia MRR, w którym

nie przewidziano możliwości występowania obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich o wielu rdzeniach.

Zgodnie z Kryteriami delimitacji MRR przyjęto zasady: topologiczną oraz rozłączności:

- Zasady topologiczne. Przyjęto, że wyznaczony obszar MOF jest ciągły przestrzennie, tj. zawiera w sobie tylko gminy graniczące ze sobą oraz zawiera w sobie gminy nie zaklasyfikowane do MOF, a otoczone ze wszystkich stron tego typu jednostkami.
- Zasada rozłączności. Każda gmina może należeć tylko do jednego MOF. Gmina nie może należeć do MOF o znaczeniu regionalnym i lokalnym, zgodnie ze zmienioną ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Tak jak w przypadku wyznaczenia wartości kryterium liczby wyjeżdżających pracowników do rdzeni, liczba mieszkańców gminy, którzy dojeżdżają do pracy do rdzeni odniesiona została do liczby mieszkańców gminy, którzy posiadają pracę. Porównywanie liczby mieszkańców wyjeżdżających do pracy względem całkowitej liczby pracujących mieszkańców gminy wydaje się być rozwiązaniem bardziej racjonalnym, ponieważ nie wymaga korekty o liczbę bezrobotnych lub osób w wieku przed i poprodukcyjnym. Równocześnie przyjęcie zastosowanego rozwiązania pozwala na wykorzystanie danych z jednego źródła.

Delimitacja została przeprowadzona na podstawie następujących danych:

- Liczba ludności (BDL GUS za 2012),
- Powierzchnia gmin (BDL GUS za 2012),
- Powierzchnia lasów (BDL GUS za 2012),
- Powierzchnia wód (dane niepublikowane, szacunek na podstawie map OpenStreetMaps),
- Liczba płatników podatku dochodowego – dojazdy do pracy (Urząd Skarbowy za 2012).

W delimitacji zostało przyjęte, że analizowany obszar będzie obszarem funkcjonalnym typu miejskiego. Utworzenie obszaru funkcjonalnego innej kategorii spowodowałoby przeniesienie ciężaru strategii jego rozwoju na elementy w mniejszym stopniu związane z oddziaływaniem autostrady A-1 (analiza możliwości przyjęcia innej kategorii obszaru funkcjonalnego wykracza poza zakres tego badania). Przyjęto ponadto, że obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego – Katowic został wyznaczony zgodnie z Kryteriami delimitacji MRR. W związku z tym z analizy wyłączono dojazdy do tego rdzenia i zarazem możliwość rozszerzenia lub zmniejszenia zasięgu tego obszaru funkcjonalnego.

Na Schemacie 12 przedstawiono przyjętą metodykę oraz założenia delimitacji.

**Schemat 12:** Przyjęta metodyka i założenia delimitacji obszarów funkcjonalnych

**Wyznaczenie rdzenia**
- Wybór gmin o gęstości (bez lasów i wód) > 750os./km$^2$
- Sprawdzenie czy ciągłe przestrzennie grupy gmin liczą razem co najmniej 25 tys. osób
- Wyłączenie grup gmin poniżej 25 tys. osób

**Wyznaczenie strefy zewnętrznej**
- Obliczenie liczby dojazdów do pracy z gmin do każdego z rdzeni
- Przypisanie gminy do rdzenia o największej liczbie dojazdów
- Zakwalifikowanie gminy jako „strefa zewnętrzna" gdy udział dojazdów do pracy w całkowitej liczbie mieszkańców posiadających pracę przekracza 15%

**Korekty i określenie rangi obszaru funkcjonalnego**
- Korekty ręczne w przypadku wystąpienia nieciągłości wyznaczonych obszarów. W przypadku nieciągłości przypisanie gmin do sąsiednich obszarów funkcjonalnych na podstawie kryterium dojazdów do pracy.
- Obliczenie liczby mieszkańców obszaru funkcjonalnego
- Przyjęcie rangi obszaru funkcjonalnego:
  - lokalny – liczba mieszkańców < 200 tys.
  - subregionalny – liczba mieszkańców > 200 tys.
  - regionalny – liczba mieszkańców > 500 tys.
  - ponadregionalny – liczba mieszkańców > 1,5 mln
  - wojewódzki – obszar funkcjonalny, w którego rdzeniu znajduje się miasto z siedzibą marszałka województwa

*Źródło: opracowanie własne*

## 1.6. Wyniki delimitacji

W otoczeniu autostrady A-1 w południowej części województwa śląskiego wyznaczono zasięgi czterech obszarów funkcjonalnych:

- „Rybnik” o randze regionalnej,
- „Bielsko-Biała” o randze subregionalnej,
- „Racibórz” o randze lokalnej
- „Cieszyn” o randze lokalnej.

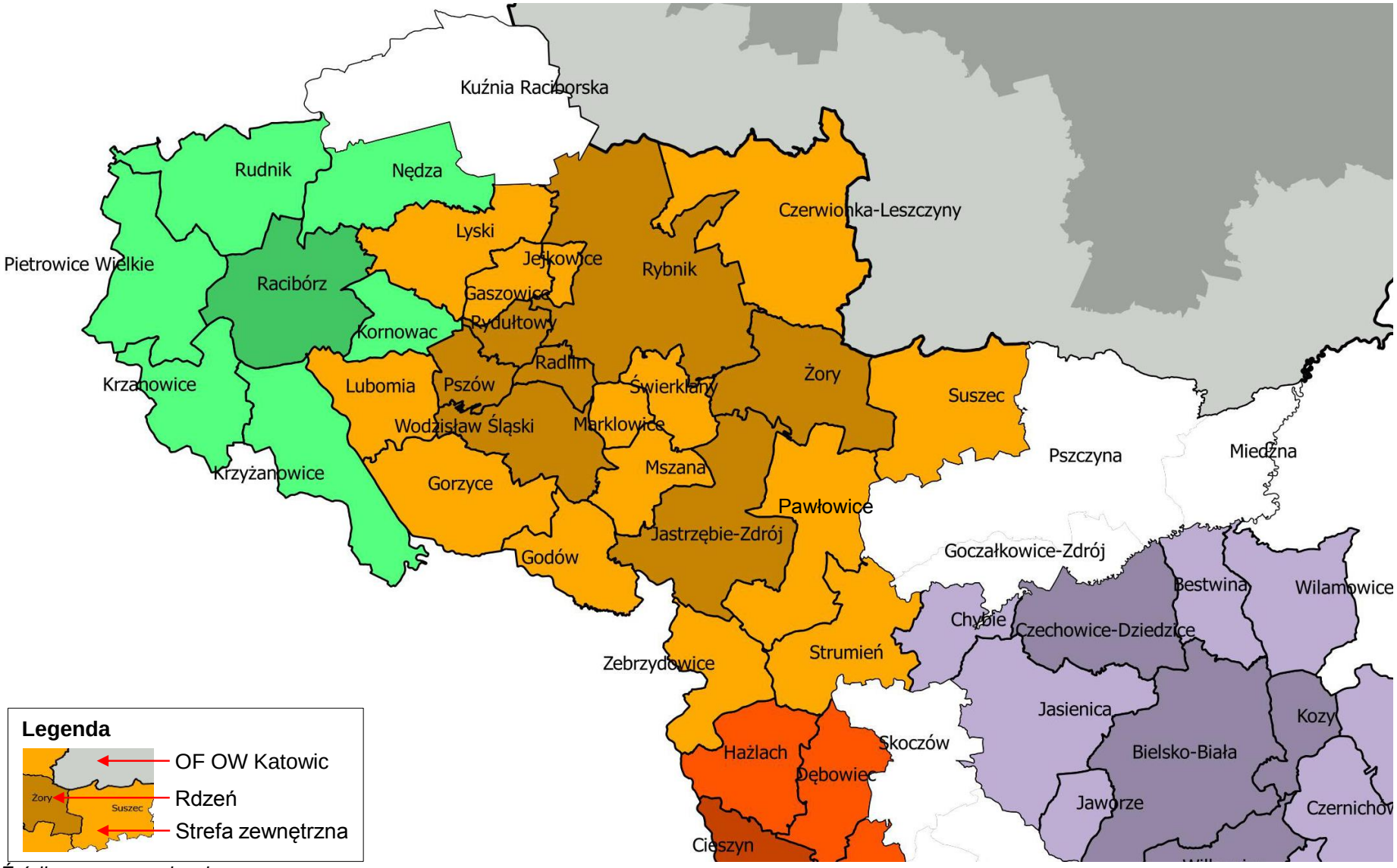
W subregionie zachodnim województwa śląskiego znajdują się dwa z nich: Rybnik oraz Racibórz. W Tabeli 3 przedstawiono sumaryczne charakterystyki tych obszarów, natomiast w Tabeli 4 szczegółowe charakterystyki, a na Mapie 10 zasięg obszarów.

**Tabela 3:** Sumaryczne charakterystyki wyznaczonych obszarów funkcjonalnych

| Obszar funkcjonalny | | Liczba mieszkańców | Powierzchnia [km$^2$] | Powierzchnia bez lasów i wód [km$^2$] | Gęstość bez lasów i wód [os./km$^2$] |
|---|---|---|---|---|---|
| **Rybnik** | Rdzeń | 398 145 | 396 | 315 | 1 265 |
| | Strefa zewnętrzna | 186 970 | 664 | 510 | 366 |
| | **Cały obszar** | **585 115** | **1 059** | **825** | **709** |
| **Racibórz** | Rdzeń | 56 084 | 75 | 71 | 788 |
| | Strefa zewnętrzna | 41 816 | 342 | 300 | 140 |
| | **Cały obszar** | **97 900** | **417** | **371** | **264** |

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 10** Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego oraz w otoczeniu autostrady A-1




*Źródło: opracowanie własne*

**Tabela 4:** Szczegółowe charakterystyki wyznaczonych obszarów funkcjonalnych

| Obszar funkcjonalny | | Gmina | Liczba mieszkańców | Powierzchnia [km2] | Powierzchnia bez lasów i wód [km2] | Gęstość (bez lasów i wód) [os/km2] | Udział pracujących w rdzeniu | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Rybnik | Racibórz | Bielsko-Biała | Cieszyn |
| Rybnik | Rdzeń | Rybnik | 140 789 | 148,36 | 97,26 | 1 448 | - | 0,6% | 0,4% | 0,1% |
| | | Jastrzębie-Zdrój | 91 723 | 85,33 | 79,36 | 1 156 | - | 0,3% | 0,9% | 0,7% |
| | | Żory | 62 052 | 64,64 | 48,53 | 1 279 | - | 0,3% | 0,8% | 0,3% |
| | | Wodzisław Śląski | 49 238 | 49,51 | 45,56 | 1 081 | - | 1,3% | 0,3% | 0,3% |
| | | Rydułtowy | 21 928 | 14,95 | 14,71 | 1 490 | - | 1,8% | 0,2% | 0,1% |
| | | Radlin | 18 146 | 12,53 | 11,36 | 1 597 | - | 0,9% | 0,2% | 0,1% |
| | | Pszów | 14 269 | 20,44 | 17,88 | 798 | - | 2,6% | 0,2% | 0,2% |
| | Strefa zewnętrzna | Czerwionka-Leszczyny | 41 981 | 114,64 | 68,87 | 610 | 20,8% | 0,2% | 0,4% | 0,1% |
| | | Gorzyce | 20 644 | 64,58 | 53,98 | 382 | 32,9% | 2,2% | 0,1% | 0,0% |
| | | Pawłowice | 18 015 | 75,68 | 67,27 | 268 | 50,3% | 0,2% | 1,2% | 0,8% |
| | | Godów | 13 305 | 38,05 | 34,05 | 391 | 45,9% | 0,8% | 0,4% | 0,3% |
| | | Zebrzydowice | 13 089 | 41,42 | 32,21 | 406 | 30,8% | 0,7% | 2,9% | 17,1% |
| | | Strumień | 12 659 | 58,54 | 48,67 | 260 | 19,4% | 0,2% | 6,8% | 9,4% |
| | | Świerklany | 11 916 | 24,17 | 20,85 | 572 | 42,6% | 0,3% | 0,2% | 0,1% |
| | | Suszec | 11 791 | 75,08 | 48,45 | 243 | 35,6% | 0,4% | 2,5% | 0,2% |
| | | Lyski | 9 490 | 57,39 | 35,60 | 267 | 27,6% | 10,7% | 0,2% | 0,0% |
| | | Gaszowice | 9 220 | 19,85 | 19,35 | 477 | 38,3% | 1,9% | 0,1% | 0,1% |
| | | Lubomia | 8 009 | 41,78 | 32,45 | 247 | 21,6% | 10,9% | 0,1% | 0,0% |
| | | Mszana | 7 409 | 31,22 | 30,48 | 243 | 53,4% | 0,6% | 0,4% | 0,1% |
| | | Marklowice | 5 452 | 13,69 | 12,48 | 437 | 43,1% | 0,6% | 0,1% | 0,3% |
| | | Jejkowice | 3 990 | 7,59 | 5,74 | 696 | 40,8% | 0,9% | 0,3% | 0,0% |
| Racibórz | Rdzeń | Racibórz | 56 084 | 75,01 | 71,19 | 788 | 3,8% | - | 0,5% | 0,1% |
| | Strefa zewnętrzna | Krzyżanowice | 11 439 | 69,70 | 64,96 | 176 | 6,1% | 21,7% | 0,0% | 0,1% |
| | | Nędza | 7 348 | 57,22 | 29,59 | 248 | 9,1% | 26,4% | 0,1% | 0,0% |
| | | Pietrowice Wielkie | 6 957 | 67,93 | 65,79 | 106 | 2,4% | 36,4% | 0,2% | 0,0% |
| | | Krzanowice | 5 882 | 47,20 | 46,99 | 125 | 3,2% | 41,7% | 0,3% | 0,0% |
| | | Rudnik | 5 178 | 73,88 | 68,64 | 75 | 2,6% | 40,8% | 0,1% | 0,0% |
| | | Kornowac | 5 012 | 26,20 | 23,56 | 213 | 14,6% | 25,8% | 0,3% | 0,1% |

*Źródło: opracowanie własne*

## 1.7. Porównanie wyników

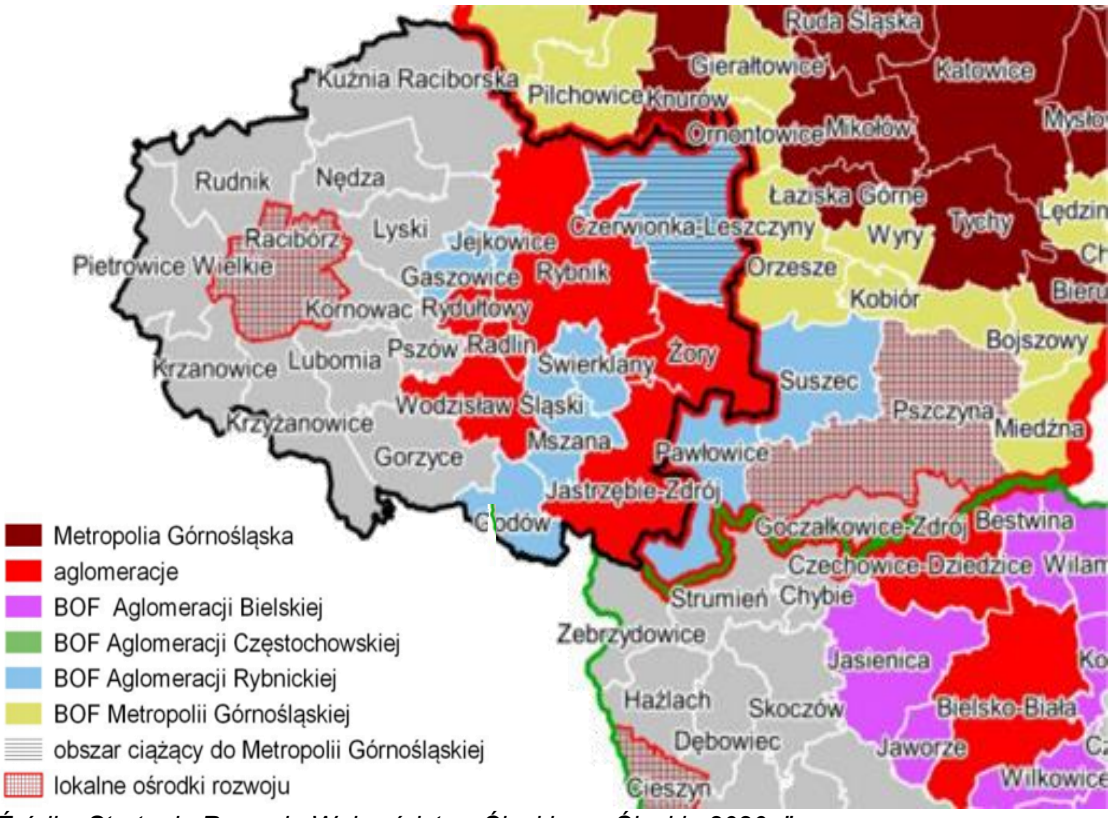
Zakresy wyznaczonych obszarów funkcjonalnych w subregionie zachodnim województwa śląskiego porównano z zasięgami obszarów wyznaczonych w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+" oraz w opracowaniu ESPON 1.4.3. Study on urban functions.

### 1.7.1. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+"

Wyznaczony obszar funkcjonalny o rdzeniu Rybnik-Żory-Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski zawiera obszar rdzeniowy o zbliżonym zasięgu do aglomeracji Rybnickiej, zdefiniowanej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego. Różnica polega na dodatkowym uwzględnieniu Pszowa w rdzeniu obszaru funkcjonalnego. W zakresie strefy zewnętrznej występuje wyraźna różnica, wynikająca ze zwiększenia zasięgu powiązań funkcjonalnych z gminami: Zebrzydowice, Strumień, Gorzyce, Lubomia oraz Lyski.

W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego przyjęto, że aglomeracja Raciborza obejmuje wyłącznie Racibórz, natomiast zdelimitowany obszar funkcjonalny zawiera sześć gmin w strefie zewnętrznej: Krzyżanowice, Nędza, Pietrowice Wielkie, Krzanowice, Rudnik i Kornowac.

**Mapa 11:** Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego wg Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+".

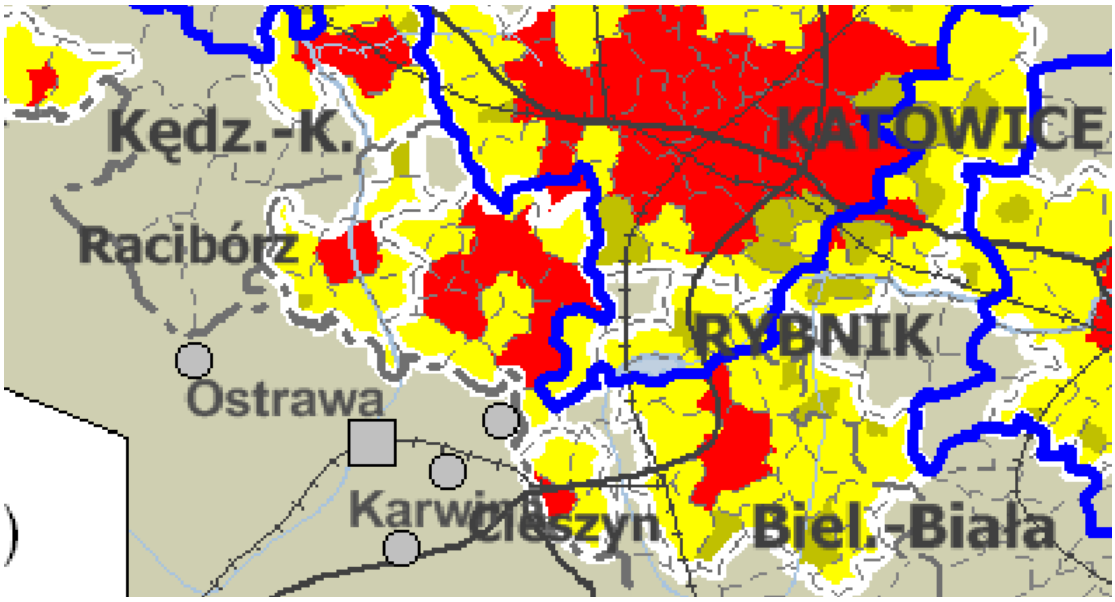



*Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+"*

### 1.7.2. ESPON 1.4.3. Study on urban functions

W zakresie rdzeni obszarów funkcjonalnych występuje zgodność pomiędzy wynikami przeprowadzonej delimitacji a zasięgami przedstawionymi w opracowaniu ESPON 1.4.3. Study on urban functions. W zakresie strefy zewnętrznej różnica wynika z dokładności opracowania i wykształcenia się nowych powiązań funkcjonalnych. W przeprowadzonej delimitacji do rdzenia Rybnik-Żory- Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski przypisano dodatkowo dwie gminy: Suszec i Strumień.

**Mapa 12:** Obszary funkcjonalne w subregionie zachodnim województwa śląskiego wg ESPON 1.4.3. Study on urban functions




*Źródło: ESPON 1.4.3. Study on urban functions.*

# 2. Analiza obszaru

## 2.1. Cele strategiczne wg studiów uwarunkowań. Kompatybilność studiów

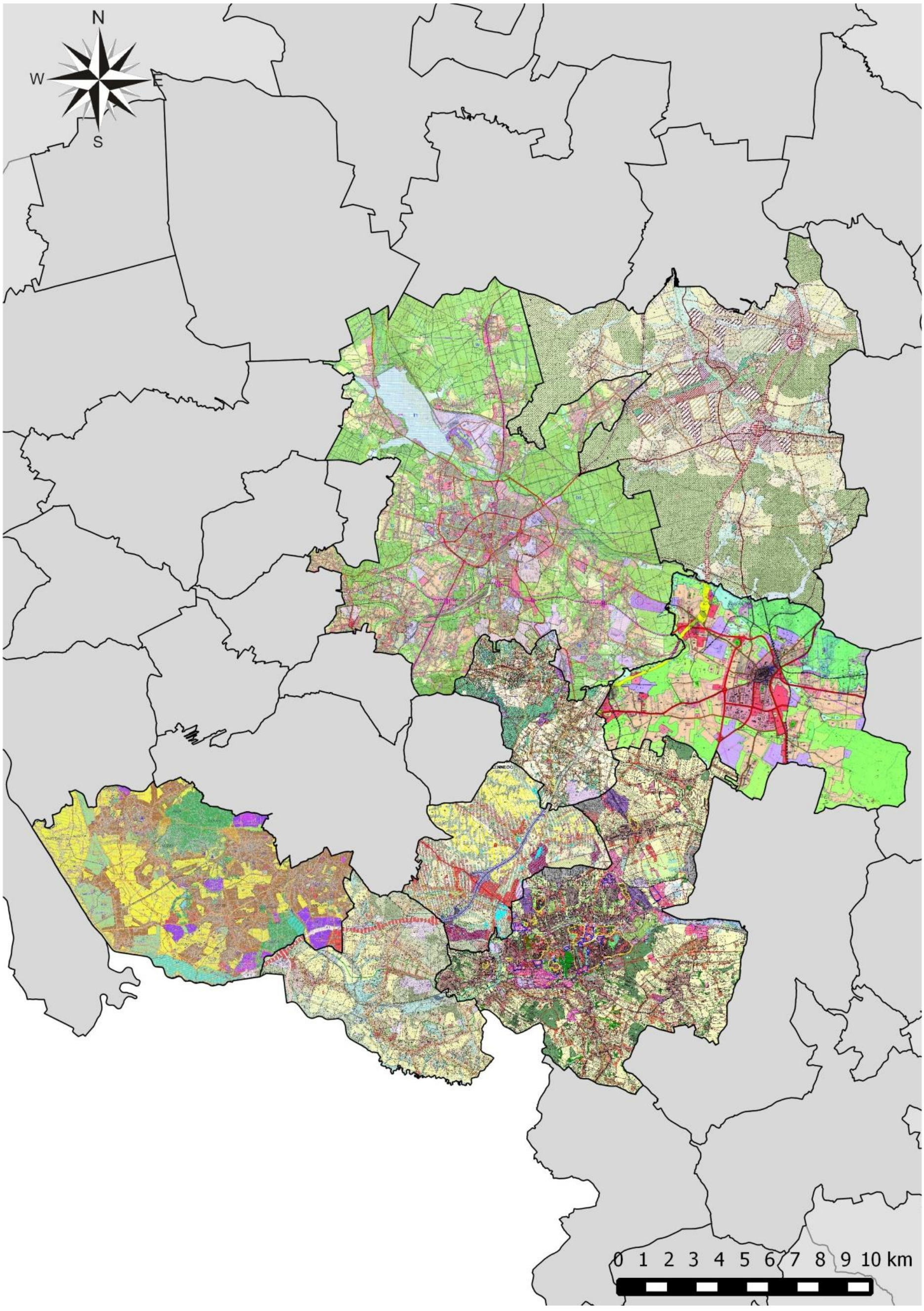
Dla potrzeb diagnozy dokonano zestawienia studiów uwarunkowań w celu wyodrębnienia obszarów o potencjałach rozwojowych i związków pomiędzy nimi. Dokonano też analizy dostępności terenów od autostrady A-1 (od węzłów autostradowych) dla określenia potencjalnej atrakcyjności z uwagi na dostępność komunikacyjną. Przeanalizowano również zapisy tekstowe studiów w zakresie kierunków zagospodarowania. W opracowaniu przyjęto, iż szczegółowej analizie poddane zostaną tereny określone jako strategiczne dla gmin w obszarze opracowania, określone na podstawie wywiadów standaryzowanych przeprowadzonych w poszczególnych gminach ze wskazanymi respondentami.

Szczegółowe cele strategiczne i kierunki zmian w strukturze przestrzennej poszczególnych gmin zawarto w Zeszycie III – Zestawienia tabelaryczne i załączniki.

Cele strategiczne w zakresie przekształceń przestrzennych miast i gmin obszaru opracowania można podzielić na kilka zasadniczych grup:

1. Powiązania wewnętrzne:
    a. związane z odbudową struktur przestrzennych i powiązań funkcjonalnych zerwanych w wyniku realizacji autostrady;
    b. związane z kształtowaniem ośrodków centralnych na obszarach przekształceń suburbanizacyjnych,
    c. wzmocnieniem roli obszarów centralnych miast, wykształceniem przestrzeni publicznych i ochroną historycznych układów urbanistycznych,
    d. kreowanie nowych terenów w wyniku szans rozwojowych upatrywanych w bliskości autostrady i jej dostępności przez węzły,
    e. kreujących nowe powiązania komunikacyjne w obrębie jednostek (z pieszymi i rowerowymi) w tym niezbędne w wyniku przemian wywołanych realizacją autostrady.

**Mapa 13:** Zestawienie rysunków Studiów uwarunkowań w analizowanym obszarze




*Źródło: opracowanie własne*

2. Wyznaczanie nowych stref aktywności gospodarczej w nawiązaniu do autostrady i planowanych powiązań komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym:
   a. O profilu produkcyjnym i usługowym z relatywnie niewielkim udziałem handlu,
   b. O funkcji logistyki,
   c. Z uwzględnieniem transportu lotniczego,
   d. Zmieniających strukturę gospodarczą w kierunku zróżnicowanej – odbiegającej od dominacji sektora wydobywczego,
   e. O profilu turystycznym z wykorzystaniem potencjału zasobów przyrodniczych i kulturowych
   f. Z wykorzystaniem terenów poprodukcyjnych obiektów podlegających restrukturyzacji
   g. Z wykorzystaniem terenów rekultywowanych po eksploatacji górniczej i na jej skutek.

3. Realizacja nowych obszarów aktywności dla funkcji metropolitalnych w Rybniku.

4. Rewitalizacja obszarów śródmiejskich w związku z utratą ich dotychczasowej funkcji lub w wyniku zmian charakterystycznych dla wzrostu rangi ośrodka w tym:
   a. rewitalizacja obiektowa i obszarowa, śródmiejska oraz zespołów zabudowy przykopalnianej,
   b. kreowanie nowych funkcji centrowych.

5. Prowadzenie polityki wobec terenów mieszkaniowych z uwzględnieniem:
   a. uzupełnieniem struktury terenów mieszkaniowych w tym realizacji zabudowy wielorodzinnej (w miastach),
   b. wyznaczaniem nowych obszarów mieszkaniowych (w założeniach jako kontynuacji istniejących struktur),
   c. kreowanie nowych struktur wykorzystujących walory krajobrazowe i preferencje nowych mieszkańców oraz z poszanowaniem wartości środowiska, krajobrazu i ochrony rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

6. Podnoszenie jakości życia przez:
   a. umacnianie więzi społecznych i tożsamości lokalnej,
   b. rozwój infrastruktury społeczne,
   c. poprawę warunków życia i komfortu zamieszkania,
   d. kształtowania nowej jakości przestrzeni, poprawę estetyki otoczenia, porządkowanie przestrzenne terenów,
   e. tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych w centrach miast, terenów urbanizacji i dzielnicach, wysokiej jakości architektury,
   f. poprawę bezpieczeństwa,
   g. Kształtowanie funkcji rekreacyjnych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym.

7. Ochrona środowiska naturalnego deklarowana we wszystkich celach studiów uwarunkowań przez:
   a. określenie korytarzy ekologicznych i powiązań układu osadniczego,
   b. wzmocnienie i zachowanie ciągłości systemu ekologicznego,

c. tworzenie systemu ekologicznego i poprawa stanu środowiska,
d. powiększenie obszarów z możliwością kształtowania pasm i enklaw zieleni,
e. ochronę terenów otwartych,
f. ochronę powietrza, zasobów wód, powierzchni ziemi i gleby, przed polami elektromagnetycznymi, gleb o najwyższej wartości bonitacyjnej,
g. zapobieganie nieuzasadnionemu przeznaczaniu terenów rolniczych na cele nierolnicze i nieleśne, w tym dążenie do koncentracji zabudowy,
h. szczególną ochronę Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich.

8. Politykę wobec rolnictwa realizowaną szczególnie w obszarze gmin południowych, jako:

   a. zachowanie funkcji rolniczej,
   b. podtrzymanie kultury rolniczej,
   c. ochronę walorów produkcyjnych przestrzeni rolniczej,
   d. zahamowanie procesu rozpraszania zabudowy,
   e. ochrona gospodarstw rolnych na tych obszarach,
   f. preferencja dla zabudowy agroturystycznej i zagrodowej.

9. Utrzymanie funkcji górniczej na całości obszaru z preferencjami dla potrzeb zagospodarowania powierzchni i minimalizacji negatywnych skutków eksploatacji.

10. Wykorzystanie oraz niwelowanie negatywnych skutków planowanych i zrealizowanych układów komunikacyjnych w tym głównie autostrady A-1:

    a. odbudowę ciągłości struktur przestrzennych,
    b. realizację nowych odpowiednio do uwarunkowań,
    c. powiązanie układów dróg lokalnych z układem dojazdów do autostrady,
    d. poprawa powiązań w kierunku równoleżnikowym przez budowę nowych ciągów drogowych, w tym drogi regionalnej Pszczyna – Racibórz, oraz Drogi Głównej Południowej,
    e. stworzenie warunków dla obszarów nowych działalności gospodarczych przez realizację Drogi Głównej Południowej,
    f. odtworzenie powiązań lokalnych w tym rowerowych.

11. Wykorzystanie układów szynowych dla odtworzenia systemu transportu kolejowego oraz w odcinkach likwidowanych dla innych form transportu w tym:

    a. zachowanie możliwości modernizacji linii kolejowej Pszczyna – Gliwice do parametrów objętych umową międzynarodową AGTC,
    b. przebudowę dworca „Rybnik Towarowy” w węzeł przeładunkowy z terminalem dla przeładunku kontenerów,
    c. wykorzystanie linii przemysłowych dla przewozów pasażerskich z przystankami kolejowymi „Chwałowice”, „Boguszowice”, „Kłokocin”, „Gotartowice”, „Młyny” i „Elektrownia”, przy założeniu utworzenia pętli kolei regionalnej w aglomeracji,
    d. rozwój infrastruktury technicznej i transportowej poprawiającej warunki inwestowania, szczególnie powiązań liniami kolejowymi,
    e. zwiększenie dostępności dworców kolejowych,

f. powiększenie obszaru lotniska w Gotartowicach i dostosowanie wyposażenia lotniska dla potrzeb lotów dyspozycyjnych, ratowniczych, sportowych oraz pasażerskich przewozów okazjonalnych i biznesowych,
g. przedłużenie trasy rekreacyjnej kolejki wąskotorowej od strony Rud do nowej stacji „Stodoły",
h. dążenie do wykorzystania terenów pokolejowych na cele realizacji dróg, z zachowaniem możliwości odtworzenia w przyszłości transportu szynowego;
i. rozwój nowych form komunikacji zbiorowej.

12. Realizacja brakujących elementów infrastruktury technicznej, w tym:

a. poprawa stanu infrastruktury,
b. uzupełnienie sieci kanalizacyjnej,
c. wspieranie rozwoju infrastruktury technicznej,
d. wspieranie rozwoju i oczyszczalni ścieków.

**Tabela 5:** Cele strategiczne wg studiów uwarunkowań dla poszczególnych gmin obszaru funkcjonalnego*

| | Czerwionka -Leszczyny | Godów | Gorzyce | Jastrzębie-Zdrój | Mszana | Rybnik | Świerklany | Żory |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| wzmocnienie powiązań wewnętrznych | ■ | | ■ | | ■ | ■ | ■ | |
| wyznaczanie nowych stref aktywności gospodarczej | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| funkcje metropolitalne | | | | | | ■ | | |
| rewitalizacja i rekultywacja | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| polityka wobec terenów mieszkaniowych | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| podnoszenie jakości życia | | | ■ | | ■ | ■ | ■ | |
| ochrona środowiska naturalnego | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| aktywna polityka wobec rolnictwa | ■ | | ■ | ■ | ■ | | | |
| utrzymanie funkcji górniczej | ■ | ■ | | ■ | ■ | | ■ | ■ |
| wykorzystanie autostrady A-1 i nowych powiązań | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| wykorzystanie układów szynowych | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | | ■ |
| elementy infrastruktur y technicznej | | | ■ | | ■ | | ■ | |

*Źródło: opracowanie własne*
** Uwaga: W tabeli zaznaczono jedynie cele uwypuklone w części tekstowej kierunków zagospodarowania w studiach uwarunkowań.*

Zauważyć można, iż niektóre cele wymienione jako strategiczne w studiach uwarunkowań, w ankietach traktowane były jako wtórne, co może wynikać zarówno z różnych okresów powstania studiów, jak też zmieniających się uwarunkowaniach oraz wynikających z nich preferencjach.

Możliwym jest również, iż część celów stanowi realizację wymogów formalnych zawartości studium uwarunkowań i nie zakorzeniły się świadomości władz lokalnych.

Szczegółowe cele strategiczne i kierunki zmian w strukturze przestrzennej poszczególnych gmin zawarto w Zeszycie III – Zestawienia tabelaryczne i załączniki.

## 2.2. Dostępność komunikacyjna terenów

Z uwagi na cel opracowania analizowano dostępność czasową terenów układem komunikacji kołowej od autostrady A-1 w całym jej przebiegu przez obszar funkcjonalny. Dla analizy przyjęto średnie prędkości wynoszące: 120km/h dla autostrady, 70 km/h dla dróg krajowych, 40km/h dla dróg układu podstawowego przebiegających przez tereny zabudowane oraz 30km/h dla dróg lokalnych i dojazdowych. Przyjęto jako dopuszczalny (z uwagi na cel opracowania) błąd wyznaczenia izochron wynoszący +/- 30s.

Analizę dla układu drogowego opracowano w oparciu o źródła typu „open source".

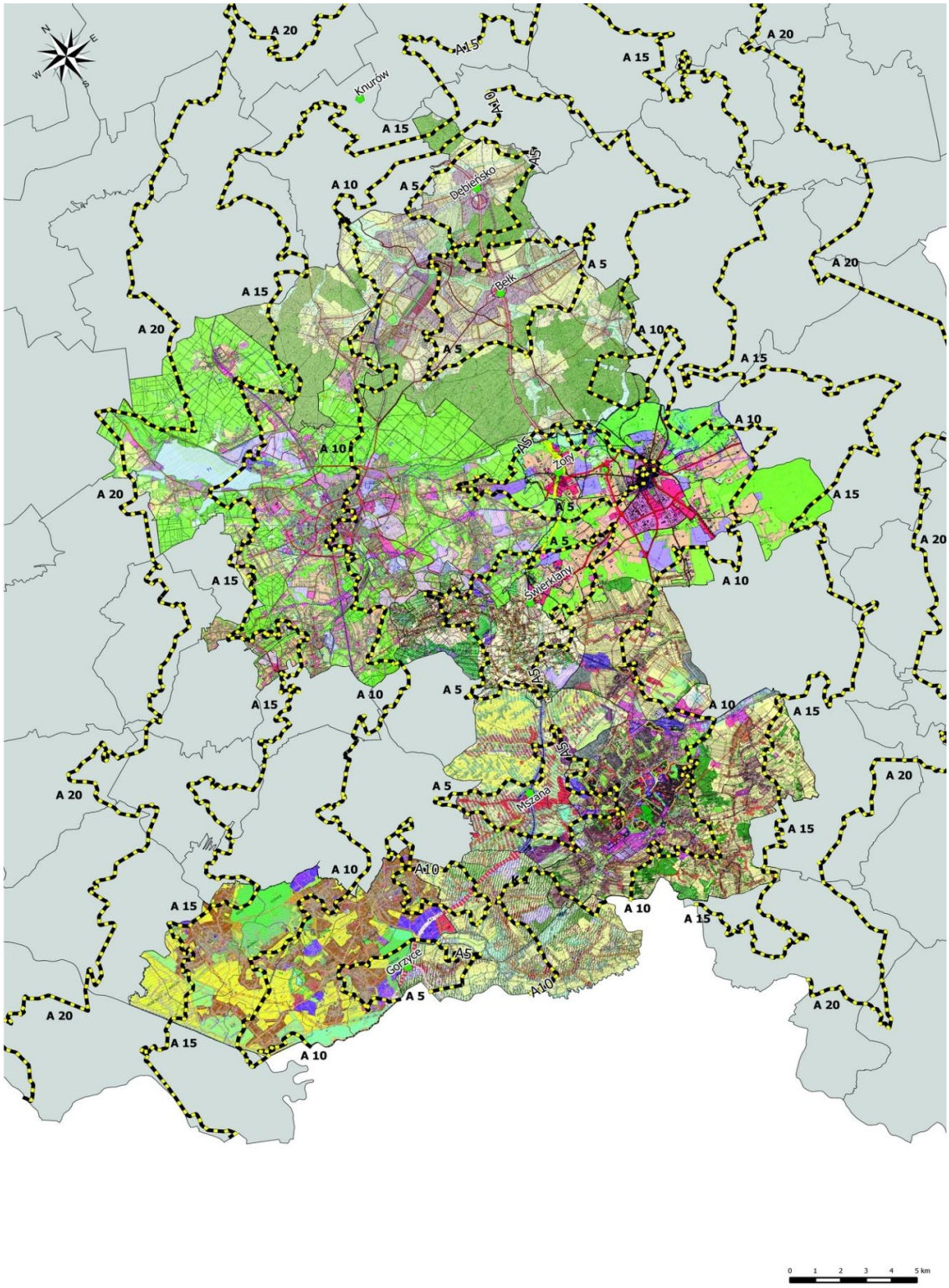
Pominięto w analizie czasu przejazdu układ kolejowy jako: a) nie stanowiący przedmiotu opracowania, b) będący w stanie wymagającym zdecydowanej modernizacji lub odtworzenia (na co wskazują wyniki ankiet).

Analizę wykonano w dwu wariantach. W wariancie atrakcyjności terenów jako obszarów przyległych do autostrady – dla tej części przyjęto izochrony dostępności 5, 10, 15, 20 minut od węzłów autostradowych, oraz jako obszarów o potencjalnej atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej – dla tej części przyjęto dostępność terenu w zakresie 1h i 1h15min od rdzenia Katowickiego Obszaru Funkcjonalnego. W wyniku opracowania wyznaczono obszary o szczególnie atrakcyjnym położeniu w zakresie dostępności 5 i 10 minut. Pozostałe izochrony pozwalają również ocenić potencjalną konkurencyjność terenów w obszarze opracowania.

W wyniku opracowania stwierdzono, iż znacząca cześć (ok.91%) powierzchni analizowanego obszaru zawiera się w Izochronie 0-15 minut. W najbardziej atrakcyjnym obszarze w relacji do autostrady tj. izochronie 0-5 min. położonych jest ok. 16% terenu, a w przedziale interesującym z punktu widzenia lokalizacyjnego tj. 5-10min. zawiera się ok.47% terenu. Razem w izochronie 0-10 min. 63% terenu.

W stosunku do całkowitej powierzchni analizowanych gmin jedynie niewielka część - 9% położona jest poza zasięgiem 15min.

**Mapa 14:** Dostępność komunikacyjna terenów od autostrady A-1 w obszarze opracowania




*Źródło: opracowanie własne*

**Tabela 6:** Udział powierzchni gmin w izochronach dojazdu z autostrady A-1

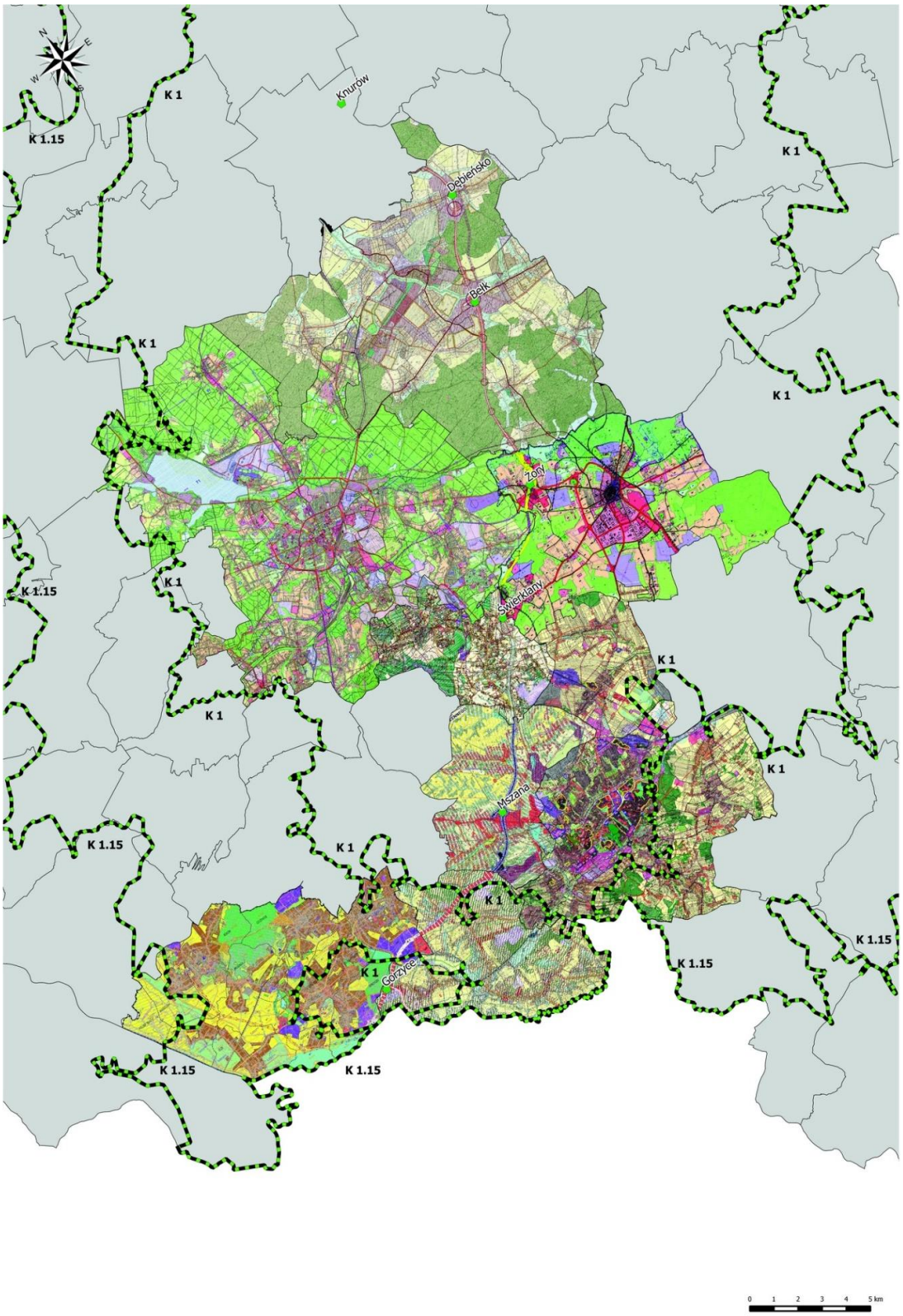
| Lp | Gmina/ Miasto | obszar w izochronie /ha/ | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 0-5 | 5-10 | 10-15 | 15-20 |
| 1 | Czerwionka-Leszczyny | 31,5 | 60,8 | 16,6 | 56,4 |
| 2 | Godów | 57 | 22 | 10,3 | 0 |
| 3 | Gorzyce | 5,4 | 30,5 | 22,5 | 6,1 |
| 4 | Jastrzębie-Zdrój | 10,8 | 39,1 | 39,1 | 5,3 |
| 5 | Mszana | 6,8 | 24,3 | 0 | 0 |
| 6 | Rybnik | 7,8 | 47,8 | 51,6 | 35,1 |
| 7 | Świerklany | 11,9 | 12,1 | 0,03 | 0 |
| 8 | Żory | 18,9 | 31,8 | 13,1 | 0,5 |
| **9** | **suma powierzchni w izochronie** | **89,1** | **286,4** | **153,8** | **52,8** |
| **10** | **%powierzchni w izochronie** | **15,64** | **47,10** | **26,98** | **9,26** |

*Źródło: opracowanie własne*

Dla potrzeb określenia dostępności i atrakcyjności terenów jako obszar obszarów o funkcji turystycznej i rekreacyjnej przyjęto izochrony dojazdu 1h i 1h15min. od aglomeracji katowickiej obliczona jako odległość czasowa 30 i 45 min od węzła autostrad A-4/A-1 „Sośnica" (węzeł wyznaczający dostępność terenów w omawianym obszarze (Mapa 15).

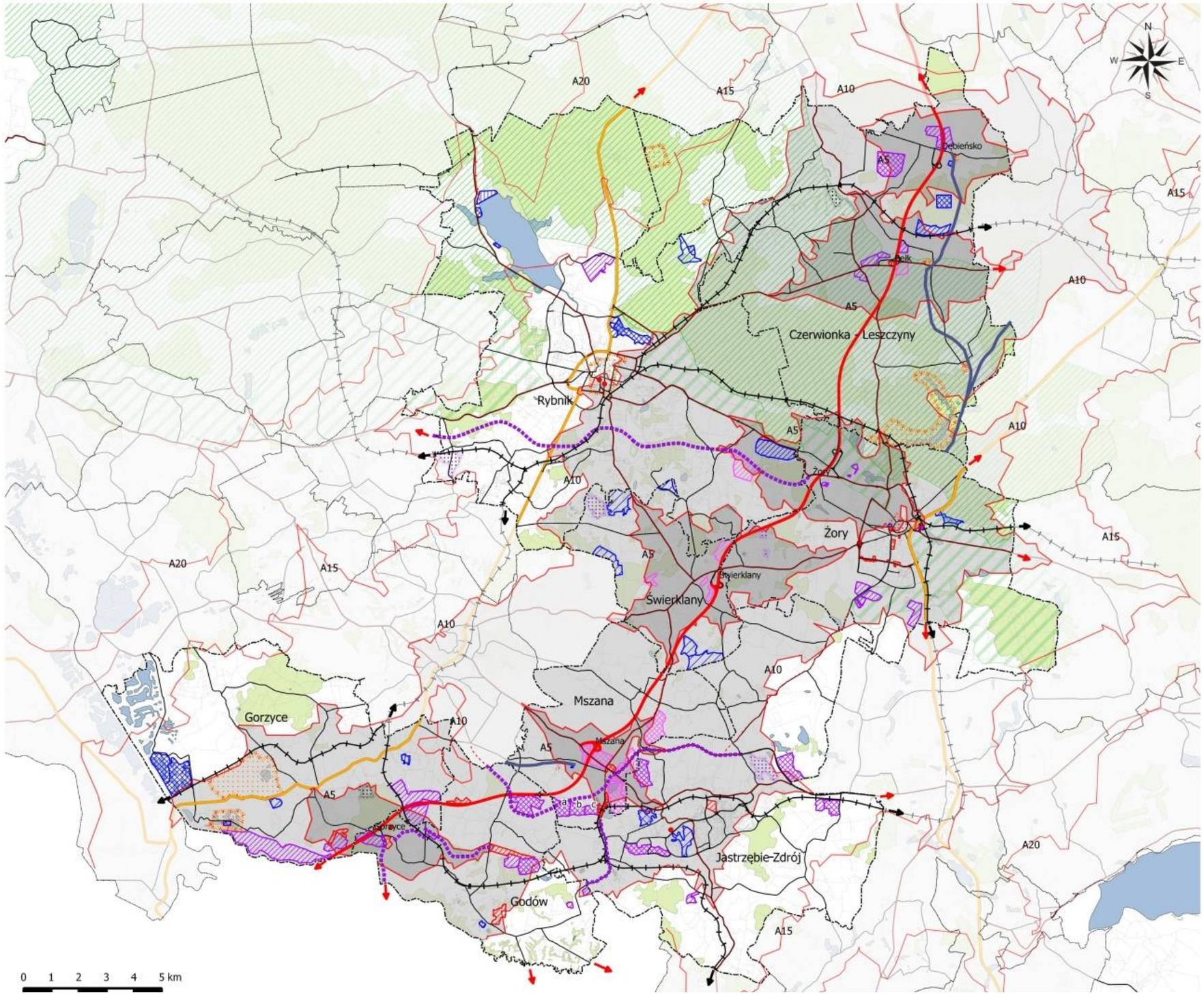
W wyniku przeprowadzonej ankiety określono także istotne zdaniem respondentów inwestycje komunikacyjne mające poprawić dostępność terenów inwestycyjnych. Dla obszarów tych ponowiono wyznaczenie izochron z uwzględnieniem wskazanych inwestycji drogowych będących w trakcie przygotowania, realizacji lub planowanych z uwagi na ich wpływ na atrakcyjność wskazywanych lokalizacji i potencjalny wpływ na rozwój obszaru. (Mapa 16).

**Mapa 15:** Dostępność komunikacyjna terenów w obszarze opracowania z rdzenia MOF Katowickiego - od autostrady A-1




*Źródło: opracowanie własne*.

**Mapa 16**: Dostępność komunikacyjna terenów od autostrady A-1 w obszarze opracowania po realizacji wybranych inwestycji komunikacyjnych




*Źródło: opracowanie własne*

## 2.3. Tereny strategiczne dla rozwoju obszaru

### 2.3.1. Metoda opracowania

W celu określenia strategicznych terenów dla rozwoju Obszaru Funkcjonalnego w rejonie autostrady A-1 posłużono się metodą wywiadu standaryzowanego przeprowadzonego w siedzibach władz JST uczestniczących w projekcie. Respondentami byli pracownicy odpowiedzialni za rozwój strategiczny, zagospodarowanie przestrzenne i wykorzystanie funduszy europejskich. Przyjęto, iż z uwagi na różny okres powstawania studiów uwarunkowań (z których część jest w trakcie aktualizacji) oraz zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze uzyskanie wiedzy odzwierciedlającej aktualny pogląd władz na drogi rozwoju zarządzanego przez nie obszaru, możliwe jest jedynie przez bezpośrednie rozmowy.

W wywiadzie przyjęto następujące kategorie terenów rozwojowych (odpowiednio do przyjętej metodyki opracowania):

- dla funkcji produkcyjnych
- dla funkcji handlowo-usługowych
- dla funkcji biurowo-usługowych

  w podziale na tereny:
  a. Typu „greenfield”
  b. Typu „brownfield”

- wymagających restrukturyzacji/ rewitalizacji w podziale na tereny:
  a. Poprzemysłowe
  b. Centrowe
  c. Inne
- sportowo-rekreacyjnych i rozwoju turystyki w podziale na tereny:
  a. Sportowe – dla sportu kwalifikowanego
  b. Rekreacji jednodniowej
  c. Turystyki kwalifikowanej /specjalizowanej
  d. Agroturystyki
  e. Inne

- ochrony krajobrazu, dóbr kultury i rolniczej przestrzeni produkcyjnej

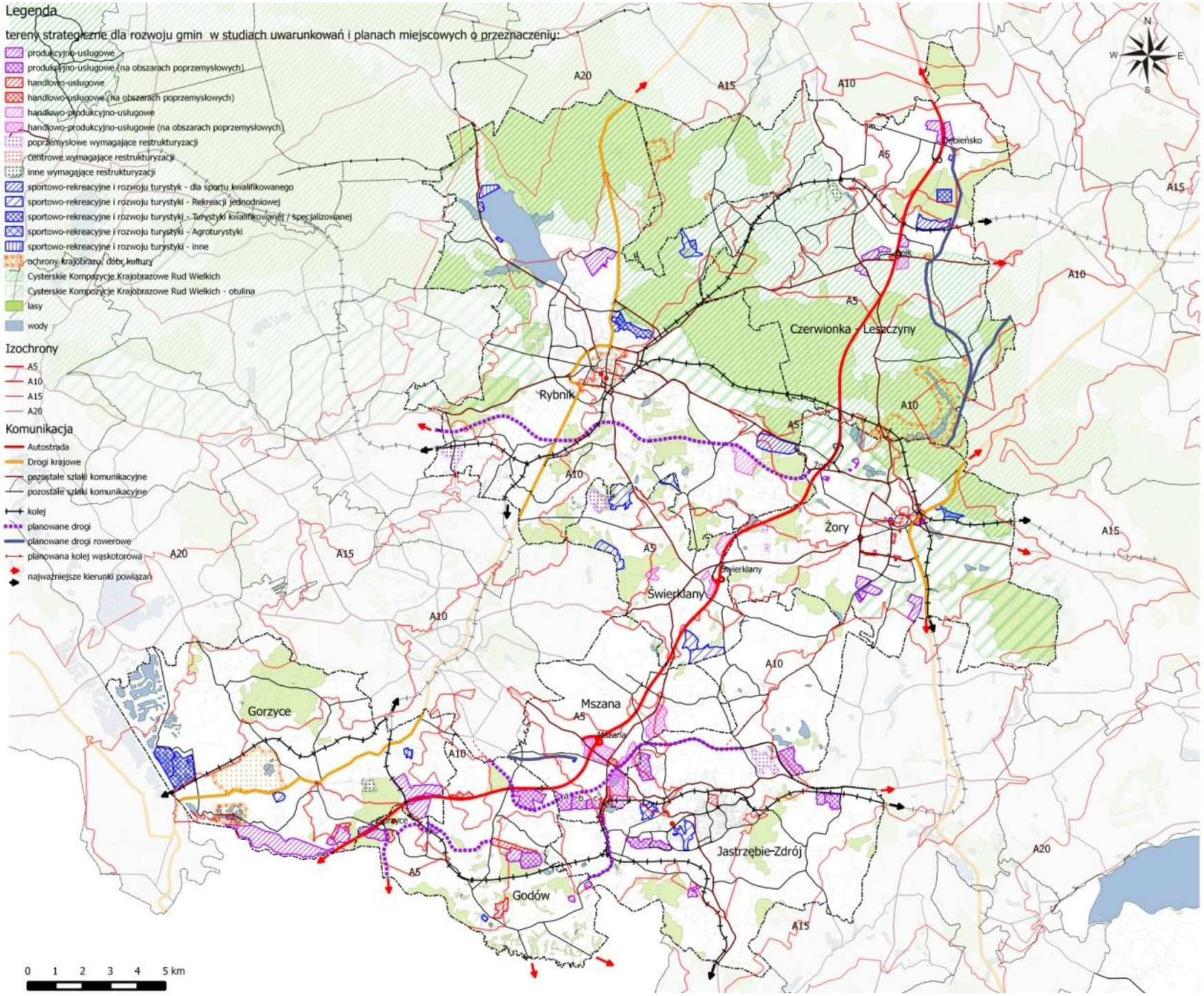
Zwrócono się do respondentów o określenie zidentyfikowanych ograniczeń/barier rozwoju wskazanych terenów.

Poproszono również o wskazanie:

- głównych kierunków rozwojowych dla miasta/gminy
- głównych problemów / barier rozwojowych miasta/gminy
  a. w układzie społeczno-gospodarczym
  b. w układzie przestrzennym

Po analizie zapisów, w trakcie realizacji wywiadów zakres typów terenów rozszerzono o tereny dla funkcji produkcyjno-handlowo-usługowych, z uwagi na stosowane w niektórych opracowaniach planistycznych szerokie zapisy funkcji dopuszczalnych. W kilku przypadkach (Rybnik, Gorzyce, Mszana, Czerwionka-Leszczyny) wyłoniła się również funkcja logistyki jako dominująca i jednoznacznie zdefiniowana. W oparciu o wywiady przeprowadzone w JST określono tereny uznane jako szczególnie istotne dla rozwoju analizowanego obszaru. Szczegółowe odpowiedzi zawarto w tabeli w Zeszycie III: Zestawienia tabelaryczne oraz załączniki oraz na Mapie 17

**Mapa 17:** Tereny strategiczne dla rozwoju obszaru funkcjonalnego




*Źródło: opracowanie własne*

### 2.3.2. Tereny uznane za istotne w rozwoju obszaru w relacji do dostępności komunikacyjnej

W wyniku analizy uzyskanego materiału wyznaczono główne grupy funkcjonalne terenów. Z uwagi na wpływ dostępności komunikacyjnej na potencjalną atrakcyjność inwestowania porównano ich lokalizacje w relacji do izochron dojazdu od autostrady A-1. Wyniki zestawiono w układzie tabelarycznym poniżej.

**Tabela 7:** Struktura terenów strategicznych w całości obszaru i izochronach dojazdu*

| **Funkcja terenu** | **Pow [ha]** | ***udział w ter. Ofertowych [%]*** | **Z tego w izochoronie** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **0-5 min** | **5-10 min** | **10-15 min** | **15-20 min** |
| produkcyjno-usługowe typu „greenfield” | 436 | *40* | 244 | 139 | 54 | 0 |
| produkcyjno-usługowe typu „brownfield” | 254 | *24* | 100 | 128 | 26 | 0 |
| **produkcyjno-usługowe razem** | **690** | ***64*** | **344** | **167** | **80** | **0** |
| handlowo- usługowe typu „greenfield” | 93 | *9* | 17 | 76 | 0 | 0 |
| handlowo- usługowe typu „brownfield” | 11 | *1* | 5 | 7 | 0 | 0 |
| **handlowo- usługowe razem** | **104** | ***10*** | **22** | **83** | **0** | **0** |
| handlowo- produkcyjno-usługowe typu „greenfield” | 146 | *14* | 89 | 57 | 0 | 0 |
| handlowo- produkcyjno-usługowe typu „brownfield” | 132 | *12* | 132 | 0 | 0 | 0 |
| **handlowo- produkcyjno-usługowe razem** | **278** | ***26*** | **221** | **57** | **0** | **0** |
| biurowo-usługowe typu „greenfield” | 0 | | | | | |
| biurowo-usługowe typu „brownfield” | 0 | | | | | |
| **biurowo-usługowe razem** | **0** | | | | | |
| **tereny ofertowe łącznie** | **1072** | ***100*** | 587 | **390** | **80** | **0** |
| ***% terenów ofertowych w izochronach*** | ***100*** | | ***55*** | ***38*** | ***7*** | ***0*** |
| poprzemysłowe wymagające restrukturyzacji / rewitalizacji | 67 | *36* | 28 | 39 | 0 | 0 |
| centrowe wymagające restrukturyzacji/ rewitalizacji | 84 | *45* | 84 | 0 | 0 | 0 |
| mieszkaniowe wymagające restrukturyzacji/ rewitalizacji | 0 | *0* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| inne - wymagające restrukturyzacji / rewitalizacji | 36 | *19* | 0 | 18 | 18 | 0 |
| **wymagające restrukturyzacji razem** | **187** | *100* | | | | |
| sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki – dla sportu kwalifikowanego | 208 | *27* | 176 | 0 | 32 | 0 |
| sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki – Turystyki kwalifikowanej /specjalizowanej | 183 | *23* | 0 | 125 | 49 | 9 |
| sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki – Rekreacji jednodniowej | 380 | *49* | 3 | 341 | 36 | 0 |

| Funkcja terenu | Pow [ha] | *udział w ter. Ofertowych [%]* | Z tego w izochoronie | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0-5 min | 5-10 min | 10-15 min | 15-20 min |
| sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki – Agroturystyki | 0 | *0* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki – inne | 8 | *1* | 0 | 8 | 0 | 0 |
| **sportowo-rekreacyjne i rozwoju turystyki razem** | **779** | ***100*** | **179** | **454** | **117** | **9** |
| ochrony krajobrazu, dóbr kultury 1) | 620 | | 615 | 0 | 4 | 1 |
| ochrony rolniczej przestrzeni produkcyjnej | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |

*Źródło: opracowanie własne*
*1) w punkcie tym zawarto, bez CKKRW*
**) W tabeli uwzględniono jedynie obszary wskazane przez respondentów jako powierzchnie istotne dla strategicznego rozwoju bez zapisów dla wszystkich terenów o analogicznej funkcji w studium uwarunkowań*

Porównanie powierzchni terenu z terenami strategicznymi dla inwestycji rozwojowych (tzw. ”terenów ofertowych”) wskazuje na konsekwentne przygotowanie planistyczne terenów inwestycyjnych i świadomą politykę zmierzającą do maksymalizacji korzyści oczekiwanych z realizacji autostrady A-1 i jej powiązań z układem niższego rzędu. Wskazuje na to przesunięcie udziału terenów przewidzianych jako rozwojowe w kierunku obszarów zawierających się w zakresie dojazdu 5 i 10 minut.

**Tabela 8:** Porównanie powierzchni terenu z terenami strategicznymi dla inwestycji rozwojowych (tzw. ”terenów ofertowych”)

| Izochrona | 0-5 min | 5-10 min | 10-15 min | 15-20 min |
|---|---|---|---|---|
| % powierzchni całości obszaru w izochronie | 15,64 | 47,10 | 26,98 | 9,26 |
| % terenów ofertowych „w izochronie” | 55 | 38 | 7 | 0 |

*Źródło: opracowanie własne*

### 2.3.3. Strategiczne tereny rozwoju

W oparciu o wywiady, których pełną treść zawarto w Zeszycie III: Zestawienia tabelaryczne oraz załączniki, określono tereny uznane jako szczególnie istotne dla rozwoju obszaru analizowanego.

Zwrócono się do respondentów o jednoczesne określenie zidentyfikowanych ograniczeń/barier rozwoju wskazanych terenów.

#### Tereny rozwoju produkcji, usług i handlu

Należy podkreślić, iż z analizowanych studiów uwarunkowań oraz przeprowadzonych wywiadów wynika, że we wszystkich gminach kreowanie terenów o funkcjach w/w traktowane jest jako element procesu zmiany struktury gospodarczej i tworzenie miejsc pracy alternatywnych wobec dominującego sektora górniczego i przemysłów około górniczych. Doświadczenia z już przebytych procesów likwidacji kopalń oraz

świadomość, iż proces ten będzie miał dalszy ciąg, z tworzenia nowych potencjałów gospodarczych uczyniono priorytet działań w całym analizowanym obszarze.

Dla określonych w wywiadzie terenów o funkcjach produkcyjnych, usługowych i handlowych zdefiniowano strategiczne bariery rozwoju. Są nimi:

- brak dogodnego dojazdu w znacznej liczbie terenów,
- brak wewnętrznego układu komunikacji w obrębie wielu terenów,
- brak kanalizacji sanitarnej w obrębie wielu terenów,
- problemy dostępności i scalenia wynikające z prywatnej własności w niektórych lokalizacjach.

Szczegółowe ograniczenia dla poszczególnych lokalizacji zawarto w tabeli w Zeszycie III: Zestawienia tabelaryczne i załączniki.

### Obszary wymagające rewitalizacji i restrukturyzacji

Wśród strategicznych obszarów i problemów wskazano obszary wymagające rewitalizacji i restrukturyzacji. Do głównych obszarów rewitalizacji należy zaliczyć:

- strefy śródmiejskie: Rybnika, Żor i Jastrzębia-Zdroju przy czym należy podkreślić, iż w zamierzeniach miast są to działania sprecyzowane przestrzennie mające dać impuls do procesów aktywizacyjnych,
- osiedla poprzemysłowe o wymagające rewitalizacji społecznej, przestrzennej i obiektowej: Czerwionka-Leszczyny, Gorzyce, Rybnik,
- tereny poprzemysłowe wymagające rekultywacji, w tym także będące w aktywnym procesie użytkowania przez kopalnie (tereny zwałowisk, tereny osiadań). Docelowe przeznaczenie to głownie tereny produkcyjne, w tym pozwalające na lokalizację przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko, oraz tereny sportowo-rekreacyjne.

### Tereny sportu, rekreacji i turystyki

Wśród terenów sportowo-rekreacyjnych w wywiadach wykazano (oprócz w/w terenów wymagających rekultywacji lub z zainicjowanym jej procesem) tereny o znacznym potencjale zainwestowania. Zwraca uwagę duża ilość obszarów sportu oraz obiektów przeznaczonych dla sportu kwalifikowanego. Obszary rekreacji dla mieszkańców posiadają również wysoką jakość obiektów. Doinwestowania głównie w zakresie infrastruktury towarzyszącej wymagają obiekty starsze. Można zauważyć cztery zasadnicze grupy terenów sportu:

- tereny i obiekty o randze regionalnej/subregionalne (np. Zalew Rybnicki z towarzyszącymi obiektami, Lotnisko Rybnik-Gotartowice, stadion żużlowy, ośrodek „Kamień”, ośrodki nad Odrą/Olzą, oferta „zdrojowa” Jastrzębia-Zdroju);
- obiekty typowo lokalne służące obsłudze mieszkańców, które z uwagi zarówno na zakres oferty, jej standard jak i położenie mogłyby uzupełniać ofertę regionalną;
- obiekty istniejące, realizowane i planowane na terenach rekultywowanych o ofercie, która wykracza poza potrzeby lokalne;

– obiekty o funkcji typowo lokalnej związane z potrzebami mieszkańców i dbałością o jakość życia.

Oddzielną kategorię stanowią obiekty atrakcyjne krajobrazowo i kulturowo mogące stanowić bazę do tworzenia dalszej oferty o cechach regionalnych.

Przeanalizowania wymaga system dróg rowerowych w relacji do oferty rekreacyjno-turystycznej, ale również jako spójnego podsystemu transportowego.

Zauważyć należy, że podstawowe grupy terenów sportowo-rekreacyjnych związane są z przebiegiem dwóch podstawowych systemów przyrodniczych jakimi dla obszaru opracowania są:

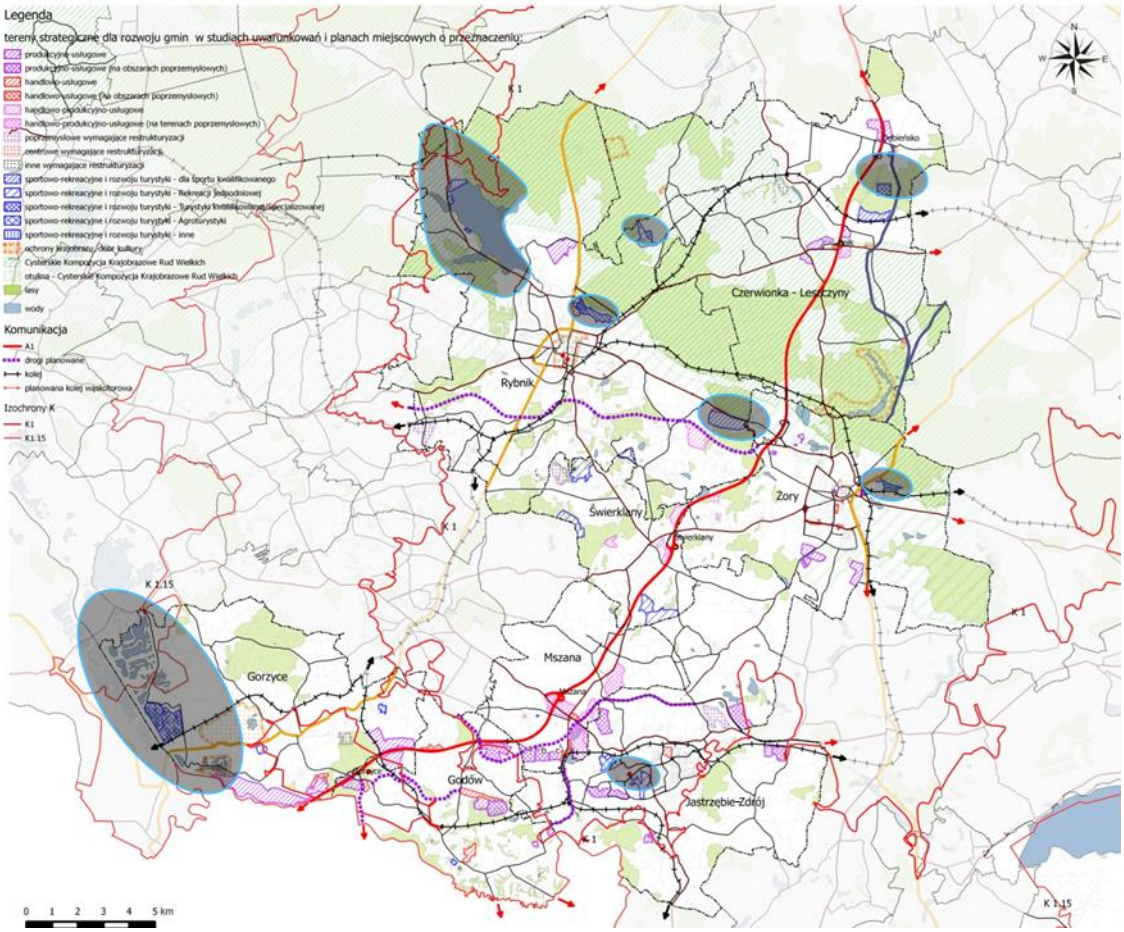
- na północy Lasy Rudzko-Pszczyńskie z doliną rzeki Rudy,
- na południu dolina Odry/Olzy.

Potencjałem dla rozwoju oferty turystycznej jest również atrakcyjna rzeźba terenu w centralnej i południowej części terenu opracowania, w powiązaniu z terenami rolniczo-leśnymi.

Należy zauważyć, iż większość terenów o potencjale turystycznym zawiera się w zakresie jednogodzinnego dojazdu od rdzenia MOF Katowickiego, a niewielkie fragmenty w części południowej opracowania w zasięgu 1h15min. Stanowi to podstawę do budowy oferty sportowo rekreacyjnej i turystycznej wykraczającej poza rynek subregionu zachodniego z wykorzystaniem potencjału aglomeracji Katowickiej.

Walory środowiskowe, przyrodnicze, i dostępność komunikacyjna wskazują także na znaczny potencjał obszaru w zakresie obsługi potrzeb osób starszych, co w niektórych lokalizacjach znajduje już przykłady jego wykorzystania.

**Mapa 18:** Tereny sportu i rekreacji o specjalizacji regionalnej/subregionalnej




*Źródło: opracowanie własne*

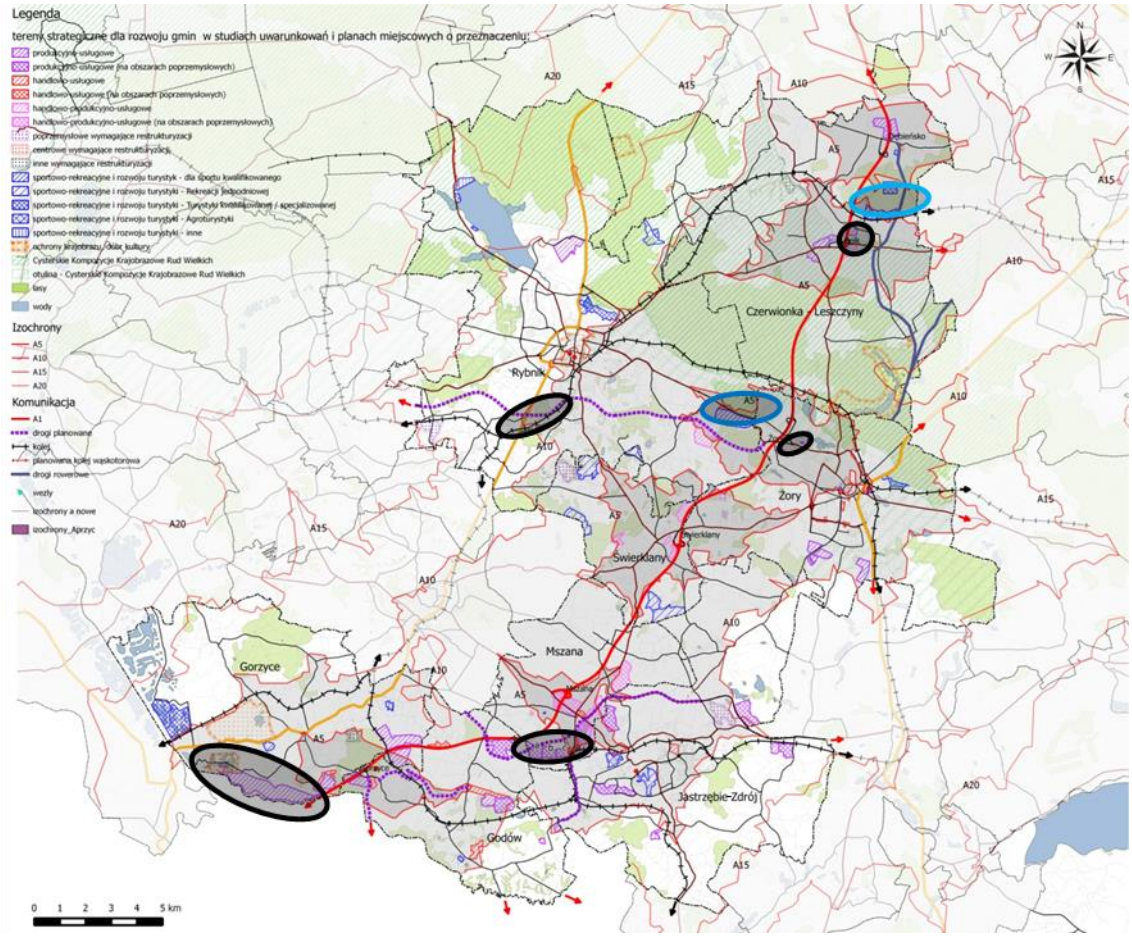
### Tereny logistyki i lotniska

Funkcją związaną z rozwojem, a w przypadku Gorzyc uznaną za mogącą dać istotny impuls rozwojowy jest funkcja logistyki. W obszarze analizy znalazły się trzy kategorie tego typu terenów:

- tereny usług wysoko specjalizowanych- terminale:
  - Rybnik z bardzo dobrym skomunikowaniem (z uwzględnieniem inwestycji drogowej w przygotowaniu). Teren zdefiniowany jako wymagający restrukturyzacji,
  - Gorzyce (terminal o randze międzynarodowej/regionalnej) jako planowany i rezerwa terenu bez powiązania kolejowego;
- tereny zdefiniowane dla funkcji logistyki z dopuszczeniem produkcji,
- tereny dla innych funkcji z możliwością realizacji baz logistycznych.

Istotną rolę dla rozwoju obszaru odegrać mogą: Lotnisko subregionalne w Rybniku-Gotartowicach oraz lądowisko planowane w Czerwionce-Leszczynach.

**Mapa 19:** Tereny logistyki i lotniska oraz lądowiska




*Źródło: opracowanie własne*

## 2.4. Uwarunkowania środowiskowe i przyrodnicze. Rolnicza przestrzeń produkcyjna

Zasadniczymi elementami krystalizującymi strefy zagospodarowania z uwagi na wartości środowiskowe są:

- na północy Lasy Rudzko Pszczyńskie obejmujące obszar Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich oraz ich otulina,
- na południu dolina Odry i Olzy z Bramą Morawską.

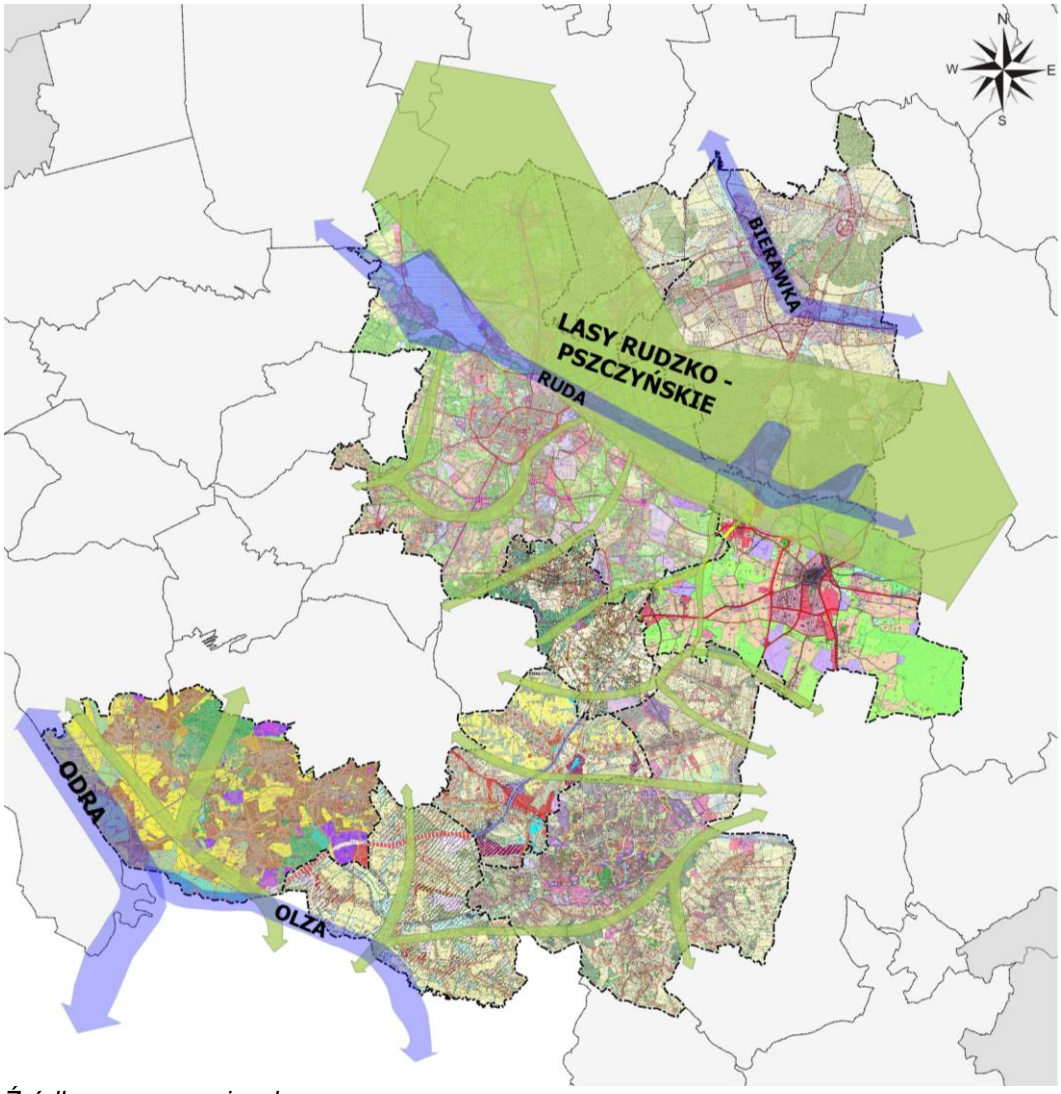
Dominująca część terenu położona jest w obszarze Płaskowyżu Rybnickiego, cześć wschodnia Doliny Wisły, a część południowa Doliny Odry. Część centralną i południową cechuje bogata rzeźba ze znacznymi różnicami wysokości i spadkami ternu oraz licznymi ciekami. Dodatkowo w wyniku działalności górniczej i osiadań terenu (prowadzące do zmiany profili cieków i mające negatywny wpływ na stosunki wodne prowadząc m.in. do degradacji gleb) powstały liczne zastoiska wodne, które wytworzyły lokalne środowiska o znacznym urozmaiceniu. Eksploatacja górnicza i wytworzone odpady wpływają także na przekształcenia krajobrazowe, które w niektórych rejonach podlegają wtórnemu przekształceniu w procesach rekultywacji.

W poszczególnych studiach uwarunkowań ujęto obszary przyrodniczo cenne, jako uznane i proponowane do wprowadzenia ochrony prawnej oraz pojedyncze obiekty. Również elementy systemów terenów otwartych zostały wskazane i odzwierciedlone w kierunkowej strukturze przestrzennej. Rolnicza przestrzeń produkcyjna mimo niewielkiej wartości przyrodniczej stanowi istotne element systemy terenów otwartych.

Należy zauważyć, iż w wywiadach podkreślano znaczenie uwarunkować środowiskowych jako bazy do tworzenia oferty sportowo-turystycznej. Jednocześnie elementy rolnicze nie były uznawane jako zasadnicze dla rozwoju gospodarczego za wyjątkiem gmin południowych, w których istnieją znaczne kompleksy rolnicze o wyższej jakości gleb. Stąd rola agroturystyki traktowana jest marginalnie ze wskazaniem na potencjał rozwojowy z podstawami instytucjonalnymi jak np. Lokalna Grupa Działania „Morawskie Wrota".

Wskazano również, iż w niektórych fragmentach otulina Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich postrzegana jest jako ograniczenie w zagospodarowaniu i rozwoju.

**Mapa 20:** Podstawowy układ systemu powiązań środowiskowych




*Źródło: opracowanie własne*

## 2.5. Inwestycje komunikacyjne wpływające na atrakcyjność terenów

W trakcie wywiadów zdefiniowano inwestycje drogowe uznane za strategiczne dla poprawy dostępności komunikacyjnej. Są nimi:

- Budowa Regionalnej Drogi Pszczyna-Racibórz (o parametrach drogi GP 2×2) stanowiącej południową obwodnicę Rybnika i nowy ślad DW935,
- Budowa Drogi Głównej Południowej (kontynuacja jako nowy ślad DW933) stanowiącej obwodnicę Jastrzębia-Zdroju i poprawiającej skomunikowanie zespołu terenów inwestycyjnych Jastrzębia-Zdroju, Mszany i Godowa;
- Odcinki dróg poprawiające skomunikowanie terenów inwestycyjnych Godowa i Gorzyc z węzłem autostradowym Gorzyce.

Projektowane drogi poprawiają też skomunikowanie o charakterze prostopadłym do autostrady A-1 pomiędzy drogami DK78 i DK81 o przebiegu równoległym do autostrady. Planowane inwestycje poprawiają dostępność terenów, co uwidacznia zarówno Tabela 9 jak i Mapa 21.

**Tabela 9:** Struktura terenów strategicznych w całości obszaru i izochronach dojazdu – zmiana na skutek poprawy dostępności komunikacyjnej spowodowanej nowymi inwestycjami drogowymi*

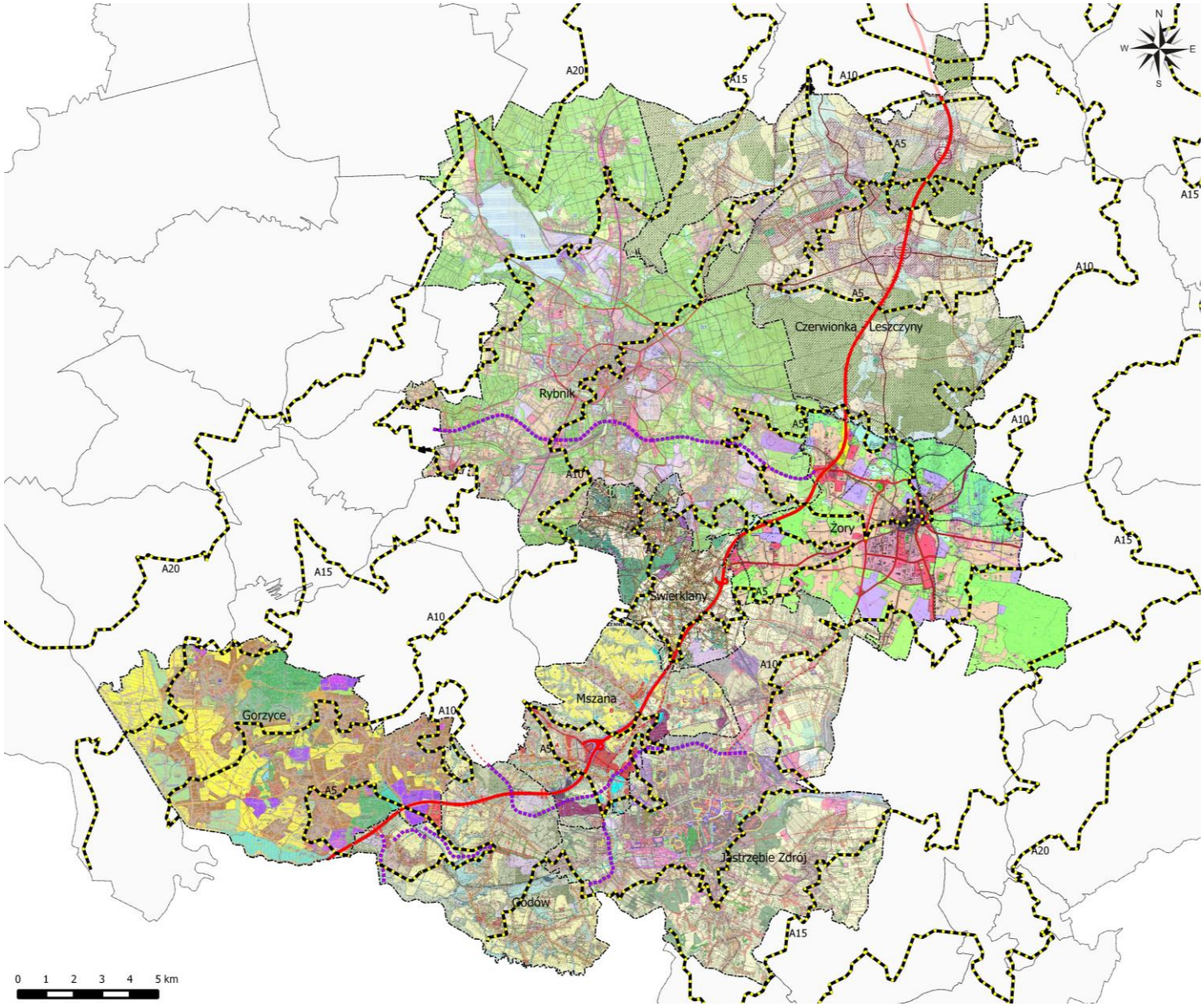
| **Funkcja terenu** | **pow. [ha]** | ***udział w ter. ofertowych [%]*** | **z tego w izochronie (zmiana w stosunku do stanu istniejącego)** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **0-5 min** | **5-10 min** | **10-15 min** | **15-20 min** |
| produkcyjno-usługowe typu „greenfield” | 436 | *40* | 244 | 183 (+44) | 10 (-44) | 0 |
| **produkcyjno-usługowe razem** | **690** | ***64*** | **344** | **311** (+44) | **80/ (-44)** | **0** |
| handlowo- usługowe typu „greenfield” | 93 | *9* | 45 (+28) | 48 (-28) | 0 | 0 |
| **handlowo- usługowe razem** | **104** | ***10*** | **50 (+28)** | **53 (-28)** | **0** | **0** |
| handlowo- produkcyjno-usługowe typu „greenfield” | 146 | *14* | 146 (+57) | 0 (-57) | 0 | 0 |
| **handlowo- produkcyjno-usługowe razem** | **278** | ***26*** | **278** (+57) | **0** (-57) | **0** | **0** |
| **tereny ofertowe łącznie** | **1072** | ***100*** | **672 (+85)** | **364 (-26)** | **36 (-44)** | **0** |
| *% terenów ofertowych w izochronach* | ***100*** | | *63 (+8)* | *34 (-4)* | *3 (-4)* | |
| inne - wymagające restrukturyzacji / rewitalizacji | 36 | *19* | 18 (+18) | 18 | 0 (-18) | 0 |

*Źródło: opracowanie własne*

**) W tabeli wykazano jedynie obszary, których dostępność komunikacyjna uległa poprawie na skutek uwzględnienia w obliczeniach izochron nowych inwestycji drogowych określonych jako strategiczne.|*

***) W tabeli uwzględniono jedynie obszary wskazane przez respondentów jako istotne dla strategicznego rozwoju powierzchnie bez zapisów dla wszystkich terenów o analogicznej funkcji w studium uwarunkowań*

**Mapa 21:** Dostępność komunikacyjna terenów strategicznych z uwzględnieniem głównych planowanych inwestycji drogowych




*Źródło: opracowanie własne*

Na Mapie 21 wykazano również połączenia kolejowe uznane jako istotne dla rozwoju obszaru funkcjonalnego.

Wspólnym problemem określanym przez wszystkie gminy jest niska jakość powiązań kolejowych z Rybnikiem, ale przede wszystkim z Katowicami i ich MOF. Problem ten został dostrzeżony jako istotny również w gminach które praktycznie wykluczone są z możliwości takiego bezpośredniego powiązania z uwagi na brak infrastruktury. Wskazano również na słabości systemów transportu publicznego zarówno w zakresie oferty jak też organizacyjne.

Zdaniem autorów jednym z problemów wymagających wspólnego rozwiązania w ramach obszaru funkcjonalnego (prawdopodobnie całego Rybnickiego MOF) jest system transportu publicznego z wykorzystaniem systemu kolejowego i zabezpieczeniem powiązań zewnętrznych (na zewnątrz Rybnickiego MOF do centrów przyległych aglomeracji).

## 2.6. Suburbanizacja

W analizie przyjęto, że miernikiem stopnia suburbanizacji i rozprzestrzeniania się zabudowy będzie wskaźnik „rozgęszczenia zabudowy" w latach 1990 – 2006:

$$rz_{90-06} = \frac{t_{06} : t_{90}}{m_{06} : m_{90}} - 1$$

gdzie:

$t_{06}$, $t_{90}$ oznaczają powierzchnię terenów zainwestowanych w gminie odpowiednio w latach 2006 i 1990,
$m_{06}$, $m_{90}$ oznaczają liczbę mieszkańców gminy odpowiednio w latach 2006 i 1990.

Powierzchnie terenów zainwestowanych określono na podstawie danych Corine Land Cover 2006 oraz 1990. Jako tereny zainwestowane uznano następujące kategorie klasyfikacji obszarów:

- 111 – Continuous urban fabric,
- 112 – Discontinuous urban fabric,
- 121 – Industrial or commercial units,
- 122 – Road and rail networks and associated land,
- 123 – Port areas,
- 124 – Airports,
- 131 – Mineral extraction sites,
- 132 – Dump sites,
- 133 – Construction sites,
- 141 – Green urban areas,
- 142 – Sport and leisure facilities,

Liczba mieszkańców gmin w 2006 roku została określona na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, natomiast dla roku 1990 oszacowano wielkości na podstawie Rocznika Statystycznego Województwa Katowickiego z roku 1991 lub z roczników

obejmujących lata, w których nowe gminy zostawały wydzielane. W analizie nie uwzględniono możliwych zmian granic poszczególnych gmin.

Wskaźnik „rozgęszczenia zabudowy" obrazuje o ile szybciej wzrasta tempo rozprzestrzeniania się terenów zainwestowanych względem tempa wzrostu liczby mieszkańców. Wartości dodatnie wskaźnika oznaczają, że powierzchnia terenów zainwestowanych wzrastała szybciej niż wzrastała liczba mieszkańców.

Największą wartość wskaźnika „rozgęszczenia zabudowy" w latach 1990 – 2006 zaobserwowano w gminach: Zebrzydowice, Lyski, Jejkowice, Gorzyce, natomiast ujemną wartość zaobserwowano w gminie Suszec. W Tabeli 10 zestawiono 10 gmin o najwyższych i najniższych wartościach wskaźnika. Zestawienie wartości wskaźnika dla wszystkich gmin z obszaru funkcjonalnego przedstawiono w Zeszycie III: Zestawienia tabelaryczne i załączniki.

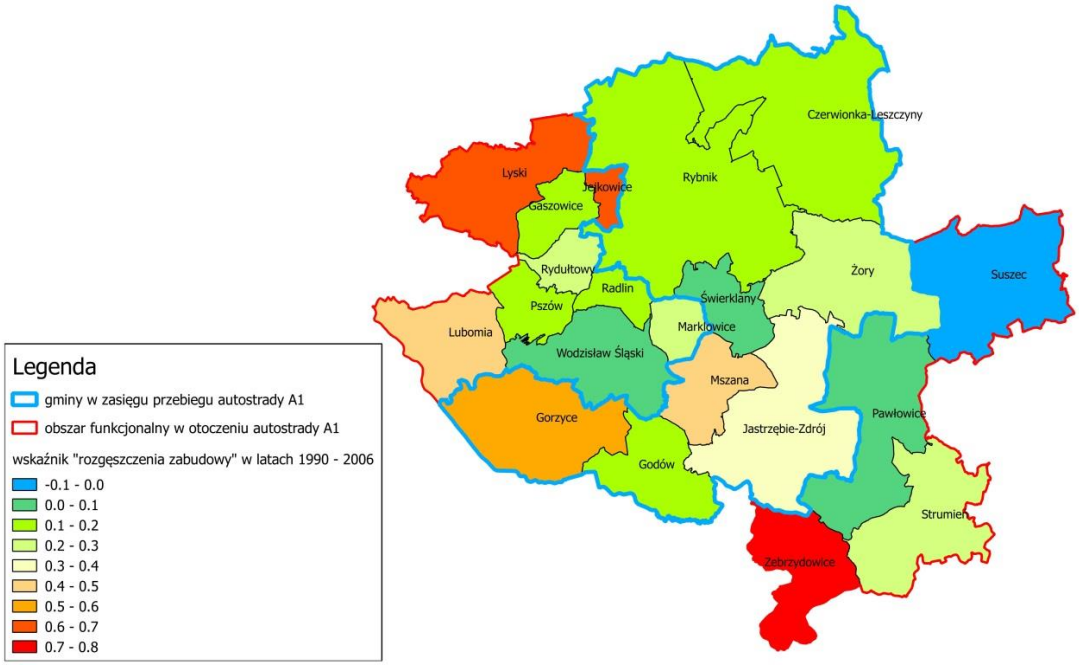
**Tabela 10:** Najwyższe i najniższe wskaźniki „rozgęszczenia zabudowy" w latach 1990-2006 (wzrostu powierzchni terenów zabudowanych względem wzrostu liczby ludności)

| Gmina | Wskaźnik rozgęszczenia zabudowy | Zmiana powierzchni terenów zainwestowanych | Zmiana liczby ludności |
|---|---|---|---|
| Zebrzydowice | 71,1% | 87,0% | 9,3% |
| Lyski | 66,9% | 67,0% | 0,0% |
| Jejkowice | 64,3% | 86,0% | 13,2% |
| Gorzyce | 57,0% | 70,4% | 8,5% |
| Lubomia | 45,3% | 46,8% | 1,0% |
| Czerwionka-Leszczyny | 10,0% | 7,1% | -2,6% |
| Wodzisław Śląski | 7,4% | 8,3% | 0,8% |
| Pawłowice | 5,8% | 15,8% | 9,5% |
| Świerklany | 0,1% | 5,1% | 5,0% |
| Suszec | -7,8% | 12,3% | 21,8% |

*Źródło: opracowanie własne*

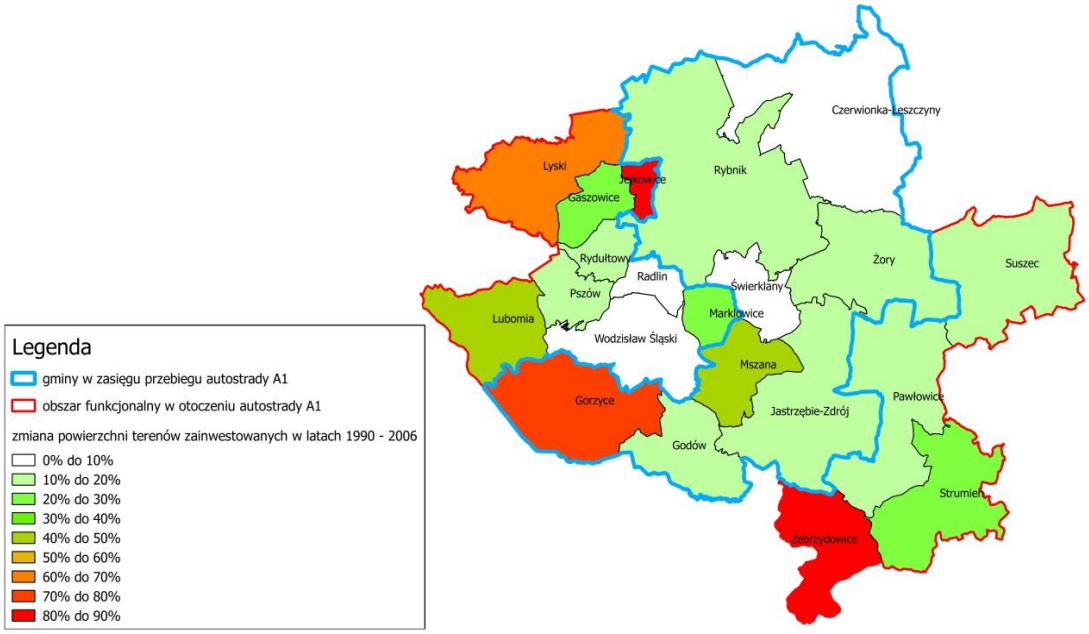
Na Mapach 22 – 24 przedstawiono wartości wskaźników „rozgęszczenia zabudowy" oraz jego składowych: zmiany powierzchni terenów zainwestowanych oraz liczby mieszkańców. Natomiast na Mapie 25 przedstawiono szczegółowo zmiany powierzchni terenów zainwestowanych.

**Mapa 22:** Wskaźniki „rozgęszczenia zabudowy” w latach 1990 – 2006 (wzrostu powierzchni terenów zabudowanych względem wzrostu liczby ludności)



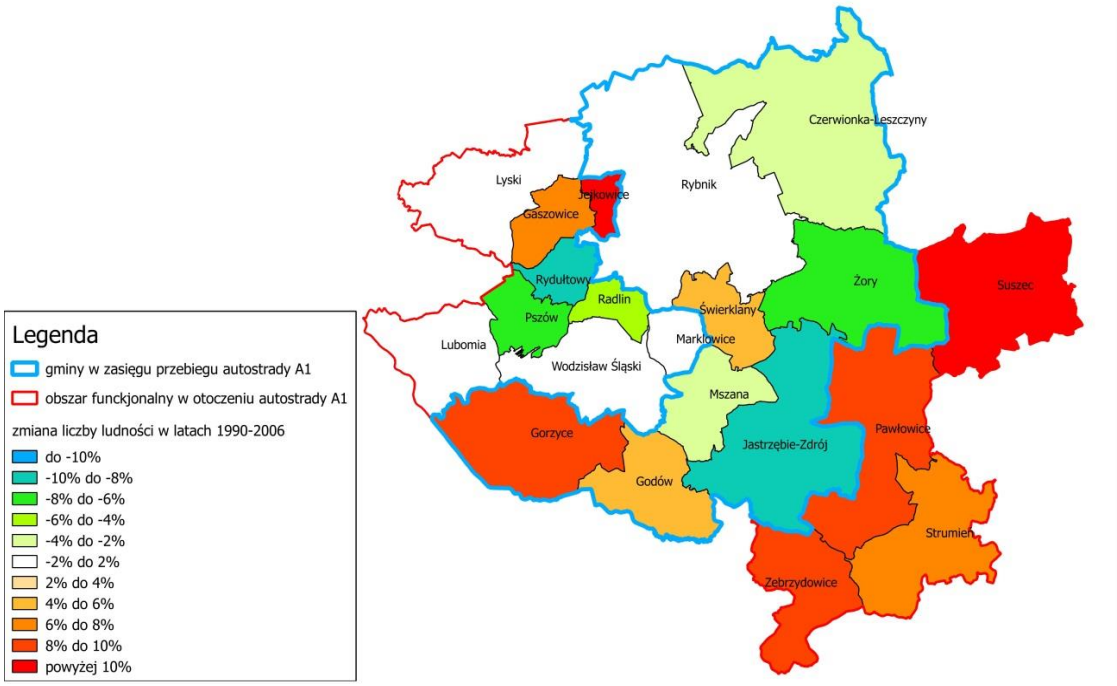

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 23:** Zmiana powierzchni terenów zainwestowanych w latach 1990 - 2006



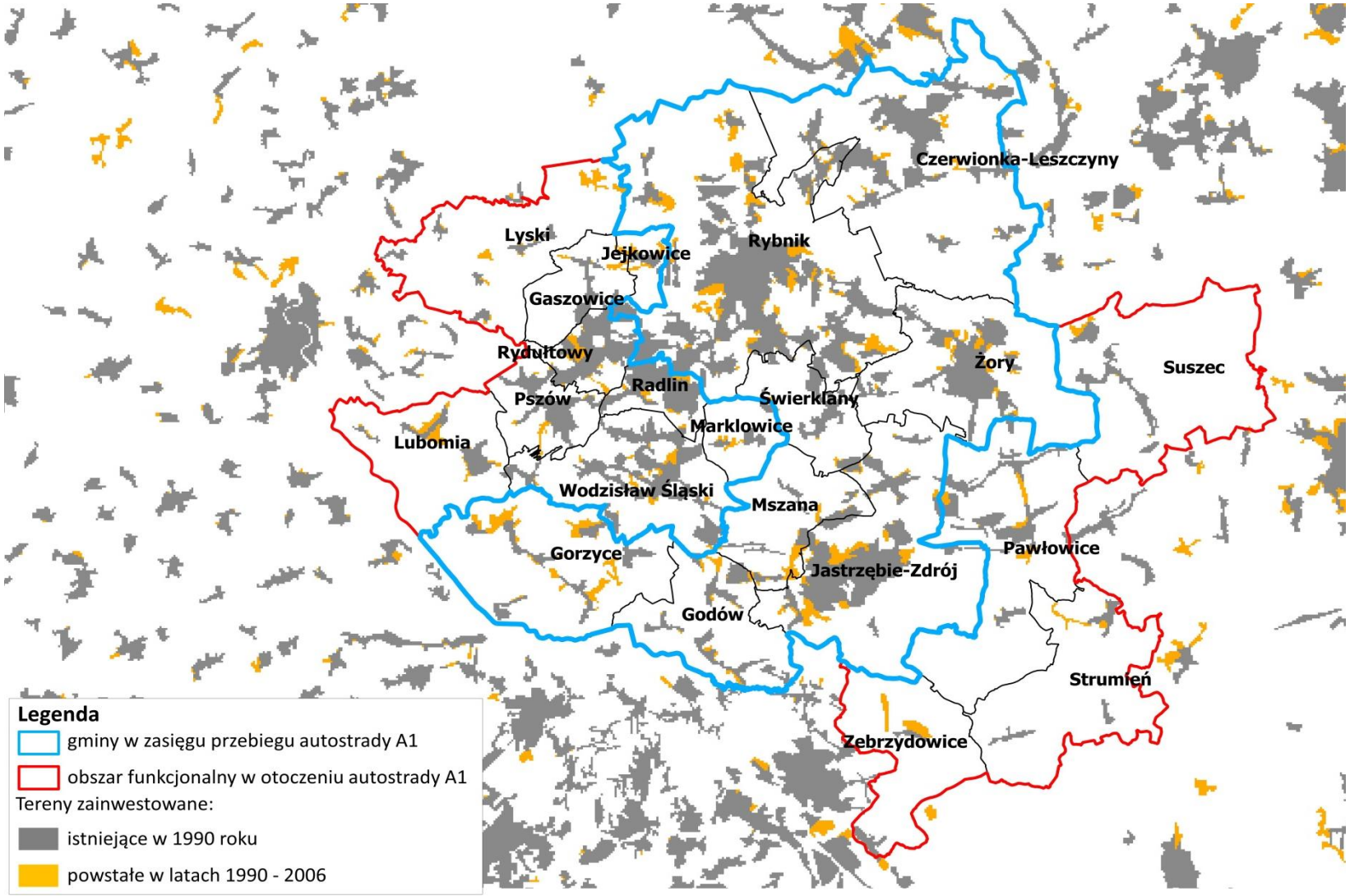

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 24:** Zmiana liczby ludności w latach 1990 - 2006




*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 25:** Zmiany powierzchni terenów zainwestowanych w latach 1990 - 2006




*Źródło: opracowanie własne*

Poza określeniem kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym dla całości Rybnickiego MOF wskazać należy również postrzeganie zjawiska w ankietowanych gminach. O ile zjawisko postrzegane jest jako problem w miastach rdzeniowych, o tyle gminy otoczenie rdzenia upatrują w procesie suburbanizacji szansę rozwojową dla swoich jednostek, przynajmniej w zakresie potencjału społecznego. Wskazano również na fakt, iż pozyskiwanie nowych mieszkańców podnosi efektywność wykorzystania infrastruktury społecznej. Podkreślano, iż proces ten pozwala na utrzymanie struktury wiekowej i przeciwdziałanie zjawisku starzenia społeczności w jednostce. Próbą przygotowania do pozyskania nowych mieszkańców są czasem nadmierne otwarcia terenów inwestycyjnych, które prowadzić mogą do podwyższania kosztów infrastruktury i funkcjonowania gminy (w niektórych gminach zjawisko to jest już zauważane jako potencjalna bariera rozwoju). Wydaje się warte podkreślenie podejście do rozwiązań przestrzennych w Gminie Mszana jako rozwiązań modelowych, pozwalających na kontrolowanie procesu urbanizacji w zgodzie z wymogami środowiska i gwarantujących utrzymanie jakości zamieszkania również w dalszej perspektywie oraz rozwój tak ilościowy jak i jakościowy.

## 2.7. Analiza powiązań wewnątrz obszaru oraz powiązań zewnętrznych

Analiza powiązań została oparta na danych o dojazdach do pracy w roku 2012, udostępnionych przez Urząd Skarbowy. Przyjęto, że miarą powiazań między dwoma gminami będzie liczba dojazdów do pracy łącznie w obu kierunkach. Ze względu na czytelność map, przedstawiono na nich tylko powiązania przekraczające 100 dojazdów do pracy.

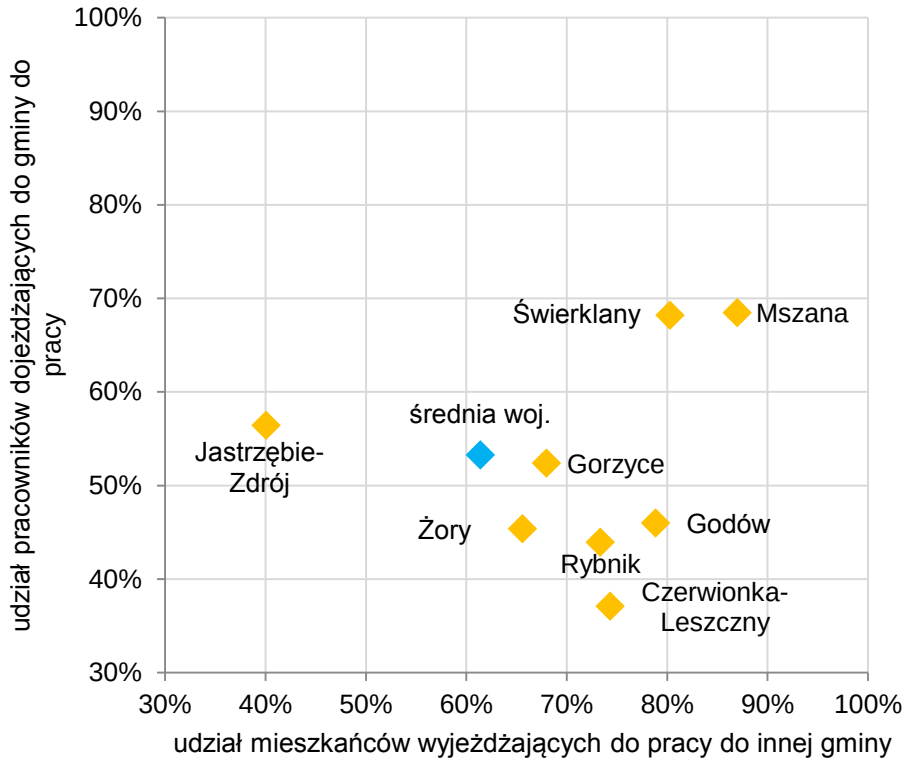
Analizę przeprowadzono w czterech etapach:

- Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1,
- Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1,
- Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w obszarze funkcjonalnym,
- Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim.

### 2.7.1. Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1

Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1 z innymi gminami (zarówno w zasięgu autostrady jak i poza nim) jest stosunkowo silna w porównaniu do wartości średniej w województwie. Na Wykresie 7 przedstawiono łącznie skalę wyjazdów mieszkańców do pracy do innych gmin oraz udział pracowników dojeżdżających do pracy do danej gminy.

**Wykres 7:** Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1



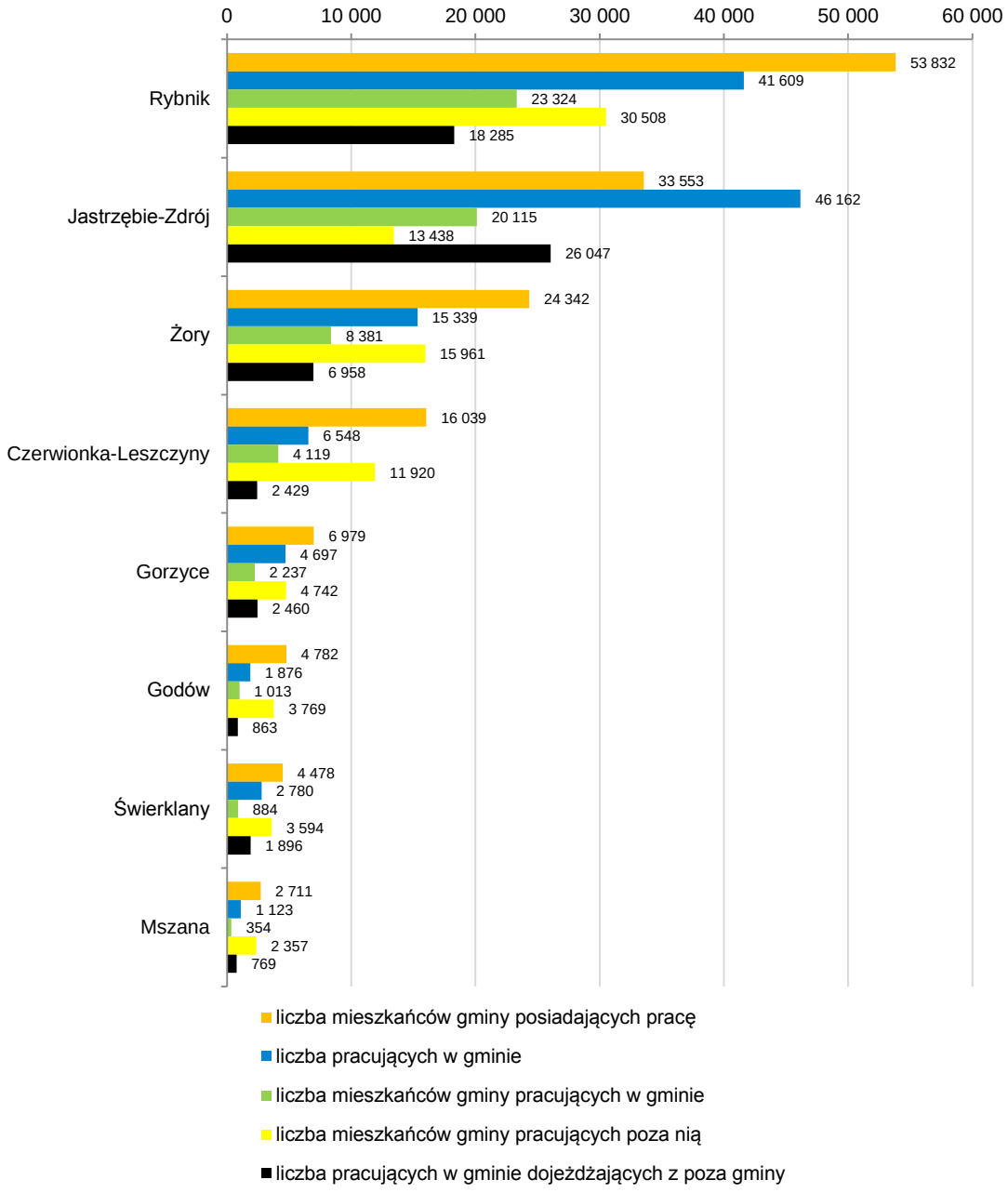

*Źródło: opracowanie własne*

Tylko w Jastrzębiu-Zdroju udział mieszkańców wyjeżdżających do pracy do innych gmin nie przekracza średniej w województwie. Jest to równocześnie jedyna gmina gdzie liczba pracujących (46.162) jest większa od liczby mieszkańców pracujących (33 553) – innymi słowy jest to jedyna gmina o popycie na pracę większym niż jej podaż wewnętrzna.

W pozostałych gminach udział mieszkańców wyjeżdżających do pracy przekracza średnie wartości z województwa. Świerklany i Mszana są natomiast gminami, w których mieszkańcy świadczą pracę głównie poza granicami tych gmin, natomiast miejsca pracy w tych gminach są zajęte przez pracowników przyjeżdżających.

Na Wykresie 8 przedstawiono dane dotyczące wielkości rynków pracy w gminach, liczby zatrudnionych mieszkańców gmin, liczby mieszkańców dojeżdżających do pracy wewnątrz gminy, do innej gminy oraz pracowników przyjeżdżających do gminy do pracy.

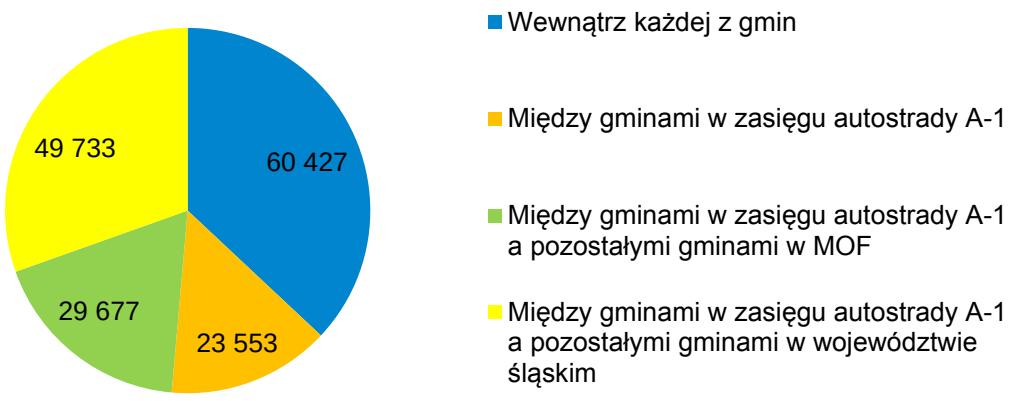
**Wykres 8:** Struktura rynków pracy oraz dojazdów do nich.




*Źródło: opracowanie własne*

Na Wykresie 9 przedstawiono natomiast strukturę powiązań między gminami. 38% podróży do pracy odbywa się wewnątrz każdej gminy w zasięgu autostrady A-1. Między gminami w zasięgu autostrady wykonywanych jest 15% podróży do pracy, czyli blisko tyle, ile między tymi gminami a pozostałymi gminami w MOF (16% dojazdów). Powiązania z pozostałymi gminami województwa śląskiego stanowią 31% podróży.

**Wykres 9:** Struktura powiązań między gminami




*Źródło: opracowanie własne*

### 2.7.2. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1

W powiązaniach między gminami w zasięgu autostrady A-1 wyróżniają się trzy główne grupy powiązań, stanowiące 80% powiązań w tej grupie gmin:

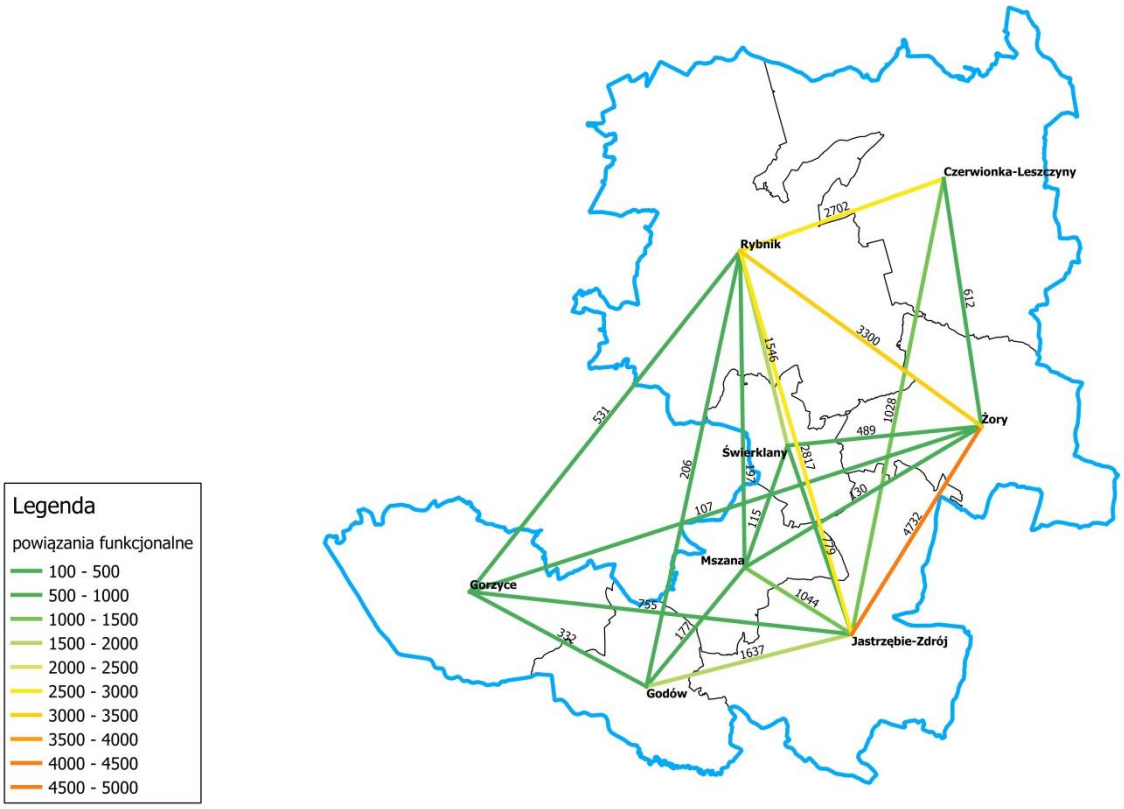
- Żory-Jastrzębie-Zdrój (20% powiązań),
- Żory-Rybnik, Rybnik-Jastrzębie-Zdrój oraz Rybnik – Czerwionka-Leszczyny (od 10% do 15% powiązań),
- Jastrzębie-Zdrój – Godów, Rybnik – Świerklany, Jastrzębie-Zdrój – Mszana oraz Jastrzębie-Zdrój – Czerwionka-Leszczyny (od 4% do 7% powiązań).

**Tabela 11:** 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1

| Powiązanie | Liczba dojazdów do pracy w obu kierunkach |
|---|---|
| Żory – Jastrzębie-Zdrój | 4 732 |
| Żory - Rybnik | 3 300 |
| Rybnik – Jastrzębie-Zdrój | 2 817 |
| Rybnik - Czerwionka-Leszczyny | 2 702 |
| Jastrzębie-Zdrój - Godów | 1 637 |
| Rybnik - Świerklany | 1 546 |
| Jastrzębie-Zdrój - Mszana | 1 044 |
| Jastrzębie-Zdrój - Czerwionka-Leszczyny | 1 028 |
| Jastrzębie-Zdrój - Świerklany | 779 |
| Jastrzębie-Zdrój - Gorzyce | 755 |
| Pozostałe powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 | 3 213 |

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 26:** Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1




*Źródło: opracowanie własne*

### 2.7.3. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w miejskim obszarze funkcjonalnym

W powiązaniach między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w miejskim obszarze funkcjonalnym wyróżniają się trzy główne grupy powiązań, stanowiące ponad 75% powiązań w tej grupie gmin:

- Powiązania z Wodzisławiem Śląskim (27% powiązań),
- Powiązania z Pawłowicami (17% powiązań),
- Powiązania z Rydułtowami, Radlinem, Suszcem i Zebrzydowicami (od 7% do 10% powiązań).

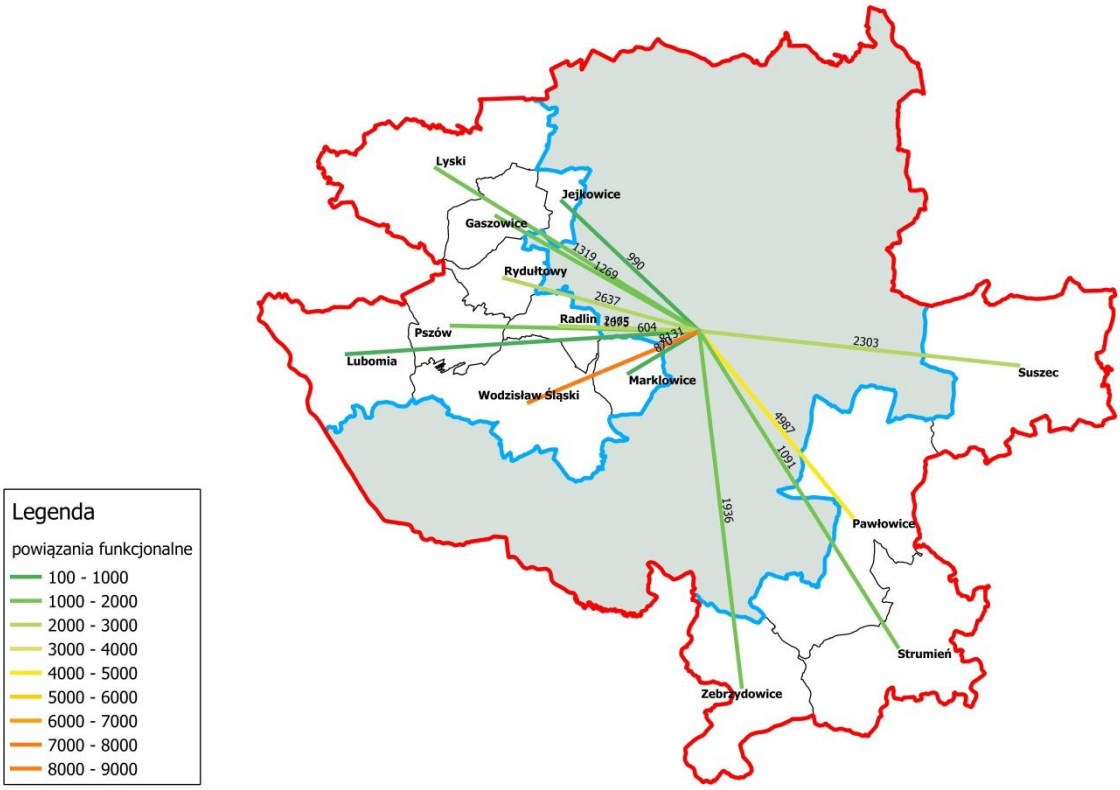
**Tabela 12:** 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w MOF

| Gmina | Liczba dojazdów do pracy w obu kierunkach |
|---|---|
| Wodzisław Śląski | 8 131 |
| Pawłowice | 4 987 |
| Rydułtowy | 2 637 |
| Radlin | 2 465 |
| Suszec | 2 303 |
| Zebrzydowice | 1 936 |
| Lyski | 1 319 |

| Gmina | Liczba dojazdów do pracy w obu kierunkach |
|---|---|
| Gaszowice | 1 269 |
| Strumień | 1 091 |
| Pszów | 1 075 |
| Pozostałe powiązania gmin w zasięgu autostrady A-1 z gminami w MOF | 2 464 |

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 27:** Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w miejskim obszarze funkcjonalnym




*Źródło: opracowanie własne*

### 2.7.4. Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim

W grupie powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim (nienależącymi do wyznaczonego miejskiego obszaru funkcjonalnego) wyróżnia się tylko powiązanie z Katowicami (34% powiązań) oraz w mniejszym stopniu z Gliwicami (9% powiązań).

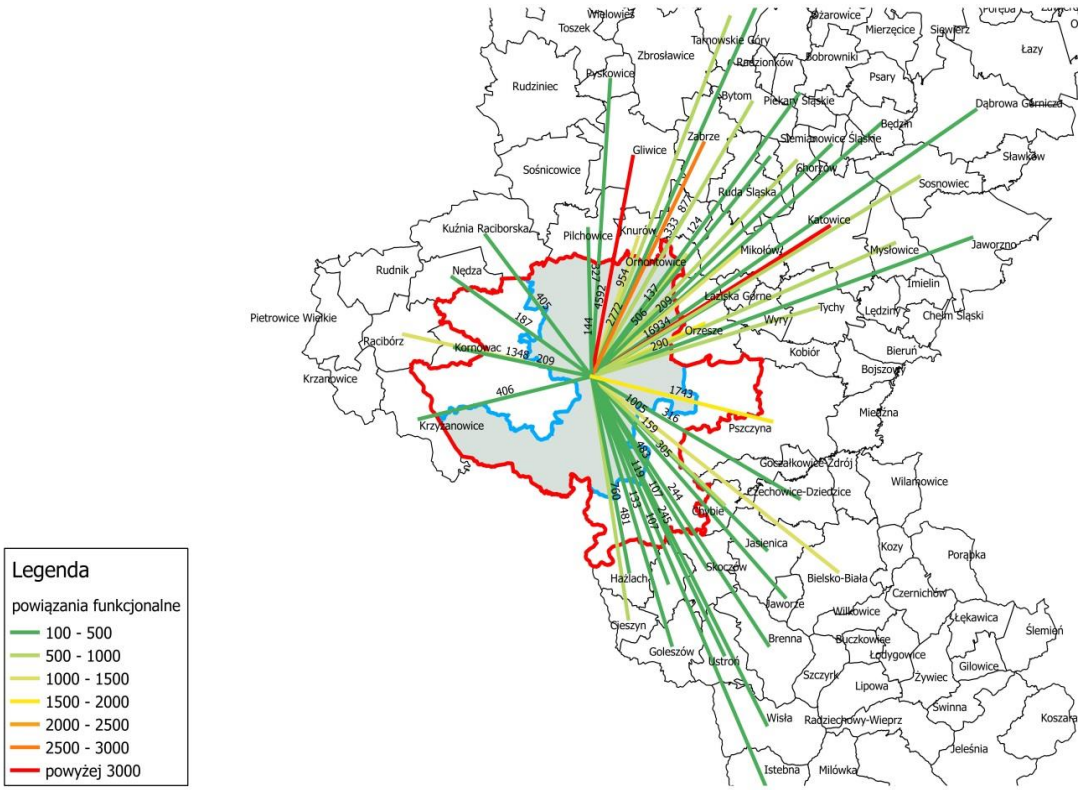
**Tabela 13:** 10 najsilniejszych powiązań między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim (poza miejskim obszarem funkcjonalnym)

| Gmina | Liczba dojazdów do pracy w obu kierunkach |
|---|---|
| Katowice | 16 934 |
| Gliwice | 4 592 |
| Zabrze | 2 772 |

| Gmina | Liczba dojazdów do pracy w obu kierunkach |
|---|---|
| Pszczyna | 1 743 |
| Orzesze | 1 726 |
| Racibórz | 1 348 |
| Knurów | 1 295 |
| Ornontowice | 1 049 |
| Mikołów | 1 034 |
| Bielsko-Biała | 1 005 |
| Pozostałe powiązania gmin w zasięgu autostrady A-1 z pozostałymi gminami w województwie śląskim (poza miejskim obszarem funkcjonalnym) | 16 235 |

*Źródło: opracowanie własne*

**Mapa 28:** Powiązania między gminami w zasięgu autostrady A-1 a pozostałymi gminami w województwie śląskim (poza miejskim obszarem funkcjonalnym)




*Źródło: opracowanie własne*

## 2.7.5. Podsumowanie

Skala powiązań gmin w zasięgu autostrady A-1 z innymi gminami (zarówno w zasięgu autostrady jak i poza nim) jest stosunkowo silna w porównaniu do wartości średniej w województwie. Większość analizowanych gmin (poza Jastrzębiem-Zdrojem) charakteryzuje się ponadprzeciętnym udziałem dojazdów do pracy do innych gmin. 38% podróży do pracy odbywa się wewnątrz każdej gminy w zasięgu autostrady A-1.

Między gminami w zasięgu autostrady wykonywanych jest natomiast 15% podróży do pracy. Najsilniejsze powiązania występują między gminami: Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój i Czerwionka-Leszczyny.

Powiązania zewnętrzne gmin w zasięgu autostrady A-1 stanowią blisko 50% powiązań. Najsilniejszymi powiązaniami zewnętrznymi są powiazania z Katowicami (blisko 17.000 podróży) oraz Wodzisławiem Śląskim (ponad 8.000 podróży), wchodzącym w skład wyznaczonego miejskiego obszaru funkcjonalnego.

## 2.8. Inne problemy ujawnione w trakcie przeprowadzonych wywiadów

### 2.8.1. Znaczenie bliskości aglomeracji Ostrawsko-Karwińskiej

W toku wywiadów zaznaczył się wyraźny wpływ aglomeracji Ostrawsko-Karwińskiej na rynek pracy zwłaszcza w gminach południowych obszaru opracowania, ale zauważane również w pozostałych gminach. Również zauważalne jest oddziaływanie rynku Czeskiego na funkcjonowanie małych przedsiębiorstw w strefie przygranicznej.

Można oczekiwać, iż poprawa jakości powiązań drogowych, a zwłaszcza transportem zbiorowym spowoduje nasilenie zjawiska i wykształcanie się obszaru funkcjonalnego o charakterze transgranicznym.

Podkreślano także relatywnie słabe powiązania drogowe, ograniczające się do głównych dróg na poziomie zapewniających odpowiedni standard.

### 2.8.2. Problemy współpracy i promocji

Wyraźnie zaznaczył się również brak współpracy pomiędzy jednostkami w promocji terenów inwestycyjnych i pozyskiwaniu inwestorów. Działania maja charakter indywidualny rozproszony i konkurencyjny.

# Część II: Opis przeprowadzonych konsultacji społecznych

# 1. Zakres konsultacji, oferta usług i spójność badanego obszaru

Konsultacje społeczne obejmowały trzy podstawowe grupy podmiotów: mieszkańcy badanego obszaru, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz przedstawiciele organizacji pracodawców. Dla każdej z grup zostały opracowane odrębne kwestionariusze ankiet. Konsultacje były przeprowadzone w okresie od 20 stycznia do 7 lutego 2014 roku zarówno w tradycyjnej formie papierowej realizowanej w urzędach miast i gmin biorących udział w projekcie jak również z wykorzystaniem ośmiu publicznych i czterech komercyjnych portali internetowych, a mianowicie:

portale samorządowe:

- http://www.czerwionka-leszczyny.pl/index.php?mact=News,cntnt01,detail,0&cntnt01articleid=1488&cntnt01returnid=16
- http://www.godow.pl/index.php/aktualnosci/2082-wplyw-autostrady-A-1-na-gmine-ankieta
- http://www.gorzyce.pl/news/2383/diagnoza-potencjalu-rozwojowego-obszaru-funkcjonalnego-zlokalizowanego-wzdluz-autostrady-A-1-na-terenie-subregionu-zachodniego-wojewodztwa-slaskiego.html
- http://www.jastrzebie.pl/informator/aktualnosci/aktualnosc/id/ankieta-dotyczaca-autostrady-A-1/
- http://www.mszana.ug.gov.pl/aktualnosci/1949-jaki-wpyw-ma-i-moe-mie-autostrada-A-1-na-gmin-ankieta
- http://www.rybnik.eu/index.php?id=223&p=news,11,show,746
- http://www.swierklany.pl/index.php?
- http://www.zory.pl/jak-wplywa-na-nas-autostrada-A-1-wypelnij-ankiete,new,0.html,1893

portale komercyjne:

- http://www.rybnik.com.pl/wiadomosci,mieszkancy-rybnika-i-czerwionki-leszczyn-ocenia-wplyw-autostrady-A-1,wia5-3266-22674.htm
- http://www.tuzory.pl/wiadomosci,jak-wplywa-na-nas-autostrada-A-1-wypelnij-ankiete,wia5-3273-6243.html
- http://www.tujastrzebie.pl/wiadomosci,miasto-chce-wiedziec-jak-autostrada-A-1-wplywa-na-zycie-mieszkancow,wia5-3266-5687.html
- http://www.tuwodzislaw.pl/wiadomosci,autostrada-A-1-jaki-moze-miec-wplyw-na-nasze-gminy-,wia5-3273-7591.html

Planowany zakres badania obejmował uzyskanie odpowiedzi od 160 respondentów. W rzeczywistości wypełnionych zostały 361 ankiet. Strukturę respondentów według miasta/gminy ich pochodzenia oraz według rodzaju badanych podmiotów przedstawia poniższe zestawienie.

**Tabela 14:** Struktura respondentów badań ankietowych

| Miasto / gmina | Ankiety mieszkańców | Ankiety organizacji pozarządowych | Ankiety organizacji pracodawców | Suma ankiet | % ankiet |
|---|---|---|---|---|---|
| Czerwionka-Leszczyny | 17 | 19 | 7 | **43** | **11,91%** |
| Godów | 26 | 0 | 3 | **29** | **8,03%** |
| Gorzyce | 30 | 12 | 12 | **54** | **14,96%** |
| Jastrzębie-Zdrój | 47 | 12 | 0 | **59** | **16,34%** |
| Mszana | 18 | 0 | 3 | **21** | **5,82%** |
| Rybnik | 20 | 22 | 19 | **61** | **16,90%** |
| Świerklany | 5 | 4 | 15 | **24** | **6,65%** |
| Żory | 38 | 19 | 13 | **70** | **19,39%** |
| Suma ankiet | 201 | 88 | 72 | **361** | |
| % ankiet | 55,68% | 24,38% | 19,94% | | **100,0%** |

*Źródło: opracowanie własne*

Należy podkreślić, że większość szczegółowo prezentowanych danych przedstawia strukturę odpowiedzi w taki sposób, że jako 100% należy traktować ogół respondentów, którzy udzielili odpowiedzi na dane pytanie, a nie wszystkich respondentów, którzy brali udział w konsultacjach społecznych. Jedynie w wykresach przedstawiających odsetek ogółu respondentów wielkości procentowe są obliczane jako udział analizowanej cechy w ogólnej liczbie wszystkich mieszkańców objętych badaniem.

Największą grupę osób objętych konsultacjami społecznymi stanowili mieszkańcy, dlatego też poniżej przedstawione są szczegółowe dane dotyczące struktury tej grupy respondentów z uwzględnieniem takich cech jak płeć, wiek, poziom wykształcenia, status na rynku pracy oraz ocena własnej sytuacji materialnej.

68,8% mieszkańców biorących udział w konsultacjach społecznych stanowiły kobiety, natomiast 31,2% stanowili mężczyźni. Dominującą wiekowo grupą respondentów były osoby w przedziale 31-45 lat, których udział stanowił 44%.

Analizując kryterium wykształcenia zdecydowanie najliczniejszą grupę respondentów stanowią osoby z wykształceniem wyższym, których odsetek wśród badanych sięga aż 71,5%. Żadna z badanych osób nie zadeklarowała wykształcenia podstawowego, a tylko jedna osoba wskazała na wykształcenie gimnazjalne.

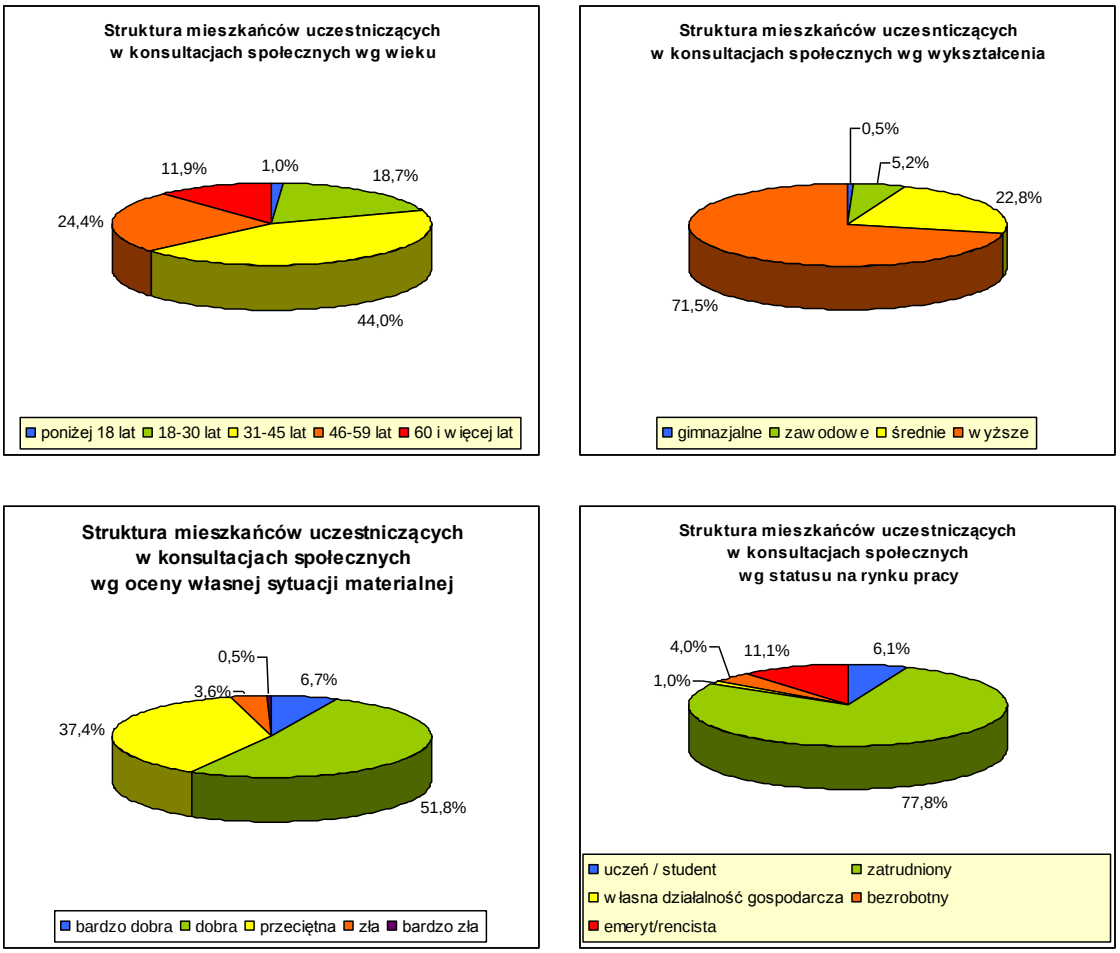
Niemal 78% ankietowanych to osoby zatrudnione, ponad 11% stanowią emeryci i renciści, natomiast ponad 6% to uczniowie i studenci. Ważny jest także fakt, że

w przypadku tej cechy niektórzy mieszkańcy wskazywali więcej niż jedną odpowiedź, szczególnie w przypadku połączenia statusu zatrudnionego z byciem uczniem lub studentem.

Ponad połowa (51,8%) respondentów ocenia swoją sytuację materialną jako dobrą, a 37,4% charakteryzuje ją jako przeciętną. Niemal 7% wskazań dotyczyło bardzo dobrej sytuacji materialnej, natomiast ponad 4% ankietowanych określiło ją jako złą lub bardzo złą.

Poniższe wykresy prezentują w sposób graficzny strukturę mieszkańców objętych konsultacjami społecznymi w zakresie wieku, poziom wykształcenia, status na rynku pracy oraz ocena własnej sytuacji materialnej.

**Wykres 10:** Struktura mieszkańców objętych konsultacjami społecznymi




*Źródło: opracowanie własne*

Merytoryczny zakres konsultacji społecznych obejmował przede wszystkim ofertę udogodnień lub usług, z których korzystają mieszkańcy. Została zdefiniowana lista kategorii usług obejmująca:

– kino, teatr, galeria sztuki, muzeum,
– koncerty, imprezy muzyczne, festyny,
– imprezy sportowe,

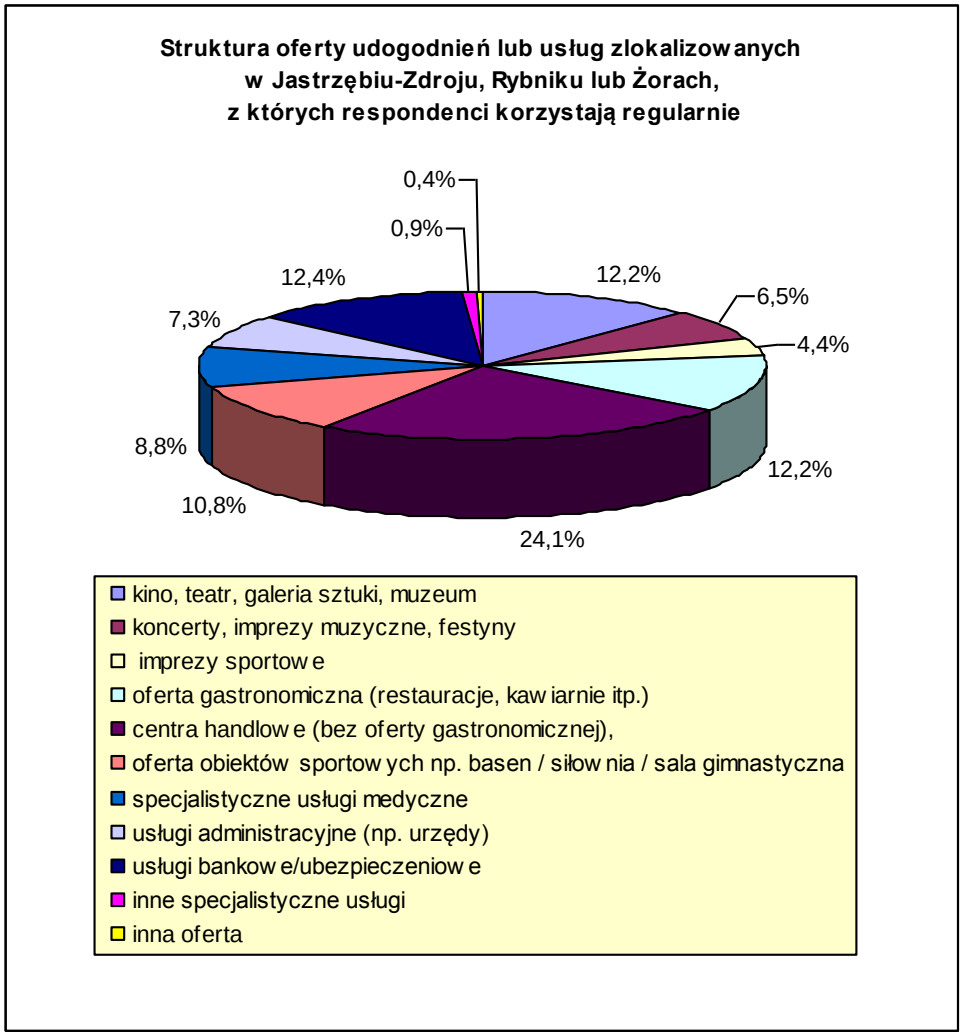
– oferta gastronomiczna (restauracje, kawiarnie itp.),
– centra handlowe (bez oferty gastronomicznej),
– oferta obiektów sportowych np. basen / siłownia / sala gimnastyczna,
– specjalistyczne usługi medyczne,
– usługi administracyjne (np. urzędy),
– usługi bankowe/ubezpieczeniowe.

Dodatkowo możliwe było wskazanie innych specjalistycznych usług, lub innej oferty. Usługi w ankietach zostały podzielone według dwóch kryteriów. Pierwsze obejmowało częstotliwość korzystania z usług określoną jako regularną (co najmniej raz w miesiącu) oraz sporadyczną (co najmniej raz w roku). Drugie z kryteriów odnosiło się do miejsca oferowania usług, gdzie wskazano:

– rdzeń ośrodka funkcjonalnego w postaci miast na prawach powiatu: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik oraz Żory,
– pozostałe partnerskie w projekcie miasta i gminy tzn: Czerwionka-Leszczyny, Godów, Gorzyce, Mszana i Świerklany,
– inne miasta lub gminy w kraju lub za granicą.

Poniżej zaprezentowana została struktura oferty udogodnień i usług uwzględniająca powyższe kryteria. Respondenci mieli możliwość wskazania w każdym pytaniu dowolnej ilości odpowiedzi (rodzajów usług).

**Wykres 11:** Struktura oferty udogodnień lub usług w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku i Żorach, z których respondenci korzystają regularnie

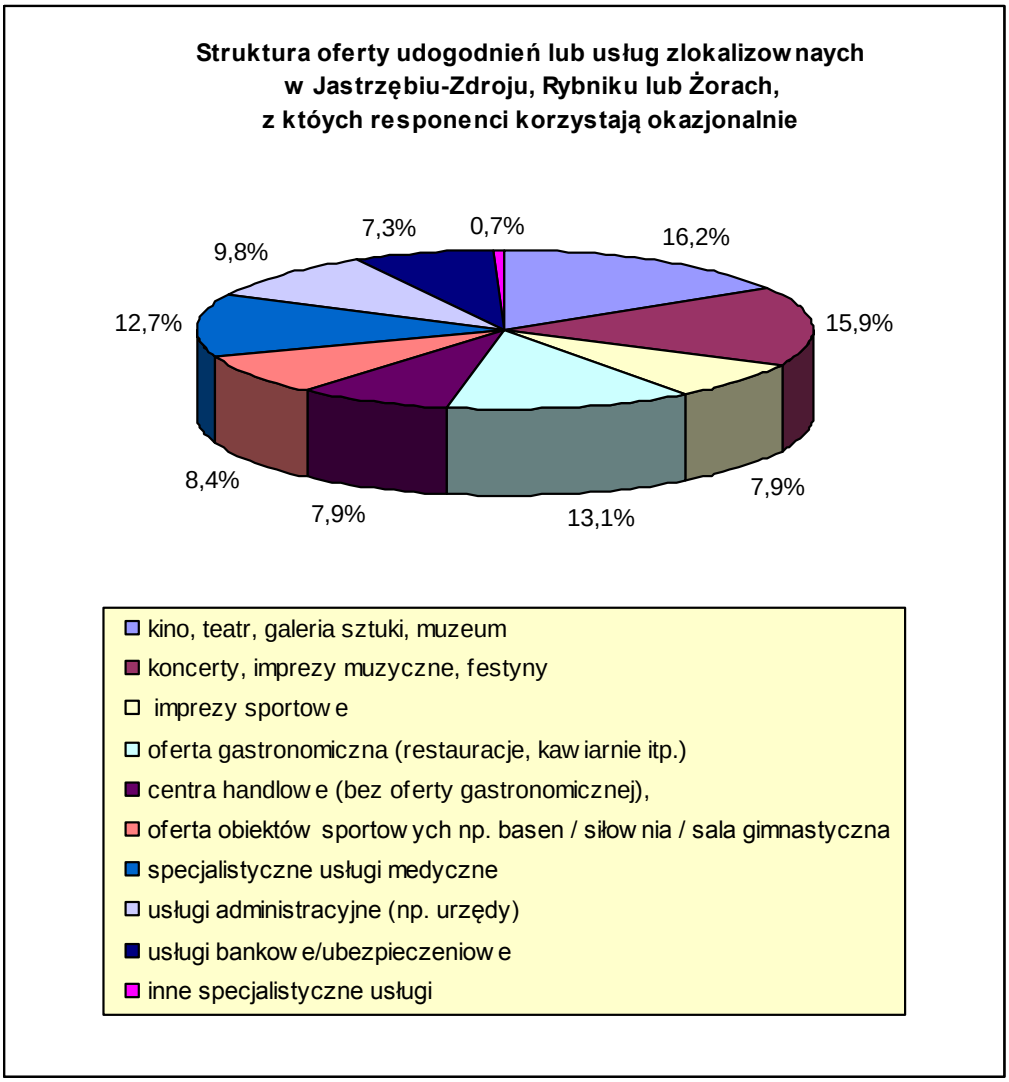



*Źródło: opracowanie własne*

W udziale wszystkich udogodnień i usług zlokalizowanych w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku lub Żorach, z których mieszkańcy ośmiu miast i gmin korzystają regularnie zdecydowanie najczęściej wskazywane były centra handlowe (bez oferty gastronomicznej). W drugiej kolejności na zbliżonym poziomie, ale w o połowę mniejszym zakresie wskazywano na usługi bankowe i ubezpieczeniowe, ofertę gastronomiczną oraz kino, teatr, galerię sztuki i muzeum. Jako inne usługi i dodatkową ofertę wskazano także na bibliotekę, fryzjera, kosmetyczkę oraz spotkania stowarzyszenia diabetyków.

Analizując okazjonalne korzystanie z usług i udogodnień na tym obszarze dwa najczęściej wskazywane rodzaje usług to kino, teatr, galeria sztuki i muzeum oraz koncerty, imprezy muzyczne i festyny. Jako inne specjalistyczne usługi wskazywano także na usługi z drukarsko-wydawnicze, motoryzacyjne oraz ofertę agencji turystycznych.

**Wykres 12:** Struktura oferty udogodnień lub usług w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku i Żorach, z których respondenci korzystają okazjonalnie

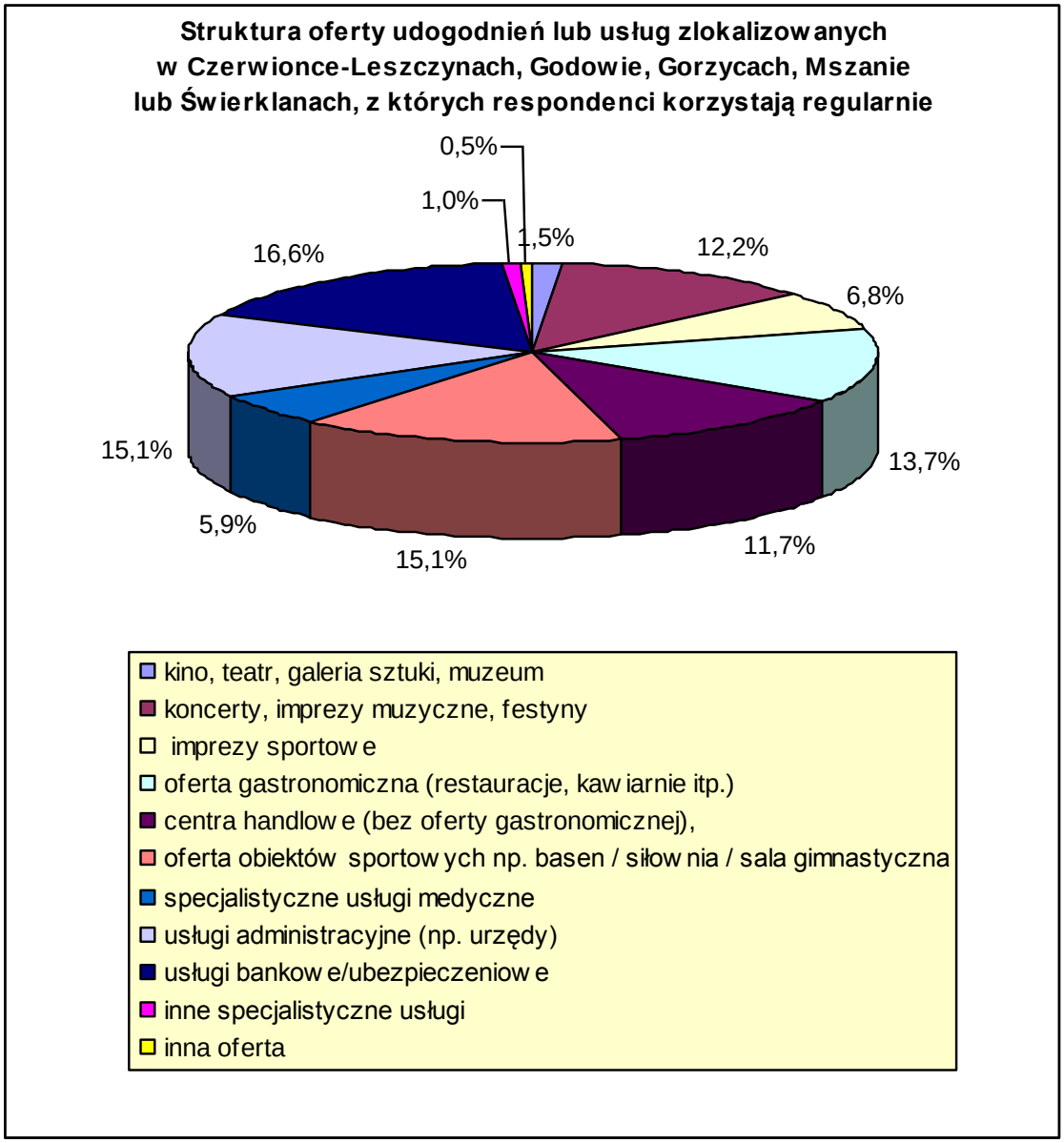



*Źródło: opracowanie własne*

Prezentowana struktura udogodnień i usług zlokalizowanych w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach, a z których mieszkańcy korzystają regularnie obejmuje w pierwszej kolejności usługi bankowe i ubezpieczeniowe oraz ofertę obiektów sportowych i usługi administracyjne.

W drugiej kolejności warto wskazać na ofertę gastronomiczną kawiarni i restauracji, koncerty, imprezy muzyczne i festyny oraz ofertę centrów handlowych. W ramach innej oferty wskazane zostały zakupy w tradycyjnych sklepach oraz biblioteki i salon dla psów.

**Wykres 13:** Struktura oferty udogodnień lub usług w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach, z których respondenci korzystają regularnie

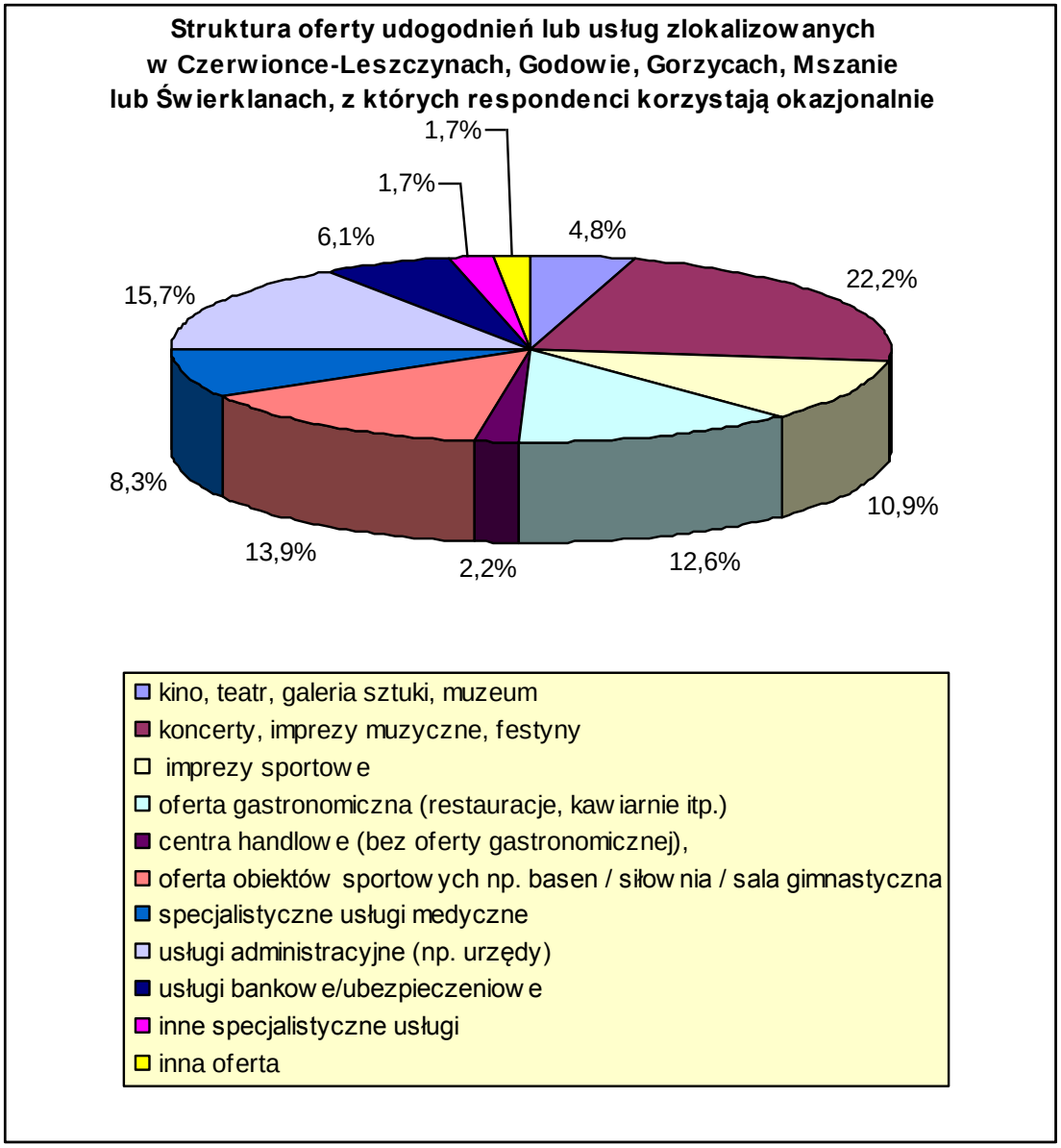



*Źródło: opracowanie własne*

Zdecydowanie najczęściej wskazywaną ofertą udogodnień i usług na tym terenie, ale w zakresie korzystania sporadycznego były koncerty, imprezy muzyczne i festyny. Drugie miejsce zajęła oferta usług administracyjnych.

W ramach innej oferty wskazane zostały natomiast automechanika, medycyna naturalna, handel detaliczny i zakupy w tradycyjnych sklepach oraz usługi biblioteczne.

**Wykres 14:** Struktura oferty udogodnień lub usług w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach, z których respondenci korzystają okazjonalnie

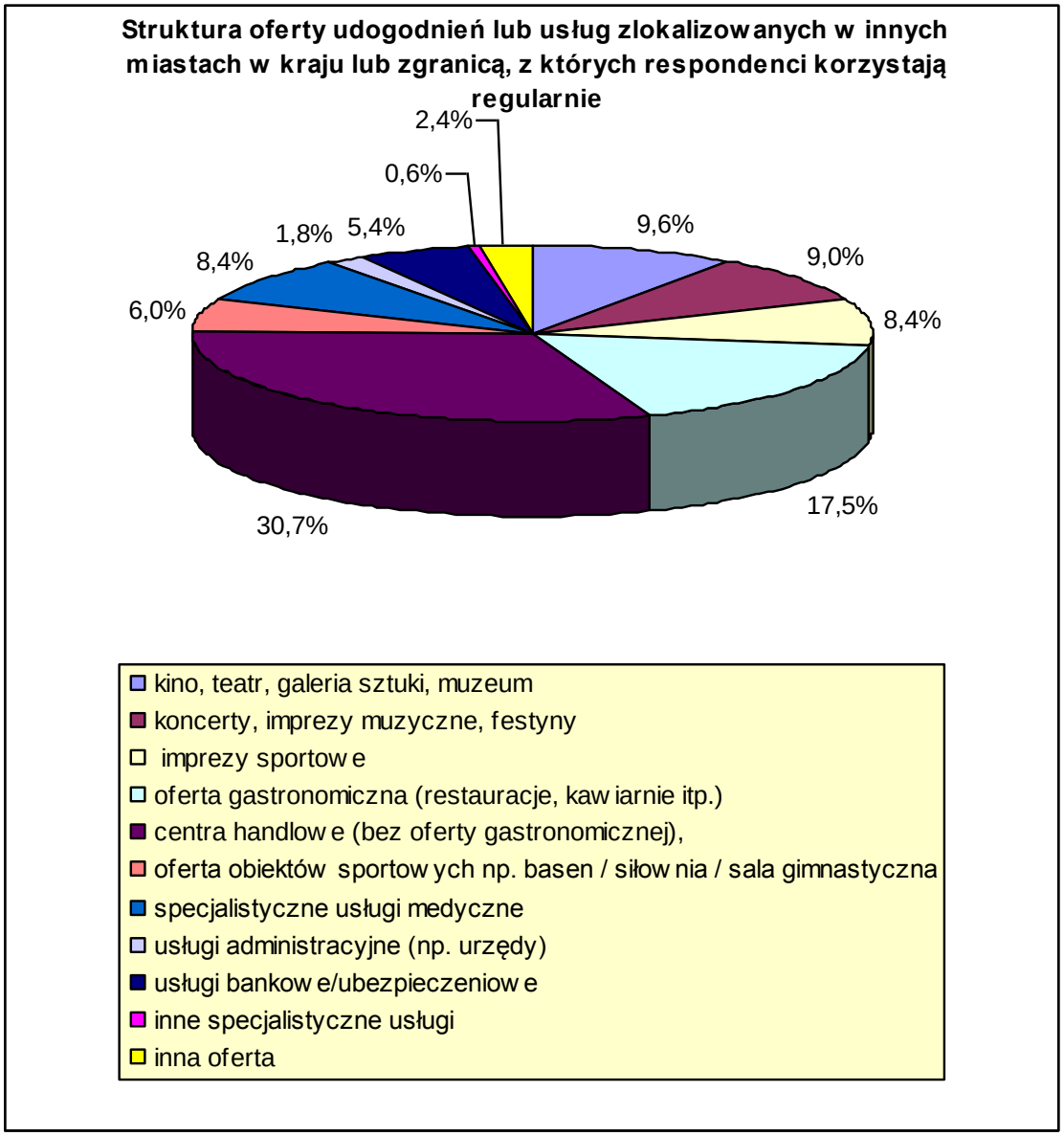



*Źródło: opracowanie własne*

W grupie udogodnień i usług, z których mieszkańcy korzystają regularnie, lecz w innych gminach w kraju lub zagranicą zdecydowanie najwięcej, bo ponad 30% wszystkich wskazań dotyczyło oferty centrów handlowych (bez oferty gastronomicznej). Uwzględniając ofertę gastronomiczną wskazania te dotyczyły niemal połowy respondentów, którzy odpowiedzieli na to pytanie.

W ramach innej oferty wskazane zostały natomiast usługi turystyczne, oferta sportowa (hokej w Czechach) oraz praca w Ostrawie lub w Katowicach.

**Wykres 15:** Struktura oferty udogodnień lub usług w innych miastach w kraju lub zagranicą, z których respondenci korzystają regularnie



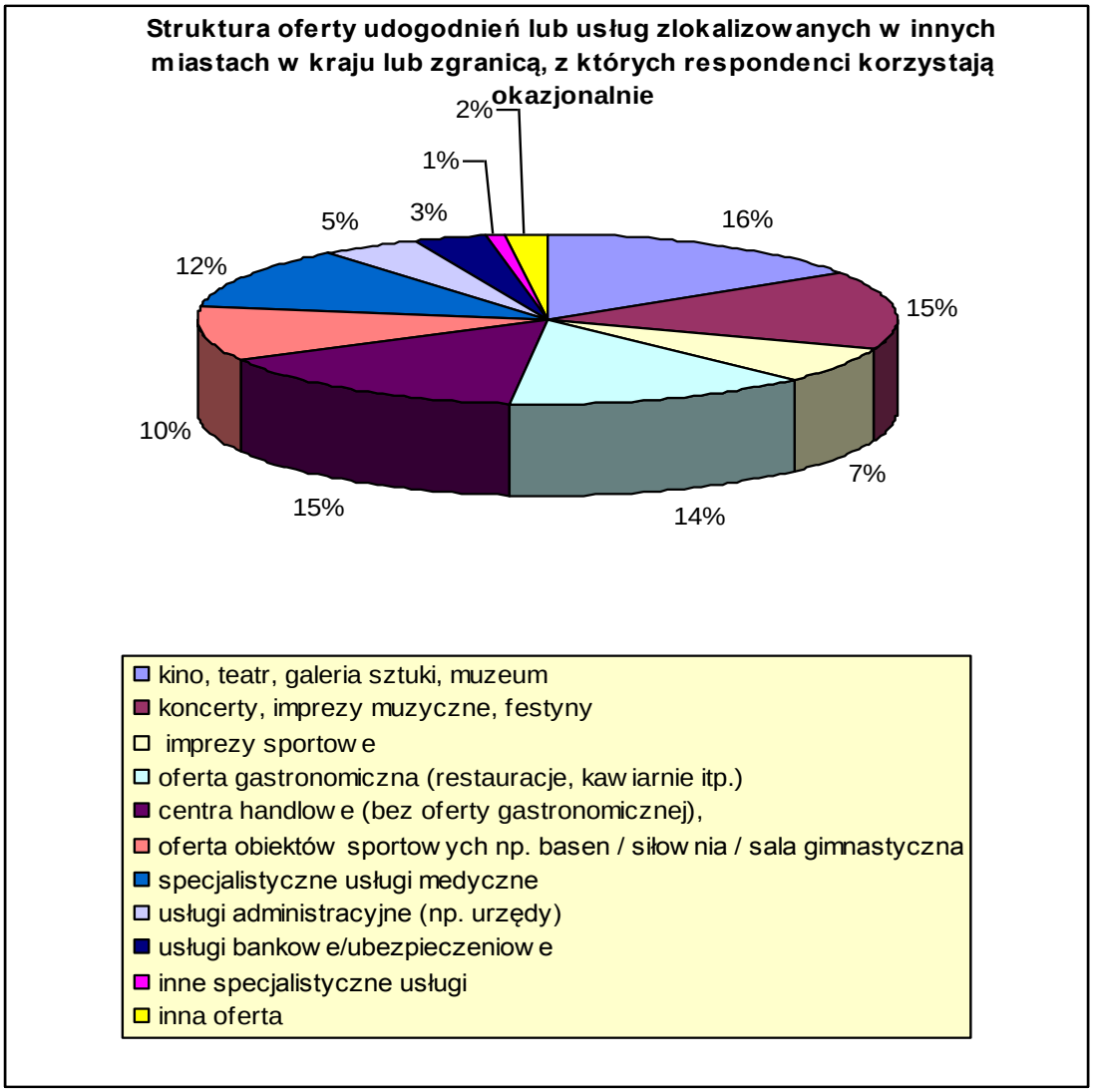

*Źródło: opracowanie własne*

W grupie udogodnień i usług, z których mieszkańcy korzystają w innych gminach w kraju lub zagranicą sporadyczne brak jest już zdecydowanie dominującej grupy usług. Cztery najczęściej wskazywane kategorie usług, ale na dość zbliżonym poziomie 14%-16% ogółu odpowiedzi to:

– kino, teatr, galeria sztuki, muzeum,
– koncerty, imprezy muzyczne, festyny,
– oferta gastronomiczna (restauracje, kawiarnie itp.),
– centra handlowe (bez oferty gastronomicznej),

W ramach innej oferty wskazane zostały natomiast usługi turystyczne w tym noclegi w kraju i za granicą, wyjazdy na narty w Tatry lub Alpy, turystyka górska, sakralna i rekreacyjna (w tym sauna), trasy turystyczne i rowerowe, zoo w Ostrawie oraz usługi biblioteki Śląskiej w Katowicach i szkolenia w Katowicach.

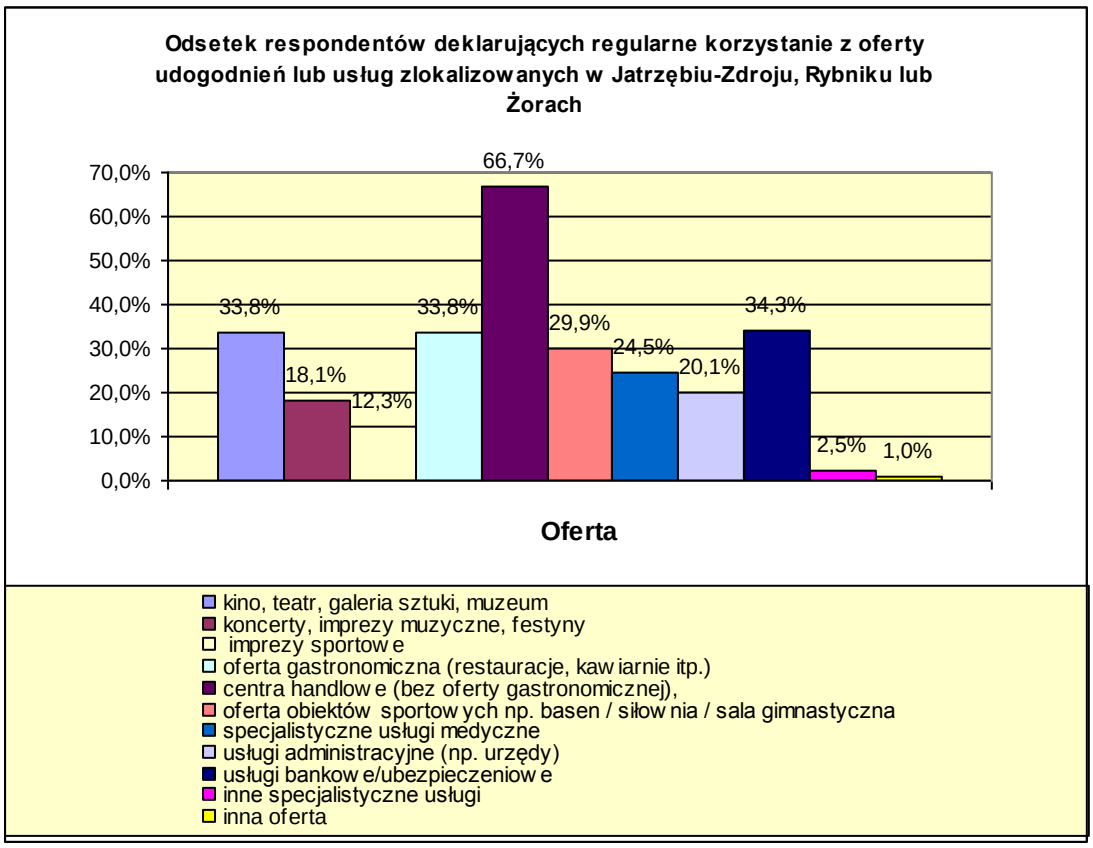
**Wykres 16:** Struktura oferty udogodnień lub usług w innych miastach w kraju lub zagranicą, z których respondenci korzystają okazjonalnie




*Źródło: opracowanie własne*

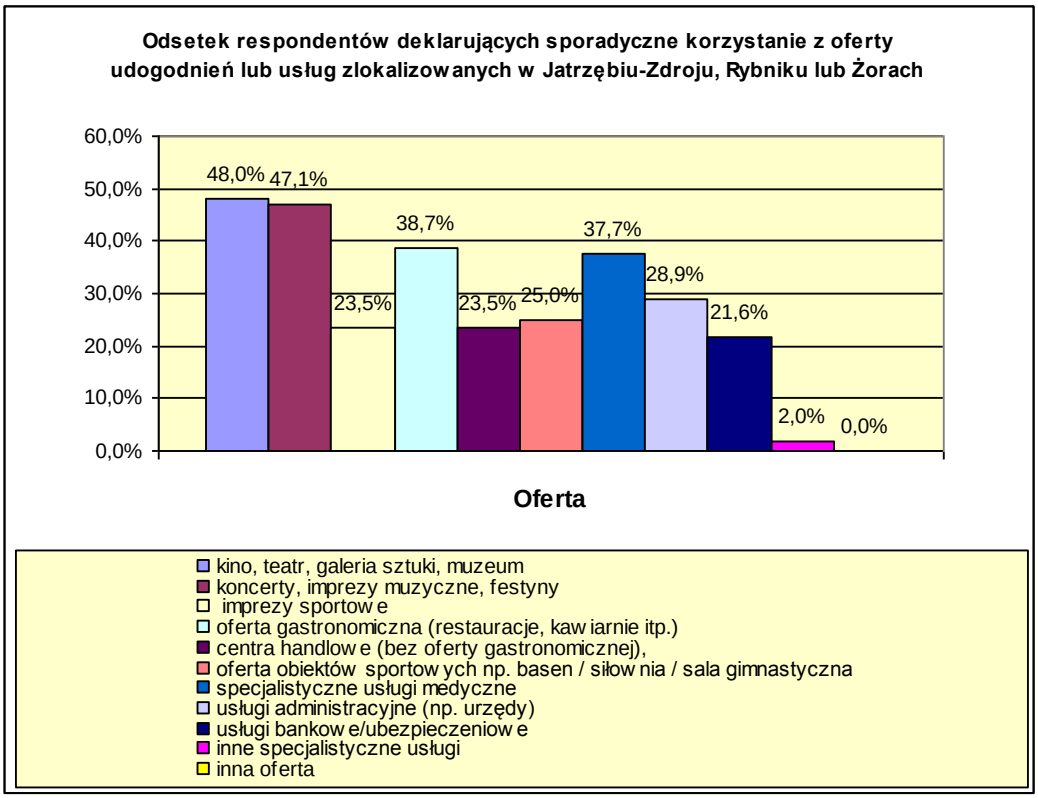
Poza przedstawieniem struktury oferty równie istotne jest wskazanie odsetka mieszkańców (spośród wszystkich biorących udział w konsultacjach), którzy zadeklarowali korzystanie z danej oferty. Informacje te prezentują poniższe wykresy.

**Wykres 17:** Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku lub Żorach



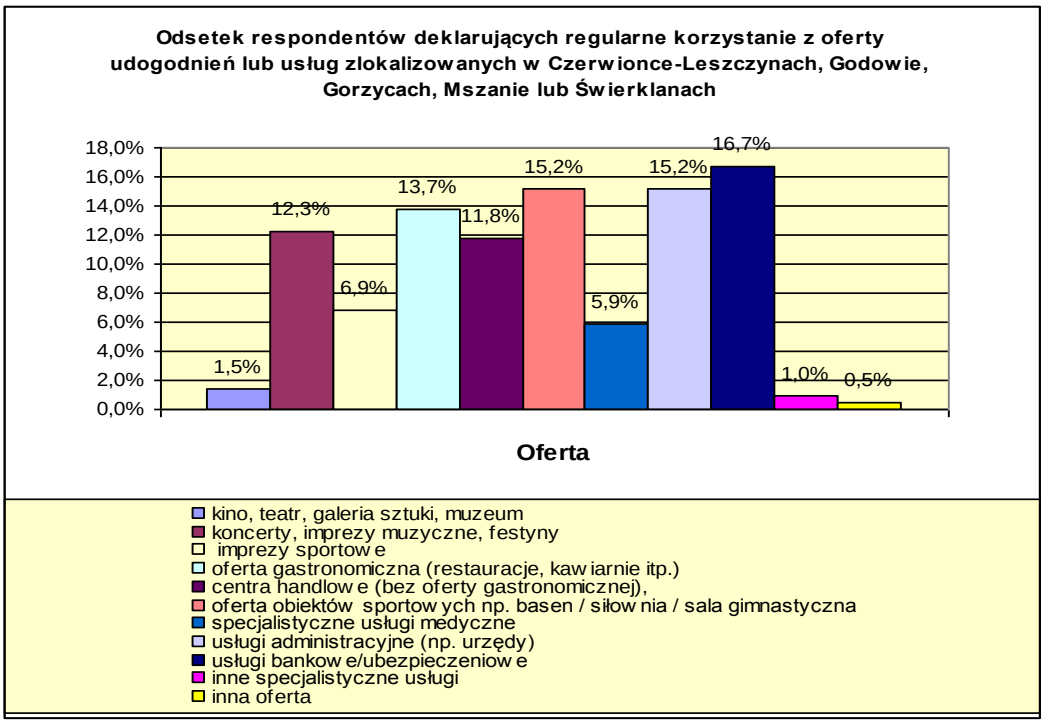

*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 18:** Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Jastrzębiu-Zdroju, Rybniku lub Żorach



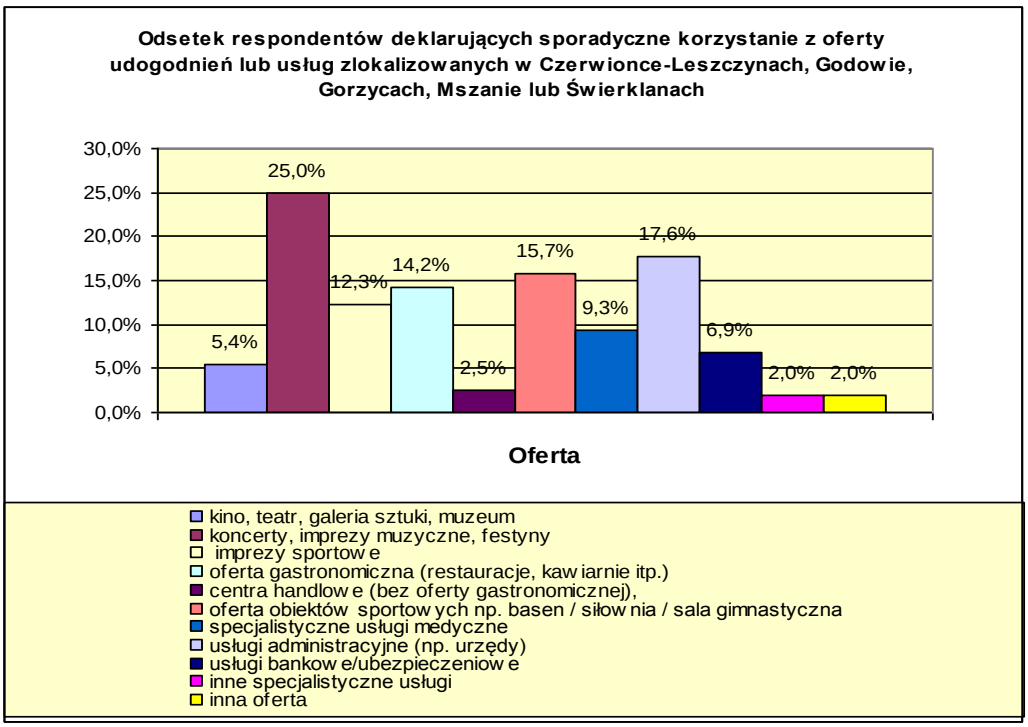

*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 19:** Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach



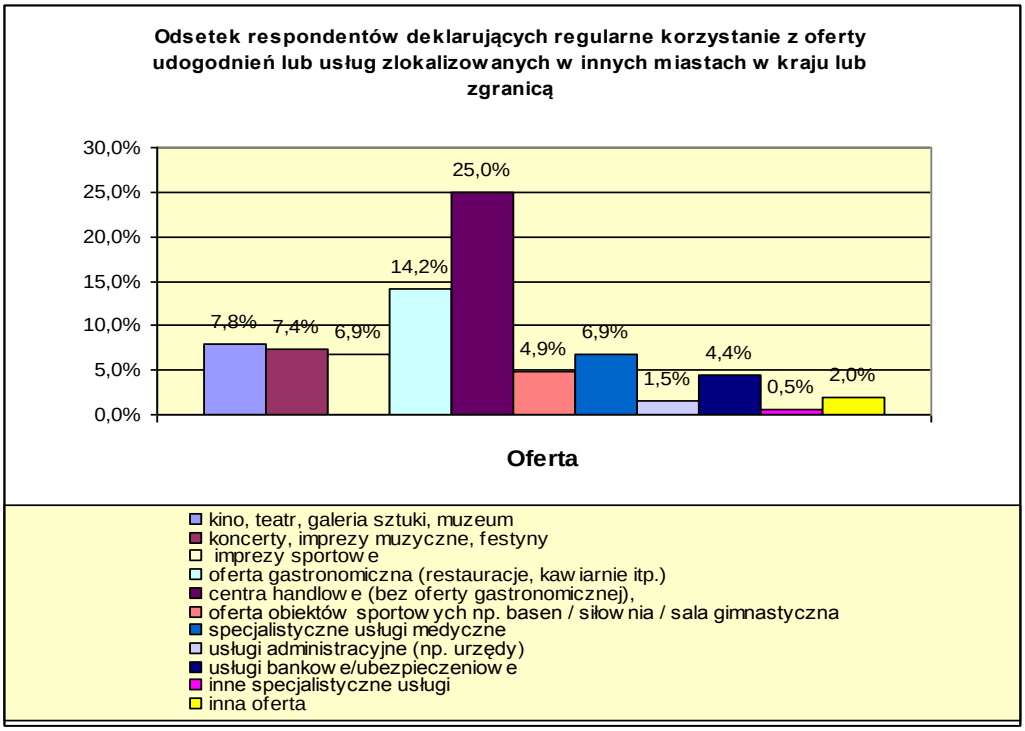

*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 20:** Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w Czerwionce-Leszczynach, Godowie, Gorzycach, Mszanie lub Świerklanach



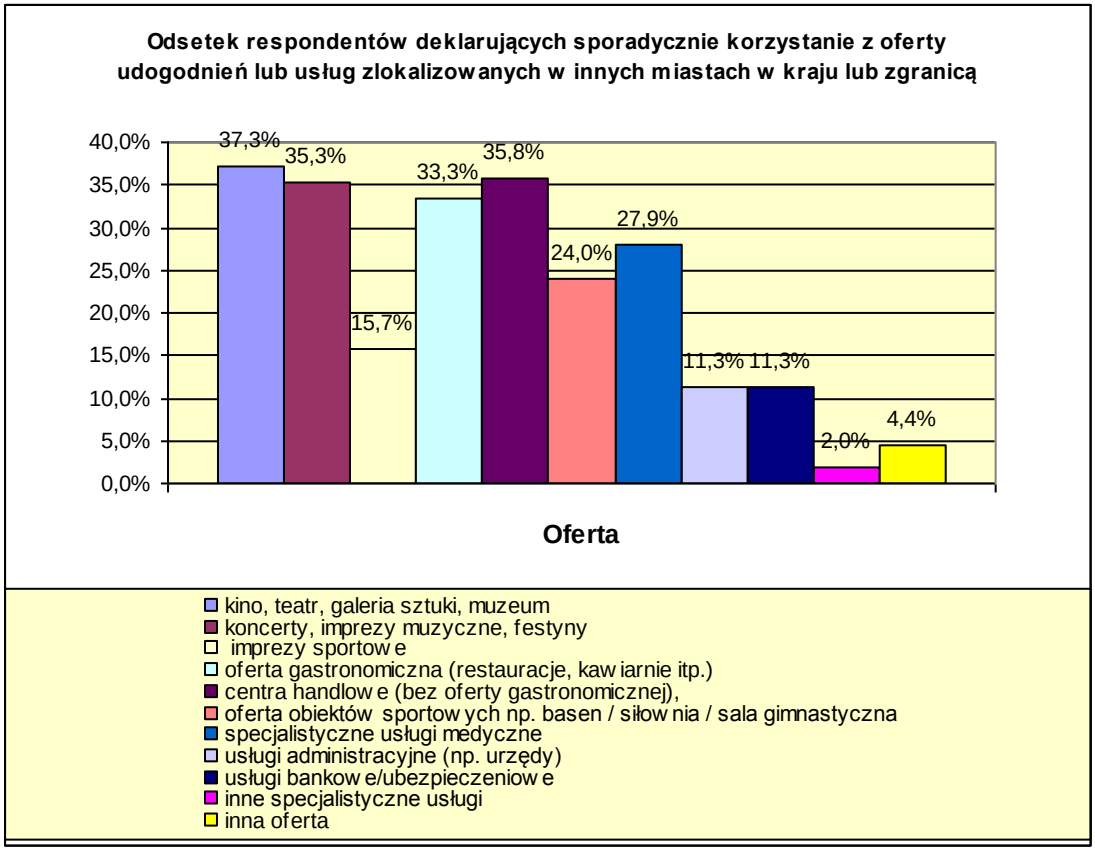

*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 21:** Odsetek respondentów deklarujących regularne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w innych miastach w kraju lub zagranicą




*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 22:** Odsetek respondentów deklarujących sporadyczne korzystanie z oferty udogodnień lub usług zlokalizowanych w innych miastach w kraju lub zagranicą



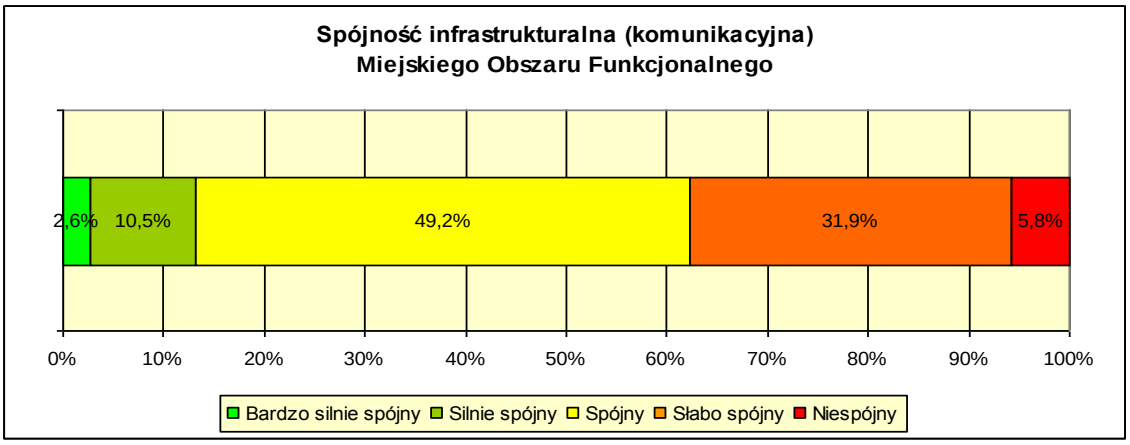

*Źródło: opracowanie własne*

Kolejnym bardzo istotnym elementem konsultacji było określenie stopnia spójności badanego obszaru w trzech wymiarach:

– infrastrukturalno-komunikacyjnym - między innymi w połączeniu siecią drogową, kolejową, publicznymi i prywatnymi usługami komunikacji międzygminnej,
– gospodarczym – m.in. rodzaje działalności gospodarczej, branże, produkty lokalne, zapotrzebowanie na rynku pracy itp.
– społeczno-kulturalnym – m.in. zwyczaje, tradycje, język, religia itp.

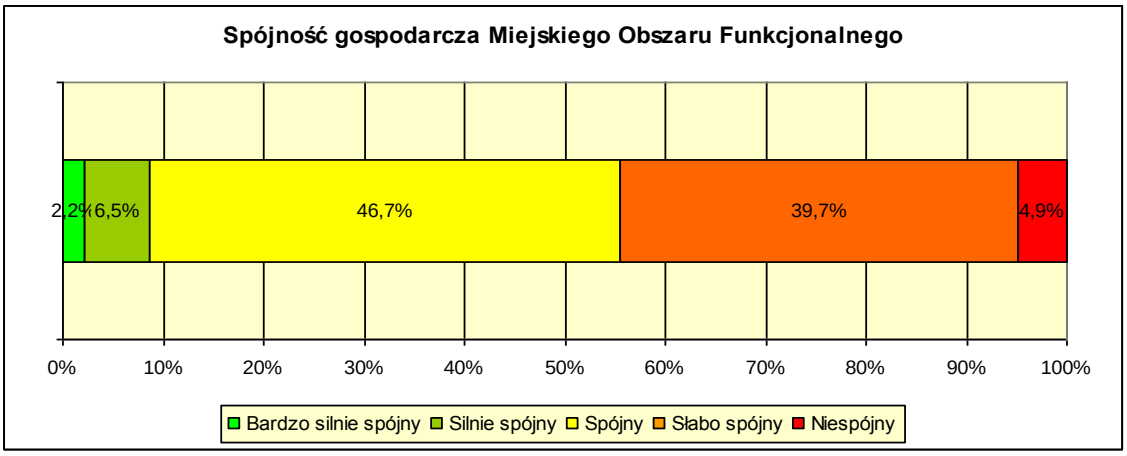
W każdym z analizowanych wymiarów widoczna jest ogólna tendencja do postrzegania obszaru, bardziej jako spójnego niż niespójnego, choć oczywiście z różnym natężeniem. Szczegółowe informacje w tym zakresie przedstawiają poniższe wykresy.

**Wykres 23:** Spójność infrastrukturalna (komunikacyjna) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego



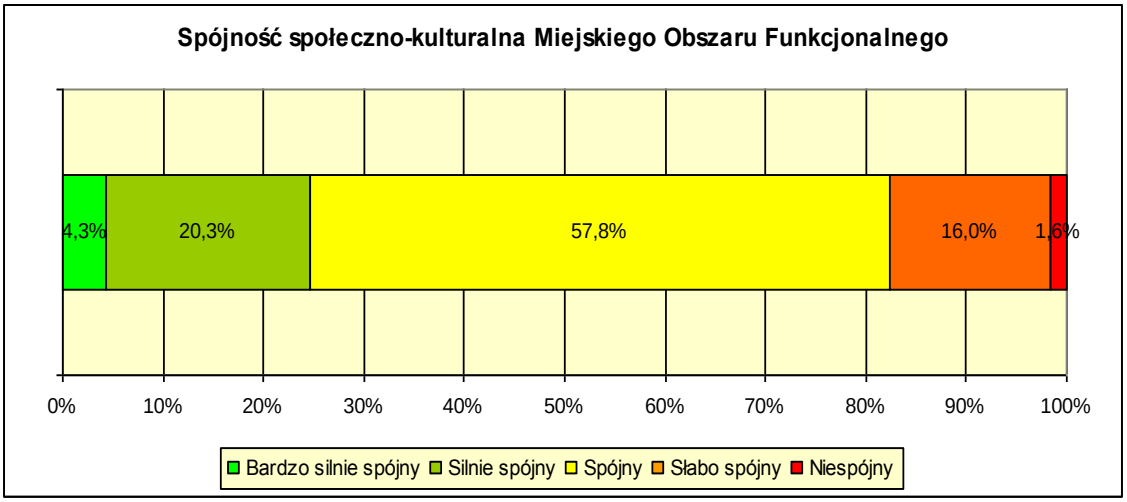

*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 24:** Spójność gospodarcza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego




*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 25:** Spójność społeczno-kulturalna Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego




*Źródło: opracowanie własne*

Zdecydowanie najwyższa spójność deklarowana jest w wymiarze społeczno-kulturalnym, gdzie jedynie 17,6% ogółu respondentów ocenia badany obszar jako słabo spójny lub niespójny.

Dla wymiaru infrastrukturalno-komunikacyjnego ponad 62% ankietowanych określa obszar co najmniej jako spójny (w tym silnie lub bardzo silnie spójny ponad 13%).

W ujęciu gospodarczym odsetek ten wynosi ponad 55% (w tym silnie lub bardzo silnie spójny niemal 9%).

## 2. Pożądane zmiany w wymiarze jakości życia i wysokiej atrakcyjności ekonomicznej

W kolejnej części przedstawione zostały opinie mieszkańców dotyczące pożądanych zmian na terenie gmin przyległych do autostrady A-1. Wnioski te zostały usystematyzowane według głównych tematów dla każdego z miast / każdej z gmin w ujęciu odpowiedzi na dwa pytania:

– Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia?
– Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej?

**Tabela 15:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia?

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Czerwionka -Leszczyny** | **Godów** | **Gorzyce** | **Jastrzębie-Zdrój** |
| **Pożądane zmiany w opinii mieszkańców** | Modernizacja infrastruktury drogowej | – budowa obwodnicy poza miastem łączącej się z A-1 – wyprowadzenie transportu ciężkiego poza centrum<br>– budowa chodników wraz ze ścieżkami rowerowymi (Szczejkowice- koniecznie!)<br>– remonty dróg dojazdowych do A-1<br>– poprawa stanu dróg lokalnych i ich poszerzenie | – budowa chodników wraz ze ścieżkami rowerowymi na obszarze całej gminy<br>– remonty dróg, w tym wszystkich nawierzchni zniszczonych w czasie budowy autostrady A-1,<br>– minimalizacja utrudnień dla użytkowników podczas remontów<br>– wyciszenie obszarów bezpośrednio przyległych do A-1, | – poprawa stanu dróg i poboczy, w tym budowa chodników<br>– remonty dróg dojazdowych do A-1<br>– uruchomienie mostu w Mszanie na A-1 | – remonty i utrzymanie dróg w mieście na poziomie A-1<br>– budowa i remonty dróg, w tym dojazdowych do A-1,<br>– dobre oznakowanie dróg, dojazdów i informacji o miejscowościach i kluczowych instytucjach<br>– lepsza współpraca z innymi gminami i wspólne przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury komunikacyjnej<br>– zabezpieczenie domów przed hałasem |
| | Rozwój oferty usługowej | – w zakresie kultury, rozrywki, sportu, gastronomi<br>– budowa centrum handlowych oraz basenów<br>– rozwój komunikacji publicznej. | – sieć usługowa, obiekty sportowe - basen, hala i obiekty kulturalne<br>– rozwój, rozbudowa i lepsze wykorzystanie terenów zielonych i infrastruktury sportowo – rekreacyjnej<br>– priorytet dla rozwoju turystyki | – bazy gastronomicznej, w tym przy A-1<br>– usług hotelarskich i bazy noclegowej<br>– miejsc obsługi podróżnych, parkingów, stacji paliw<br>– oferty rozrywkowej i nowych miejsc wypoczynku | – rozbudowa infrastruktury – obiekty rekreacyjne, sportowe, kulturalne, handlowe<br>– tworzenie terenów rekreacyjnych z infrastrukturą towarzyszącą, gdzie można odpocząć z całą rodziną, szczególnie z dziećmi, poszerzenie bazy sportowej i kulturalnej, parki, zieleń<br>– więcej zagospodarowanych parkingów, stacje paliw, gastronomia, toalety<br>– rozwój usług komunikacyjnych |
| | Poprawa sytuacji na lokalnym rynku pracy | – Rozwój terenów inwestycyjnych, tworzenie nowych konkurencyjnych miejsc pracy.<br>– nowe miejsca pracy jako bezpośredni wpływ na poprawę jakości życia<br>– nowe miejsca pracy zarówno dla kobiet jak i mężczyzn | – wzrost liczby inwestycji - wzrost liczby miejsc pracy<br>– pozyskiwanie inwestorów, którzy zatrudnialiby mieszkańców z terenu gminy - zmniejszenie bezrobocia,<br>– zwiększenie zatrudnienia osób z gminy<br>– inwestycje, zakłady, przedsiębiorstwa,<br>– rozwój bazy inwestycyjnej i rozbudowa infrastruktury teleinformatycznych | – nowe działalności gospodarcze w tym poza branżą górniczą<br>– pozyskanie inwestorów na tereny przy autostradzie<br>– miejsca pracy w działalności usługowej i handlowej<br>– nowe miejsca pracy tworzone w strefach przemysłowych, nowe fabryki<br>– rozwój budownictwa | – nowe miejsca pracy, szczególnie dla kobiet<br>– przyciąganie inwestorów w celu rozwoju rynku |
| | Ład i planowanie przestrzenne, w tym planowanie infrastruktury i lokalizacji | – promocja budownictwa jednorodzinnego w istniejących już skupiskach zabudowy -obniżenie kosztu budowy i utrzymania infrastruktury – zły przykład - ul. Szkolna i Leszczyńska w Stanowicach,<br>– tworzenie nowych parków i dbałość o czystość i porządek | – wprowadzenie oddzielającego pasa zieleni,<br>– utrzymanie porządku i czystości w miejscach publicznych<br>– zmiana wizerunku z industrialnego, drogowego na proekologiczny<br>– dbałość o środowisko naturalne i priorytet dla jego ochrony | – w bliskości zjazdów z autostrady powinny być usytuowane centra handlowe i gastronomiczne, nieco dalej powinna funkcjonować infrastruktura służąca lokalnej społeczności | – uporządkowanie zabudowy mieszkaniowej – do II i III linii zabudowy przy głównych ciągach komunikacyjnych a usługi do I linii zabudowy<br>– lepsza współpraca z innymi gminami i wspólne przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury gospodarczej<br>– objęcie całości miasta siecią |

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Czerwionka -Leszczyny** | **Godów** | **Gorzyce** | **Jastrzębie-Zdrój** |
| | działalności | | – rozwój terenów produkcyjnych przy A-1, | | kanalizacji, siecią gazową, dostępem do Internetu |
| | Wzrost mobilności i nowe rozwiązania organizacyjne | – rozwoju sieci dróg rowerowych (nie rekreacyjnych, tylko alternatywnych dla dojazdu samochodem) i ich promocja – zły przykład ze Stanowic do Czerwionki brak ścieżki rowerowej i duży ruch samochodowy | – darmowa autostrada dla mieszkańców obszarów, przez które przebiega | – korzystanie z A-1 powinno być bezpłatne<br>– rozwiązanie kłopotów komunikacyjnych | – mobilność pracowników |
| | Inne | – aby jakość życia wzrosła na początku musi wzrosnąć atrakcyjność ekonomiczna regionu; bez tego nie są możliwe jakichkolwiek długofalowe efekty. | – | – zwiększenie współpracy z Czechami | – Promowanie kultury osobistej u mieszkańców, dobrych wzorców zachowań, zdrowego trybu życia. |

*Źródło: opracowanie własne*

**Tabela 16:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? (c.d.)

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| **Pożądane zmiany w opinii mieszkańców** | Modernizacja infrastruktury drogowej | – więcej obwodnic i dróg dojazdowych do węzłów autostrady z miast dalej położonych<br>– A-1 przejezdna na całym odcinku - europejski ruch tranzytowy powinien przenieść się z Gorzyc i Mszany i powiatu wodzisławskiego na A-1<br>– Połączenie dróg technicznych, ścieżki i chodniki | – budowa nowej, dodatkowej, oraz naprawa istniejącej sieci dróg,<br>– budowa drogi z Bełku do Rybnika a dokładnie do Ochojca jako obwodnicy Czerwionki-Leszczyn i Rybnika<br>– rozbudowa sieci dróg dojazdowych do A-1<br>– budowa sieci parkingów na osiedlach | – poprawa stanu dróg dojazdowych do A-1<br>– likwidacja objazdu autostrady | – rozbudowa sieci dróg dojazdowych do autostrady<br>– budowa obwodnicy np Rybnika i rozwiązanie problemów komunikacyjnych pomiędzy gminami<br>– zabezpieczenie przed hałasem, |
| | Rozwój oferty usługowej | – w zakresie małej gastronomii<br>– rozbudowa bazy sportowej i rekreacyjnej - więcej miejsc dla młodzieży oraz rodzin z małymi | – rozbudowa infrastruktury sportowo-rekreacyjnej<br>– modernizacja i rozbudowa infrastruktury czasu wolnego, w tym | – powinny powstać obiekty rekreacyjno sportowe (parki rozrywki, stadion), które będą przyciągały mieszkańców z dalszych stron Polski ze względu na | – nowe punkty usługowe, gastronomiczne, baza noclegowa, stacje paliw<br>– stworzenie terenów umożliwiających |

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| | | dziećmi (skateparki, parki, place zabaw, miejsca odpoczynku, hale sportowe, ścieżki rowerowe, obiekty kulturalne)<br>– datacje paliw, myjnie, warsztaty samochodowe<br>– rozwój usług komunikacyjnych | infrastruktury rekreacyjnej (np. sieci ścieżek rowerowych),<br>– komplementarność oferty spędzania wolnego czasu<br>– rozwój usług wyższego rzędu<br>– rozwój szkolnictwa wyższego,<br>– cyfrowy dostęp do zasobów Urzędu gminy (mapy), analogiczny jak RSIP na przykładzie miasta Rybnika | szybki dojazd<br>– więcej centrów handlowych, stacji paliw, parków | aktywne spędzenie czasu z rodziną, park, powstanie parku krajobrazowego z unikalnym drzewostanem i małą architekturą<br>– centrum zabaw dla dzieci, trasy rowerowe ścieżki rowerowo-rolkowe, wzbogacenie atrakcji turystycznych<br>– uatrakcyjnienie oferty kulturalno rozrywkowej dla rodzin,<br>– budowa otwartych obiektów sportowych<br>– zwiększenie dostępności do edukacji przedszkolnej |
| | Poprawa sytuacji na lokalnym rynku pracy | – ożywienie społeczno-gospodarcze i więcej miejsc pracy<br>– duże parki przemysłowe<br>– rozwój terenów inwestycyjnych | – Gminy powinny ściśle współpracować nad utworzeniem korzystnych warunków dla zewnętrznych przedsiębiorców gotowych rozpocząć działalność w tym obszarze<br>– pojawienie się inwestorów i stworzenie miejsc pracy – szczególnie dla osób z wyższym wykształceniem<br>– powstanie dużych zakładów pracy,<br>– zagospodarowanie terenów inwestycyjnych np. w Rybniku Kłokocimiu | – | – powstanie nowych działalności gospodarczych, zakładów pracy powodujących zmniejszenie bezrobocia<br>– oferta gmin dla dużych inwestorów, wspólna promocja i projekty,<br>– promocja przez firmy swojej dobrej lokalizacji (zjazd z A-1) |
| | Ład i planowanie przestrzenne, w tym planowanie infrastruktury i lokalizacji działalności | – powstanie stref aktywności gospodarczej wzdłuż A-1 w okolicach MOP<br>– bogate obszary zieleni przy pasie autostrady<br>– promocja budowlane jednorodzinne w istniejących już skupiskach zbudowy<br>– wykorzystanie terenów zdegradowanych górniczo ( rekultywacja) nadanie nowych form przestrzennych | – poprawa jakości przestrzeni publicznych w centrach miast i poszczególnych dzielnicach- miasta są przede wszystkim dla ludzi<br>– przeniesienie wszystkich dużych centrum zakupowych, hiper oraz supermarketów z środka miasta w obszar przy autostradzie<br>– rozwijać usługi słabo rozwinięte w obszarze, bez powielania tych samych w poszczególnych gminach, należy stworzyć wspólną strategię rozwoju tego obszarów i ściśle w tym zakresie współpracować<br>– rewitalizacja i termomodernizacja substancji mieszkaniowej<br>– działania na rzecz jakości poprawy środowiska naturalnego, w tym likwidacji niskiej emisji oraz | – | – odsunięcie terenów zabudowy mieszkaniowej od autostrady<br>– Internet szerokopasmowy, |

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokim poziomie jakości życia? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| | | | zmniejszenia negatywnego oddziaływania eksploatacji górniczej (hałdy, szkody górnicze i in.), | | |
| | Wzrost mobilności i nowe rozwiązania organizacyjne | – powrót połączeń kolejowych powiatu wodzisławskiego z Katowicami<br>– korzystanie z autostrady powinno być bezpłatne dla mieszkańców terenów przyległych do A-1<br>– realizacja inwestycji bez utrudnienia dla życia mieszkańców<br>– poprawa komunikacji autobusowej w gminie<br>– wykorzystanie dróg **technologicznych** przy autostradzie jako element komunikacji pieszo- rowerowej<br>– wspólne przedsięwzięcia gmin w rozwoju infrastruktury | – powstanie parkingów *hubów* dla kierowców korzystających z „*car sharing*" wzdłuż zjazdów z autostrady<br>– rozwój komunikacji publicznej pomiędzy gminami i dalsza poprawa jakości transportu publicznego<br>– wspólna komunikacja miejska - e-karta Rybnik na cały region<br>– definitywne wyprowadzenie ruchu ciężkiego z miast i gmin a przez to poprawa bezpieczeństwa; | – | – ruch z A-1 nie powinien wpływać na komunikację w mieście -tworzące się korki na zjeździe „Żory" pomiędzy rondami<br>– zdecydowana poprawa połączeń komunikacyjnych miast badanego obszaru z miastami Aglomeracji Górnośląskiej |
| | Inne | – | – wspólne przedsięwzięcia gmin w rozwój infrastruktury podnoszące jakość życia | – | – zwiększenie kontroli drogowych pod kątem przestrzegania ograniczeń prędkości oraz zakazów dla pojazdów powyżej 3,5 |

*Źródło: opracowanie własne*

**Tabela 17:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A 1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej?

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Czerwionka -Leszczyny** | **Godów** | **Gorzyce** | **Jastrzębie -Zdrój** |
| **Pożądane zmiany w opinii mieszkańców** | Przygotowanie terenów inwestycyjnych i ich infrastruktury | – podniesienie atrakcyjności terenów przyległych do A-1 -modernizacja uzbrojenia technicznego, aktualizacja dokumentów planistycznych, uregulowania prawne itp.<br>– przeciwdziałanie rozdrobnieniu właścicielskiemu działek jako poważnej przeszkodzie dla większych inwestycji<br>– przygotowanie planistyczne i uregulowanie stosunków prawnych, podłączenie do infrastruktury terenów inwestycyjnych,<br>– pomoc w prowadzeniu w części prac adaptacyjnych,<br>– pomoc w budowie lub modernizacji uzbrojenia technicznego<br>– rozpoznanie i odpowiadanie na potrzeby potencjalnych inwestorów w zakresie infrastruktury, uzbrojenia terenu, odpowiednich gruntów | – rozwój infrastruktury na obszarach inwestycyjnych,<br>– posiadanie terenów w dobrych lokalizacjach<br>– przyciągniecie uwagi potencjalnych inwestorów przez zagospodarowanie terenu, | – rozwój i dozbrojenie w infrastrukturę obszarów przyległych bezpośrednio do A-1<br>– aktualne plany zagospodarowania przestrzennego, | – przygotowanie terenów i obiektów dla inwestorów,<br>– inwestycje w tereny gospodarcze, przez co można zaprosić przedsiębiorców do inwestowania na terenie subregionu; przez przyciągnięcie inwestorów zatrzymać można migrację młodych ludzi do innych krajów |
| | Rozwój uzupełniającej infrastruktury technicznej | – rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej w gminach przyległych do A-1.<br>– zwiększenie wyposażenia obszarów zabudowanych w infrastrukturę miejską (drogi dojazdowe, kanalizacja itp.)<br>– dobre, bezpieczne drogi z chodnikami,<br>– światłowodowy Internet, polepszenie zasięgu telefonów komórkowych,<br>– rozwój infrastruktury mieszkaniowej – budowa nowych osiedli | – modernizacja i rozwój sieci transportowej w gminach przyległych do A-1 oraz poprawa komunikacji wewnętrznej i między gminami<br>– poprawa infrastruktury drogowej, teleinformatycznej<br>– realizacja inwestycji przyciągających inwestorów<br>– otwarcie mostu w Mszanie w ciągu A-1. | – poprawa stanu dróg i poboczy i usprawnienie objazdów do A-1<br>– strefy z infrastrukturą komunalną,<br>– uzbrojone tereny mieszkalne<br>– rozwój infrastruktury gospodarczej i gastronomicznej<br>– rozwój bazy noclegowo - gastronomicznej oraz usługowej wzdłuż A-1 | – przebudowa dróg lokalnych umożliwiająca ciągłość między A-1 a strefą ekonomiczną<br>– rozbudowa infrastruktury - drogowa, obiekty sportowe, kulturalne, parki rozrywki, centra handlowe<br>– rozbudowa bazy hotelowej, turystycznej i gastronomicznej w związku z bliskością węzłów autostrady i granicą państwa<br>– zwiększenie środków na infrastrukturę, |
| | Zachęty dla inwestorów | – stworzenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej<br>– tworzenie „przyjaznych" (np. z ulgami podatkowymi) terenów pod inwestycje handlowe, przemysłowe,<br>– system ulg dla inwestorów | – stworzenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej<br>– preferencyjne warunki dla inwestorów,<br>– zniżki podatkowe, | – stworzenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej<br>– specjalizacja poszczególnych stref ekonomicznych przy A-1<br>– ułatwienie podatkowe | – przeznaczenie terenów dla SSE,<br>– ożywienie działań w obszarach SSE<br>– preferencyjne warunki dla firm zewnętrznych |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Przedsiębiorczość i poprawa sytuacji na rynku pracy | – budowa zakładów pracy, nowe firmy<br>– dogodne warunki do zakładania nowych przedsiębiorstw,<br>– dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy<br>– reaktywacja KWK Dembieńsko, | – rozwój przedsiębiorczości, powstanie nowych miejsc pracy,<br>– budowa nowych zakładów pracy - produkcyjnych np. fabryk i usługowych<br>– wzrost liczby miejsc pracy dzięki nowym inwestycjom<br>– swoboda prowadzenia biznesu -nie odgórnie założone plany przez zarządcę terenu, czy też prawo | – rozwój przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych<br>– zmiany wnoszące poprawę zatrudnienia<br>– docenienie wartości ludzi i regionu | – rozwój szkolnictwa zawodowego - potencjał ludzki<br>– wspomaganie rozwoju przedsiębiorczości i podnoszenie poziomu edukacji<br>– łatwość zakładania firm i prowadzenia działalności gospodarczej<br>– ułatwienia dla inwestycji tworzących miejsca pracy<br>– zwiększenie ilości zakładów pracy dających zatrudnienie, w tym budowa nowych zakładów i więcej miejsc pracy |
| | Skuteczna promocja i informacja | – promocja gminy i prowadzenie kampanii promocyjnej dla ww. terenów inwestycyjnych<br>– promocja dostępności kolejowej (a nie tylko drogowej) regionu | – większa promocja terenów inwestycyjnych położonych na terenach gmin i położonych wzdłuż A-1 | – wspólna polityka regionu<br>– reklama terenu | – skuteczna reklama i informacja- np. jak dojechać z Jastrzębia-Zdroju do Świerklan po znakach drogowych - znaków brak!<br>– lepsza informacja |
| | Inne | – lepsze skomunikowanie w/w miast i gmin komunikacją publiczną | – | – niskie opłaty za przejazd autostradą<br>– korzystanie z A-1 powinno być bezpłatne | – lepsza współpraca z innymi gminami i wspólne przedsięwzięcia<br>– polepszenie komunikacji i usług komunikacyjnych |

*Źródło: opracowanie własne*

**Tabela 18:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A 1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej? (c.d.)

| **Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej?** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| **Pożądane zmiany w opinii mieszkańców** | Przygotowanie terenów inwestycyjnych i ich infrastruktury | – powstanie stref aktywności gospodarczej wzdłuż A-1 w okolicach MOP,<br>– rewitalizacja terenów zdegradowanych górniczych<br>– przygotowanie i uzbrojenie terenów inwestycyjnych | – tworzenie terenów inwestycyjnych dla nowych firm, nowe inwestycje infrastrukturalne<br>– przygotowanie uzbrojonych terenów inwestycyjnych pod zabudowę przemysłową<br>– zagospodarowanie terenów inwestycyjnych –m.in. Rybniku Kłokocimiu<br>– należy wykorzystać istniejące tereny inwestycyjne w pobliżu A-1 lub na drogach dojazdowych do A-1, zapewne wymaga to wpierw uzbrojenia tych terenów i wybudowania dróg | – | – tereny inwestycyjne przyciągające inwestorów.<br>– uzbrojenie terenów przyległych w celu ściągnięcia inwestorów<br>– przygotowanie wspólnej oferty inwestycyjnej |

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| | | | dojazdowych<br>– uproszczenie i przyśpieszenie procedur związanych z planowaniem przestrzennym<br>– zakaz budowy dużych centrów w środku miasta. | | |
| | Rozwój uzupełniającej infrastruktury technicznej | – zapewnienie wygodnego dojazdu dla dostawców/odbiorców jak i pracowników w Specjalnej Strefie Ekonomicznej<br>– więcej obwodnic i dróg dojazdowych do węzłów autostrady z miast dalej położonych<br>– konieczna naprawa mostu w Mszanie w ciągu A-1<br>– powstanie zaplecza gastronomicznego, stacji benzynowej<br>– uzbrojenie terenów inwestycyjnych sieci drogową z kanałem technologiczny | – modernizacja i rozbudowa lotniska w Rybniku-Gotartowicach<br>– poprawa układu drogowego i rozbudowa dróg dojazdowych do A-1– zwłaszcza dla Tirów<br>– drogi o wysokim standardzie i oświetleniem ledowym<br>– Uzbrajanie terenów pod zabudowę mieszkaniową | – | – nowa infrastruktura drogowa<br>– rozbudowa sieci dróg dojazdowych do A-1<br>– inwestycje w transport kolejowy (nieczynne dworce kolejowe)<br>– transport lotniczy - brak lotniska z prawdziwego zdarzenia<br>– powstanie zaplecza logistycznego dla firm transportowych |
| | Zachęty dla inwestorów | – stworzenie stref ekonomicznych, które gwarantują przedsiębiorcom preferencyjne warunki działalności gosp.<br>– samorządy powinny aktywnie lobbować i zachęcać potencjalnych inwestorów do budowy swoich zakładów na naszym terenie; dobrym rozwiązaniem jest tworzenie SSE,<br>– wyznaczenie pracownika UG do kompleksowej obsługi inwestora<br>– uproszczenie procedur przyjaznych dla inwestora<br>– przygotowanie i podniesienie kompetencji pracowników UG celem sprawnej i kompleksowej obsługi potencjalnego inwestora | – powstanie stref ekonomicznych, w tym z dużym dofinansowaniem ze strony miasta jak i z strony UE<br>– stworzenie wspólnej specjalnej strefy ekonomicznej<br>– ulgi dla przedsiębiorców z branż, których brakuje w obszarze<br>– zwolnienia podatkowe dla inwestorów<br>– udogodnienia podatkowe dla przedsiębiorców i kapitału tworzącego miejsca pracy<br>– ulgi dla firm, zachęty dla inwestorów | – | – Stworzenie specjalnej strefy ekonomicznej dla małych i średnich firm oraz indywidualnych przedsiębiorców<br>– stworzenie nowych stref ekonomicznych<br>– bardziej atrakcyjna oferta dla przedsiębiorców (ulgi) by mogli się utrzymać w sąsiedztwie marketów wielkopowierzchniowych |

| Jakie główne zmiany powinny zajść na terenie obszaru gmin przyległych do A-1, aby stawał się on obszarem o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej? | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | **Mszana** | **Rybnik** | **Świerklany** | **Żory** |
| | Przedsiębiorczość i poprawa sytuacji na rynku pracy | – rozwinięcie nowych rodzajów przemysłu - poza górnictwem i stworzenie nowych miejsc pracy, szczególnie dla ludzi młodych<br>– samo położenie w pobliżu A-1 oraz dostępność wielu wykształconych pracowników stanowią o wysokiej atrakcyjności ekonomicznej terenów w pobliżu A-1 Gminy Mszana<br>– duże parki przemysłowe,<br>– więcej miejsc pracy<br>– duże parki biurowo-administracyjne dla korporacji | – szukanie nowej specjalizacji regionu w związku ze stopniowym wygaszaniem przemysłu górniczego/wydobywczego (horyzont 20 lat)<br>– uzbrojenie terenów inwestycyjnych stwarzających nowe miejsca pracy,<br>– większa dostępność miejsc pracy w obszarze nowoczesnych technologii i wiodących branż<br>– stworzyć korzystne warunki, dla firm gwarantujących miejsca pracy dla mieszkańców obszaru<br>– budowa nowych dużych zakładów produkcyjnych np. motoryzacyjnych | – więcej centrów handlowych, sklepów<br>– budowa stacji paliw, | – nowe działalności, które kreujące miejsca pracy<br>– stworzenie firm- sklepów- punktów gastronomicznych oferujących regionalne produkty<br>– stworzenie sklepów oferujących produkty znanych marek (np.IKEA, centra handlowe),<br>– większa dostępność do obiektów wielkopowierzchniowych np. budowa IKEA, outletu zachodnich marek - odzież, RTV, AGD, meble<br>– budowa nowych sklepów wielkopowierzchniowych, galerii handlowych<br>– powstanie marketów, stacji benzynowych punktów gastronomicznych, firm, które dadzą nowe miejsca pracy z dogodnym dojazdem dzięki A-1<br>– rozwój gospodarczy i lokalizacja nowych firm |
| | Skuteczna promocja i informacja | – promocja w mediach Polskich<br>– informacja w mediach czeskich<br>– dobrze przeprowadzona kampania promocyjna terenów inwestycyjnych i potencjału Gminy Mszana<br>– dbanie o już istniejące, zadowolenie przedsiębiorców lokalnych i mieszkańców najlepszą reklamą<br>– dostępność Urzędu<br>– lepsza współpraca za innymi gminami | – współpraca Rybnik z Żorami (i innymi miastami) w zakresie promocji gospodarczej – więcej współpracy niż konkurencji, dotyczy to zarówno instytucji publicznych (samorządy) jak i innych podmiotów, np. KSSE, Izby przemysłowe i gospodarcze,<br>– należy w większym stopniu wykorzystać położenia pomiędzy dwoma aglomeracjami: katowicką i ostrawską, które wraz z aglomeracją rybnicką tworzą jeden duży okręg przemysłowy, którego osią może być Autostrada A-1<br>– odpowiednio prowadzona promocja gospodarcza | – | – poprawa informacji o ofertach lokalnych firm |
| | Inne | – brak opłat za przejazd autostradą. | – zwolnienia z opłat za przejazd A-1 dla mieszkańców i firm z tego obszaru | – tworzenie parków | – zwiększyć ofertę zagospodarowania czasu wolnego dzieci, młodzieży, dorosłych |

*Źródło: opracowanie własne*

# 3. Wybrane wnioski z konsultacji społecznych z organizacjami pracodawców i organizacjami pozarządowymi

Odpowiedzi zostały przedstawione wspólnie dla wszystkich organizacji z MOF.

**Tabela 19:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie są pożądane kierunki rozwoju obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji?

| Jakie są pożądane kierunki rozwoju obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji? | | |
|---|---|---|
| **Pożądane zmiany w opinii organizacji pracodawców** | Modernizacja infrastruktury drogowej | – rozwój sieci drogowej powinien opierać się na mniejszych odcinkach - odcinki wlotowe do miast - na fragmentach przeciążonych ruchem rozwój przedsiębiorczości, modernizacja istniejące infrastruktury DW930 i DW933<br>– rozwój rekreacji i aktywnego spędzenia czasu |
| | Rozwój oferty usługowej | – rozwój infrastruktury wzdłuż A-1 - budowa moteli, sieć hotelarska, restauracje i gastronomia<br>– rozwój stacji benzynowych i serwisów samochodowych<br>– centra logistyczne |
| | Poprawa sytuacji na lokalnym rynku pracy | – rozwój przedsiębiorczości - inwestorzy duzi<br>– możliwość otwarcia zakładów produkcyjno - usługowych, salonów samochodowych wzdłuż A-1<br>– inwestycje przemysłowe |
| | Ład i planowanie przestrzenne, w tym planowanie infrastruktury i lokalizacji działalności | – ukierunkowanie rozwoju poza terenami górniczymi<br>– rozbudowa terenów przemysłowo-usługowych |
| | Wzrost mobilności i nowe rozwiązania organizacyjne | – utworzenie parkingów przy wyjazdach i skomunikowanie z komunikacją masową – park&ride |
| | Inne | – rozwój infrastruktury budowlanej wzdłuż A-1 |

| Jakie są pożądane kierunki rozwoju obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji? | | |
|---|---|---|
| **Pożądane zmiany w opinii organizacji pozarządowych** | Modernizacja infrastruktury drogowej | – poprawa płynności dojazdu do autostrady A-1, remonty DW 933 i DW930<br>– budowa obwodnic dla usprawnienie usług logistycznych |
| | Rozwój oferty usługowej | – oparcie gospodarki obszaru funkcjonalnego o usługi<br>– stworzenie obiektu/miejsca do bezpłatnej rekreacji, do którego możliwy byłby dojazd komunikacją miejską w weekendy<br>– wsparcie mieszkańców i lokalnych organizacji w podejmowanych działaniach (finansowo i organizacyjnie), które można wykorzystać np. w rozwoju turystyki w naszej gminie, w promocji wizerunkowej gminy,<br>– rozwój gastronomii, stacje paliw, warsztaty naprawcze<br>– rozwój nadajników sieci telefonii komórkowej oraz stacji „MOP”, |
| | Poprawa sytuacji na lokalnym rynku pracy | – odchodzenie od monokultury przemysłowej (przemysł wydobywczy), na rzecz innych, nowoczesnych gałęzi przemysłu,<br>– stworzenie nowych miejsc pracy, które będą przeznaczone dla lokalnej społeczności<br>– odchodzenie od nierentownego, małoobszarowego rolnictwa na obszarze funkcjonalnym,<br>– rozwój gospodarczo -przemysłowy |
| | Ład i planowanie przestrzenne, w tym planowanie infrastruktury i lokalizacji działalności | – rekultywacja obszarów zdegradowanych przez przemysł, |
| | Inne | – zacieśnienie współpracy, wspólne działania |

*Źródło: opracowanie własne*

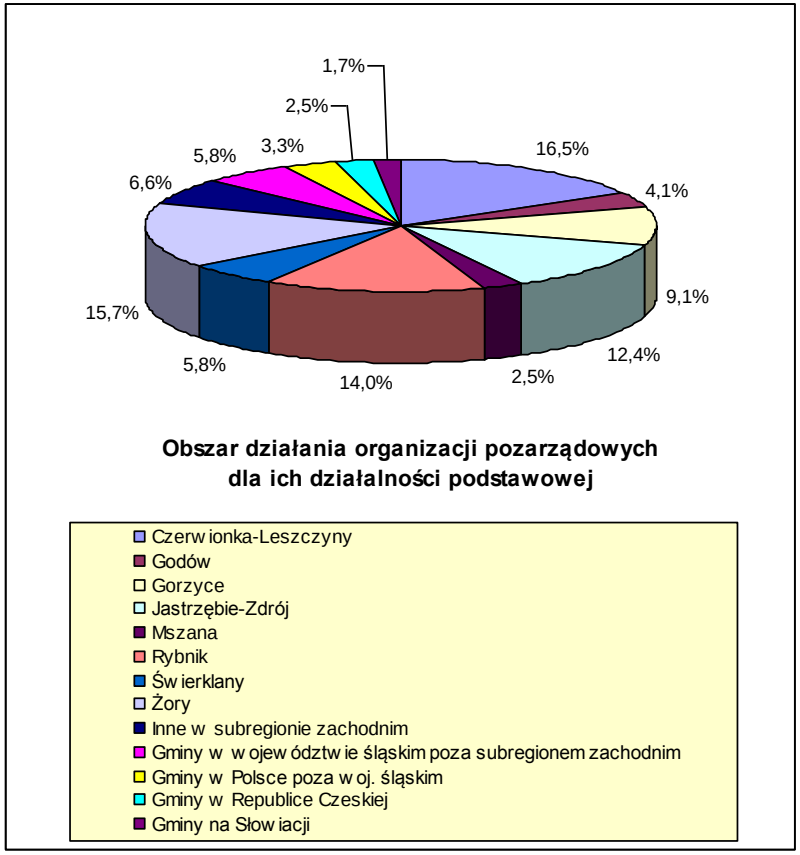
**Tabela 20:** Zestawienie odpowiedzi na pytanie: jakie są najważniejsze oczekiwania / potrzeby wobec obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji?

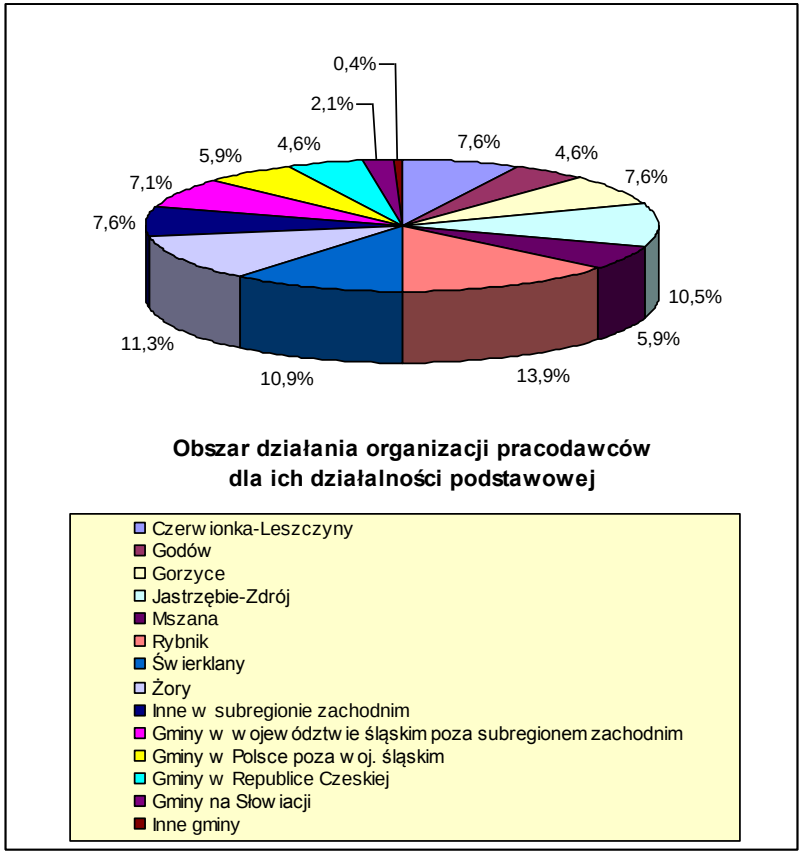
| Jakie są najważniejsze oczekiwania / potrzeby wobec obszaru funkcjonalnego wzdłuż A-1 z punktu widzenia Państwa Organizacji? | | |
|---|---|---|
| **Pożądane zmiany w opinii organizacji pracodawców** | Przygotowanie terenów inwestycyjnych i ich infrastruktury | – Uzbrajanie terenu, wyciszacze, ekrany, instalacje w zakresie ochrony środowiska, między innymi system odwodnienia, bariery dźwiękoszczelne oraz tereny zielone |
| | Rozwój uzupełniającej infrastruktury technicznej | – oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego poprawa bezpieczeństwa, zwiększenie dostępności obszarów peryferyjnych likwidacja korków na trasach lokalnych<br>– modernizacja lokalnych dróg i skrzyżowań |
| | Przedsiębiorczość i poprawa sytuacji na rynku pracy | – napływ nowych inwestorów, którzy zapewnia nowe miejsca pracy dla mieszkańców Żor i okolic<br>– wzrost popytu na materiały budowlane, w tym na prefebrykaty betonowe, beton towarowy, kruszywa<br>– wzrost przedsiębiorczości<br>– zwiększenie odbioru usług, wzrost dochodu gminy |
| | Inne | – A-1 - nieodpłatna w tym rejonie |
| **Pożądane zmiany w opinii organizacji pozarządowych** | Rozwój infrastruktury technicznej | – niezbędne parkingi, miejsca postoju.<br>– poprawa płynności dojazdu do autostrady A-1, remont DW933 i DW 930, poprawa bezpieczeństwa (chodniki)<br>– rozwój nadajników sieci telefonii komórkowej oraz stacji „MOP”, |
| | Rozwój oferty usług | – zwiększenie ilości imprez,<br>– punkty usługowe, stacje benzynowe, miejsca parkingowe, hotele, restauracje, parki rekreacji i wypoczynku |
| | Skuteczna promocja i informacja | – gminy współpracujące ( Godów, Gorzyce, Mszana) stworzą spójny wizerunek i będą się rozwijać spójnie |
| | Rozwój współpracy | – dalsza integracja środowiska samorządowego, gospodarczego i społecznego wokół biegunów rozwoju Subregionu Zachodniego, |
| | Biznes odpowiedzialny społecznie i nowe miejsca pracy | – powstanie nowych miejsc pracy. Nowi inwestorzy, którzy oprócz zainwestowania w rozwój swojej działalności, mogą wspierać lokalne organizacje w podejmowanych działaniach (jako Firmy Społecznie Odpowiedzialne). Wypromowanie lokalnych organizacji. |

*Źródło: opracowanie własne*

Analizie został poddany także obszar działania organizacji pozarządowych i organizacji pracodawców w zakresie swojej działalności podstawowej oraz dodatkowej. Poniższe wykresy przedstawiają odpowiednio szczegółowe wyniki konsultacji w tej kwestii. Należy podkreślić dość dużą korelację pomiędzy pochodzeniem respondentów a strukturą odpowiedzi dotyczących działalności organizacji pozarządowych oraz organizacji pracodawców.

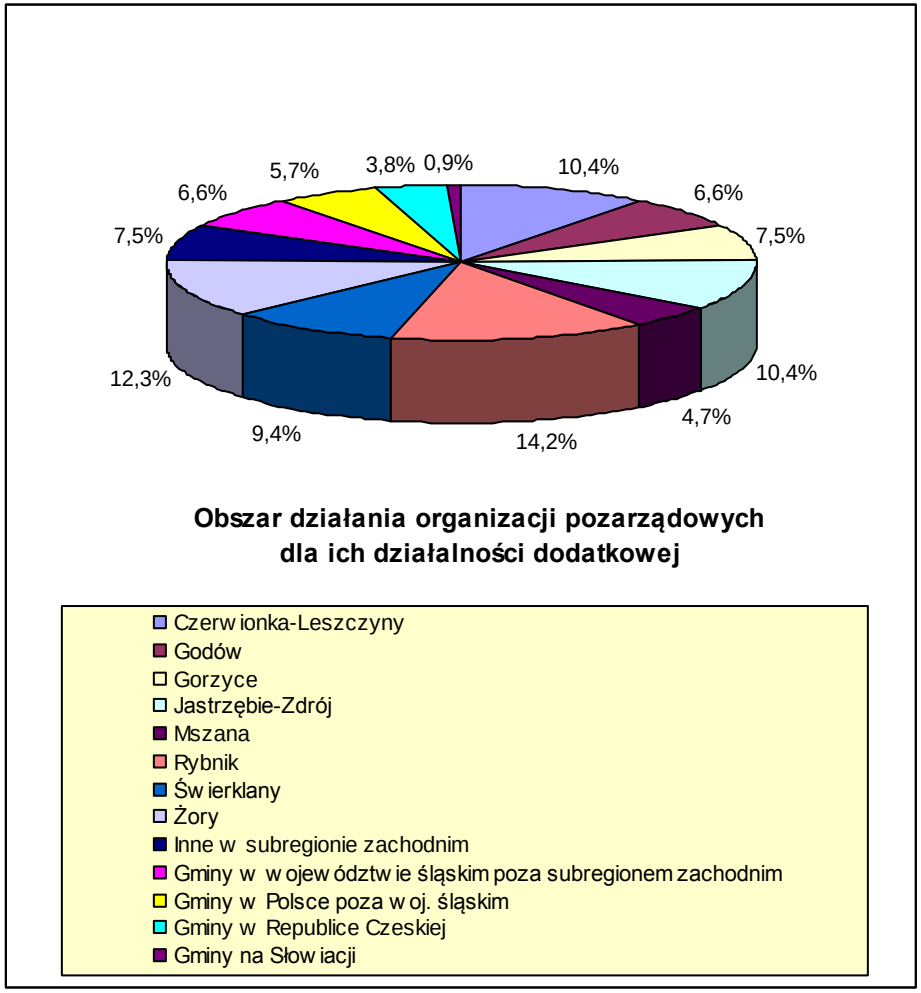
**Wykres 26:** Obszary działania organizacji pozarządowych i pracodawców dla ich działalności podstawowej

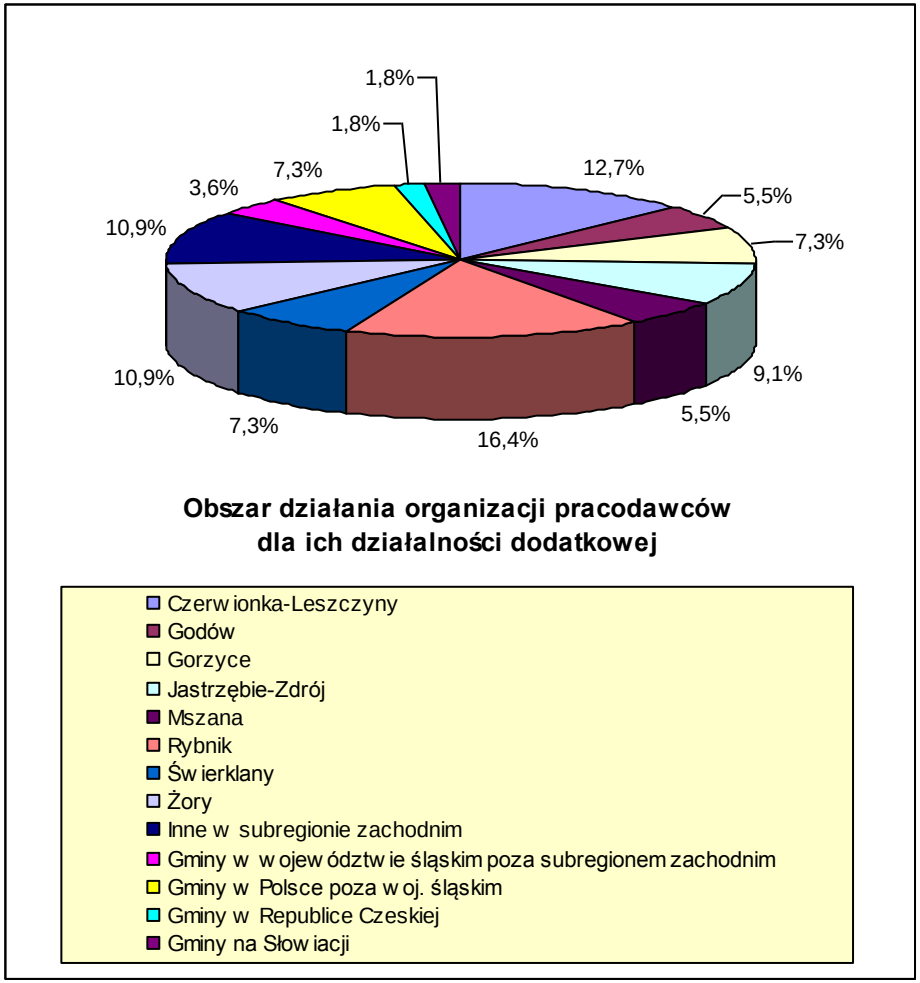



*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 27:** Obszary działania organizacji pozarządowych i pracodawców dla ich działalności dodatkowej

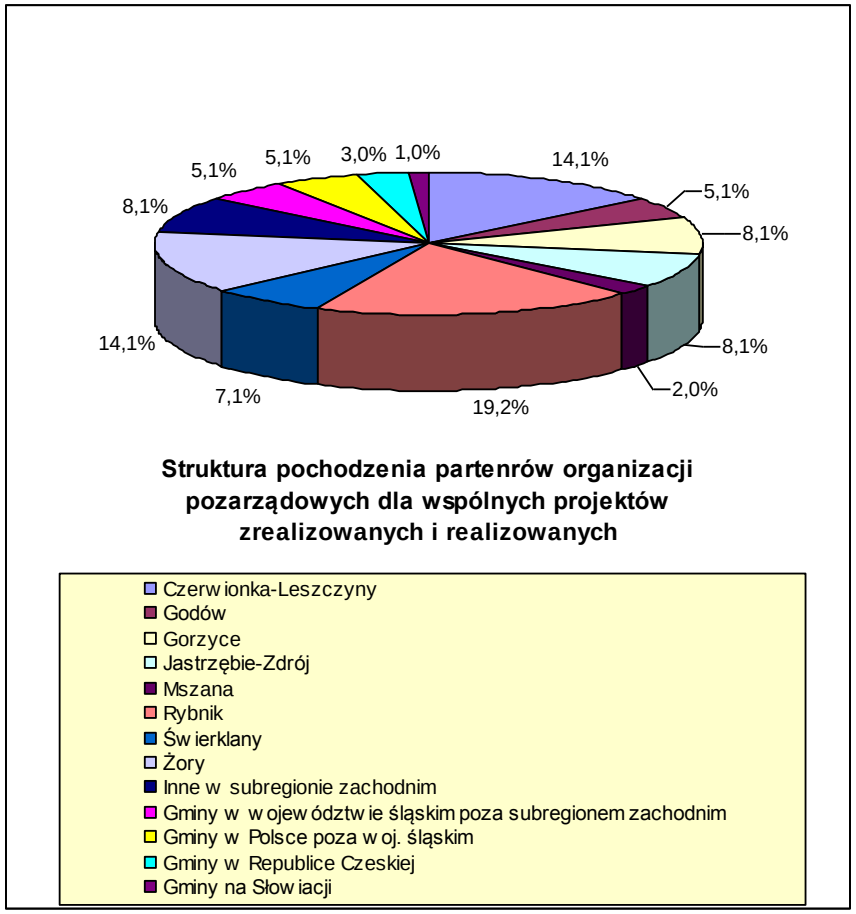


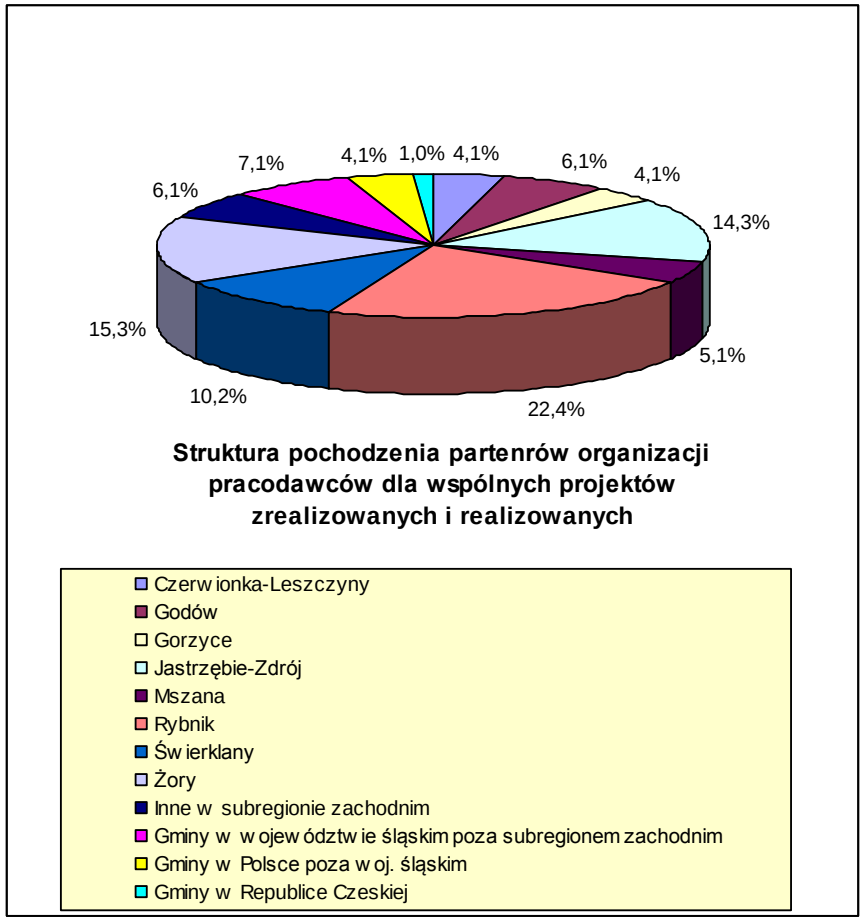




*Źródło: opracowanie własne*

Kolejną analizowaną kwestią było pochodzenie partnerów w projektach partnerskich. Wykresy zostały podzielone na dwie części – pierwsza dotyczy projektów zrealizowanych oraz realizowanych, natomiast druga projektów planowanych.

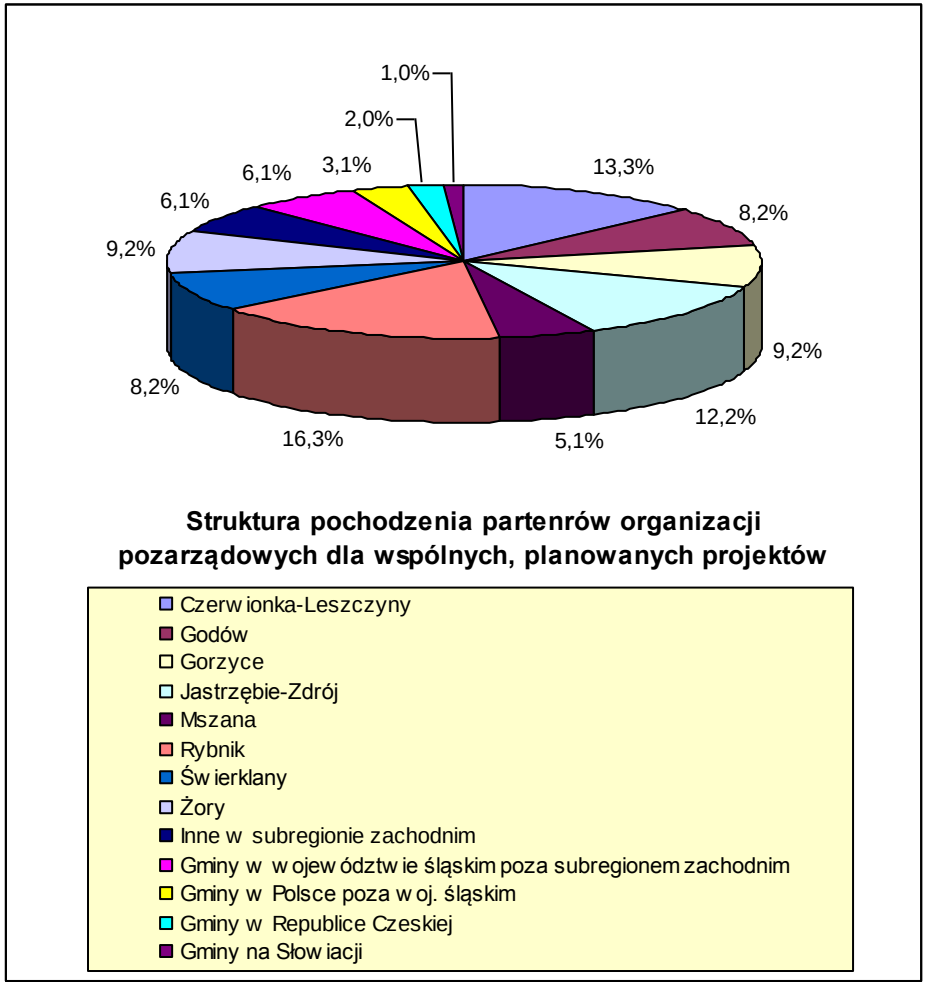
**Wykres 28:** Struktura pochodzenia partnerów organizacji pozarządowych i pracodawców dla wspólnych projektów zrealizowanych i realizowanych

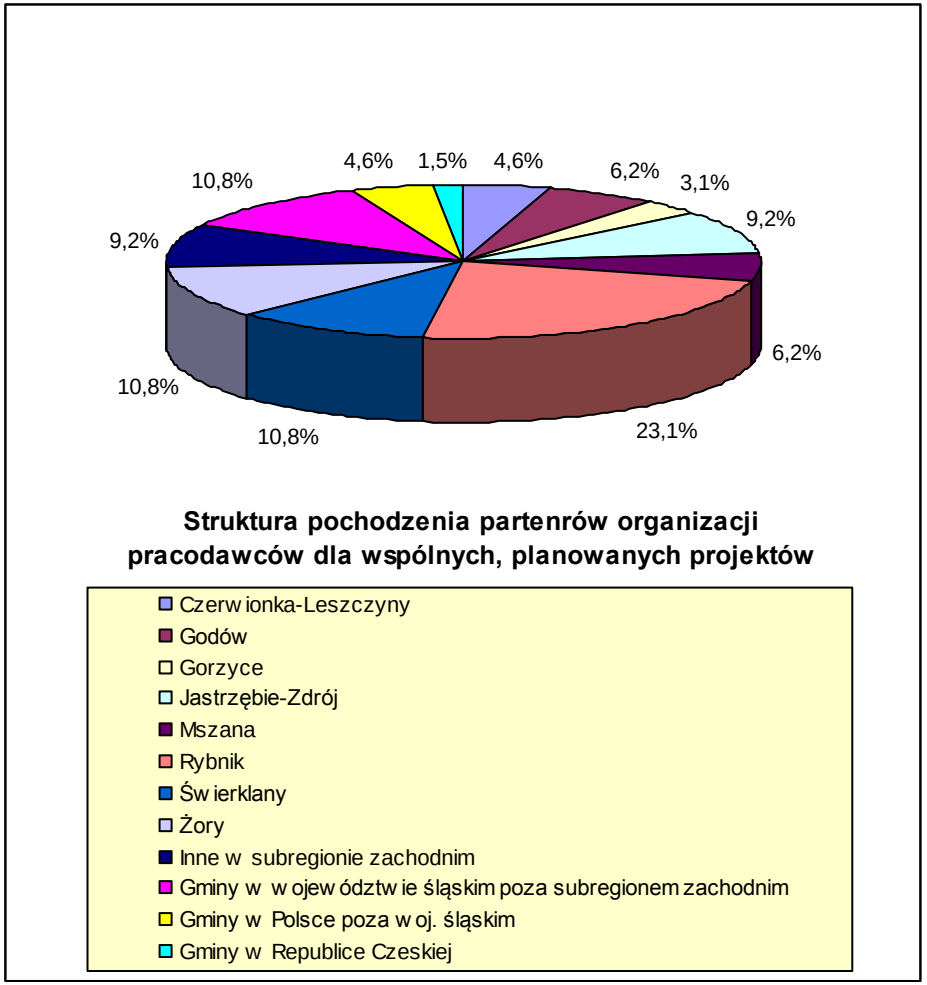



*Źródło: opracowanie własne*

**Wykres 29:** Struktura pochodzenia partnerów organizacji pozarządowych i pracodawców dla wspólnych projektów planowanych

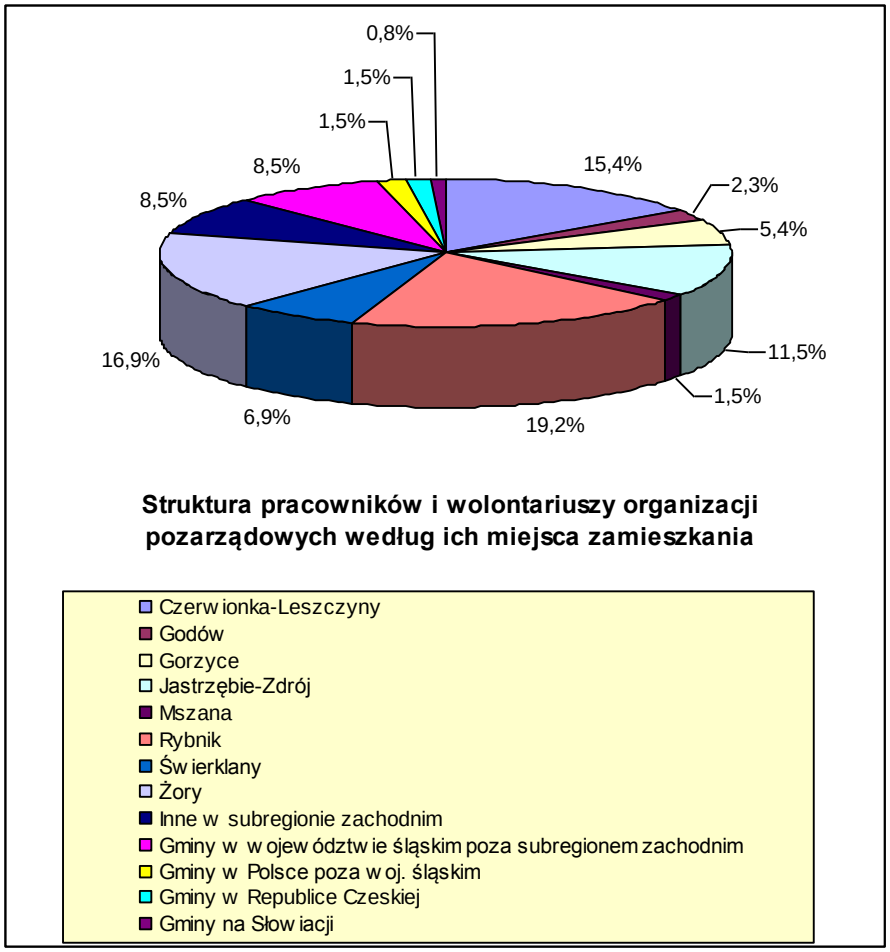


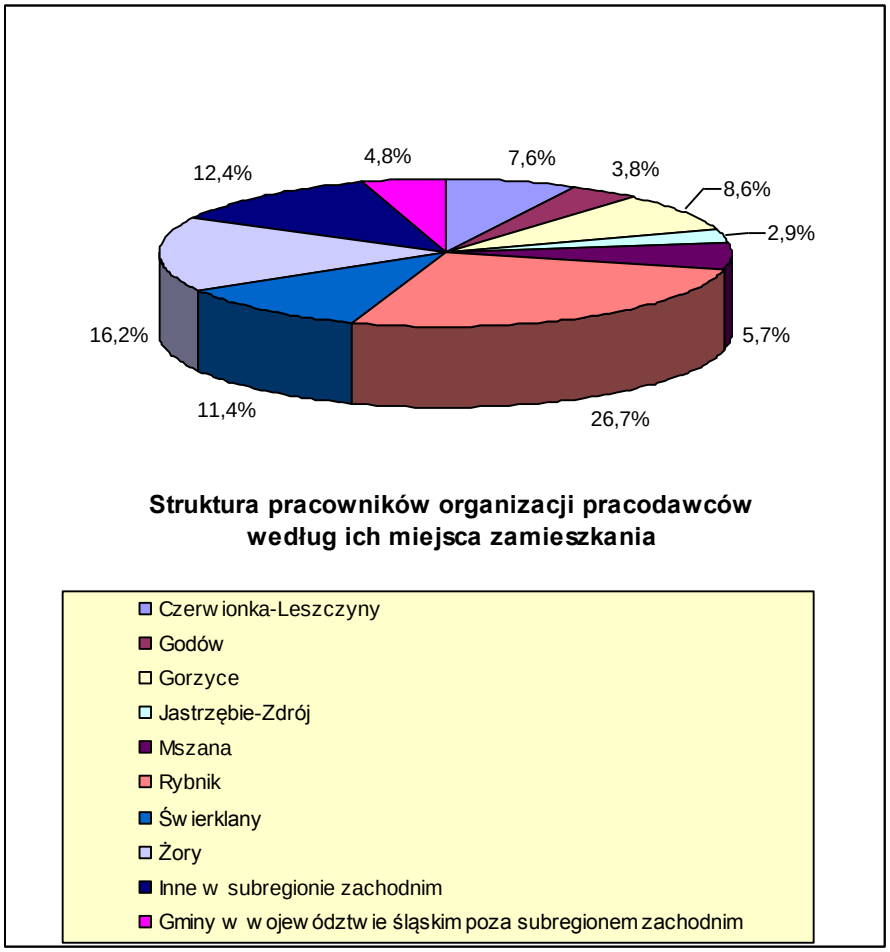




*Źródło: opracowanie własne*

Ostatnim aspektem badań było rozpoznanie miejsca zamieszkania pracowników lub wolontariuszy organizacji. Poniższy wykres przedstawia dane w tym zakresie.

**Wykres 30:** Struktura pracowników i wolontariuszy organizacji pozarządowych i pracodawców według ich miejsca zamieszkania




*Źródło: opracowanie własne*

**Fundacja Kreatywny Śląsk**
44-200 Rybnik, ul. Wysoka 15/17
REGON: 243221365 NIP: 6423182626

Telefon kontaktowy: +48 602 227 053
www.kreatywnyslask.pl