

# PRZESTRZEŃ

**Diagnoza na potrzeby aktualizacji  
Strategii Rozwoju Województwa  
Śląskiego „Śląskie 2030”**

Katowice, 2026



Województwo  
Śląskie

## **OPRACOWANO**

Departament Rozwoju i Transformacji Regionu (RT)

Referat Regionalne Centrum Analiz i Planowania Strategicznego (RCAS)

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (UMWSL)

# SPIS TREŚCI

NAJWAŻNIEJSZE SKRÓTY UŻYWANE W DOKUMENCIE .....	4
<b>1. POTENCJAŁ TURYSTYCZNY .....</b>	<b>5</b>
1.1. POŁOŻENIE I ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	5
1.2. WALORY TURYSTYCZNE .....	8
1.3. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....	15
<b>2. INFRASTRUKTURA KOMUNALNA .....</b>	<b>17</b>
2.1. SIEĆ CIEPŁOWNICZA .....	17
2.2. SIEĆ GAZOWA .....	21
2.3. SIEĆ WODNO-KANALIZACYJNA .....	26
2.4. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....	40
<b>3. BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE .....</b>	<b>41</b>
3.1. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....	56
<b>4. TRANSPORT .....</b>	<b>57</b>
4.1. TRANSPORT DROGOWY .....	57
4.2. TRANSPORT KOLEJOWY .....	65
4.3. TRANSPORT PUBLICZNY .....	68
4.4. TRANSPORT ŚRÓDLĄDOWY .....	71
4.5. UKŁAD TRANSPORTOWY .....	72
4.6. TRANSPORT LOTNICZY .....	78
4.7. CENTRA LOGISTYCZNE .....	83
4.8. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....	87

<b>5. BEZPIECZEŃSTWO PRZECIWPOWODZIOWE .....</b>	<b>89</b>
<b>5.1. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....</b>	<b>95</b>
<b>6. REWITALIZACJA I TERENY POPRZEMYSŁOWE.....</b>	<b>96</b>
<b>6.1. PODSUMOWANIE CZĄSTKOWE .....</b>	<b>101</b>
<b>7. PODSUMOWANIE DIAGNOZY .....</b>	<b>102</b>
<b>SPIS MAP .....</b>	<b>104</b>
<b>SPIS RYSUNKÓW .....</b>	<b>106</b>
<b>SPIS WYKRESÓW.....</b>	<b>106</b>
<b>SPIS TABEL.....</b>	<b>107</b>

# **NAJWAŻNIEJSZE SKRÓTY UŻYWANE W DOKUMENCIE**

**BDOT10K** – baza danych obiektów topograficznych

**DK** – droga krajowa

**GUS** – Główny Urząd Statystyczny

**GUS BDL** - Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

**MPL** - Międzynarodowy Port Lotniczy

**ODW** - Odrzańska Droga Wodna

**OPI-TPP** – Ogólnodostępna Platforma Informacji Tereny przemysłowe i zdegradowane

**ORSIP** - Otwarty Regionalny System Informacji Przestrzennej Województwa Śląskiego

**OSM** - OpenStreetMap

**PKP PLK** – PKP Polskie Koleje Liniowe

**SDRR** – Średni Dobowy Ruch Roczny

**SIM** – społeczna inicjatywa mieszkaniowa

**TBS** - towarzystwo budownictwa społecznego

**TENT-T** – Transeuropejska sieć transportowa

**UE** - Unia Europejska

**UMWSL** – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

# 1. POTENCJAŁ TURYSTYCZNY

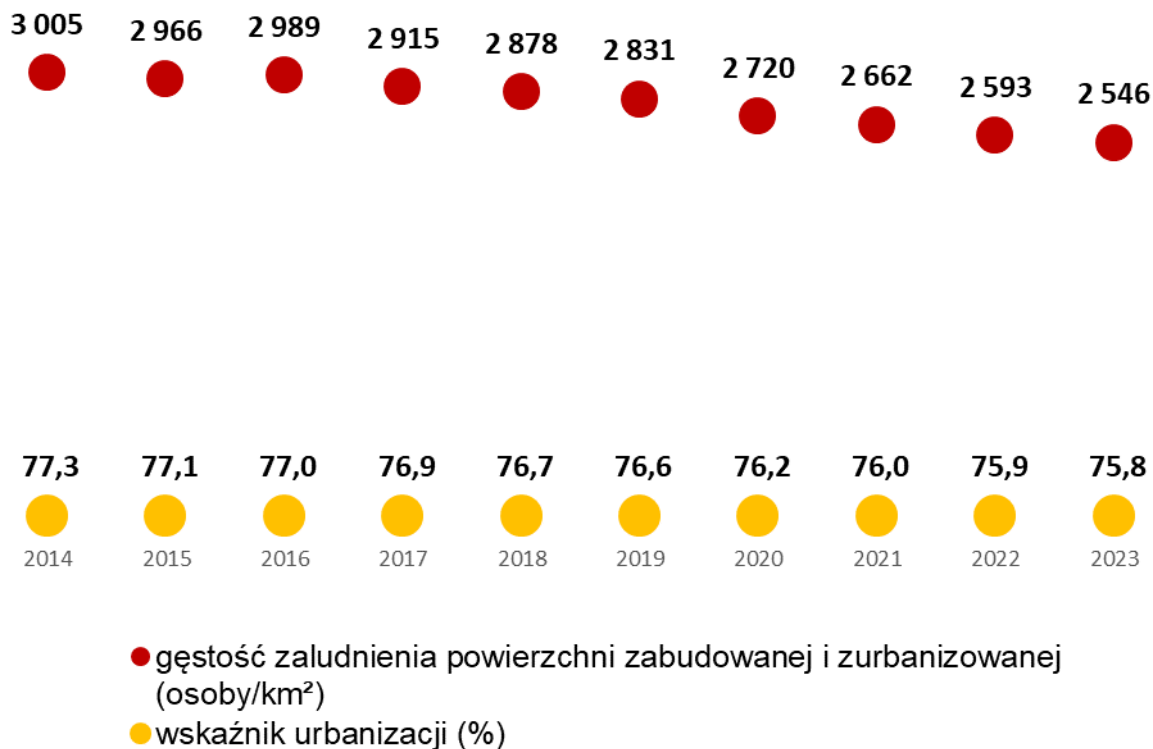
## 1.1. Położenie i zagospodarowanie terenu

- Województwo śląskie zlokalizowane jest w południowej części kraju i graniczy z województwami małopolskim, świętokrzyskim, łódzkim oraz opolskim, a także z Krajem morawsko-śląskim oraz Krajem Żylińskim. Pod względem administracyjnym region jest podzielony na 36 powiatów, w tym 17 powiatów ziemskich oraz 19 miast na prawach powiatu, a także 167 gmin zgrupowanych w cztery subregiony. Wśród gmin wyróżnia się 49 gmin miejskich, 25 gmin miejsko-wiejskich oraz 93 gminy wiejskie.

- Region można zaliczyć do trzech najmniejszych województw w kraju. Jego powierzchnia według stanu na 2023 roku wynosi bowiem 12 334 km<sup>2</sup>, co stanowi jedynie niecałe 4% powierzchni Polski. Pomimo stosunkowo niewielkiego obszaru w regionie mieszka ponad 11% ludności kraju. Przekłada się to na najwyższą wśród regionów gęstość zaludnienia wynoszącą średnio 350 osób na km<sup>2</sup>, a więc niemal trzykrotnie więcej niż na poziomie kraju. Na obszarach zabudowanych i zurbanizowanych gęstość zaludnienia jest zdecydowanie wyższa (2 546 osób na km<sup>2</sup>), co stwarza znaczne zapotrzebowanie na infrastrukturę i wyzwanie dla planowania przestrzennego. Należy przy tym zwrócić uwagę na stopniowe zmniejszanie się wartości tego wskaźnika, na które ma wpływ mają zarówno procesy depopulacji w regionie, jak i migracje.

- W 2023 roku w miastach mieszkało 75,8% populacji regionu, co oznacza, że region charakteryzuje się najwyższym poziomem urbanizacji w kraju, przy czym na przestrzeni ostatnich 10-ciu lat zauważalny jest nieznaczny trend spadkowy świadczący o zmniejszeniu zainteresowania mieszkaniem w mieście.

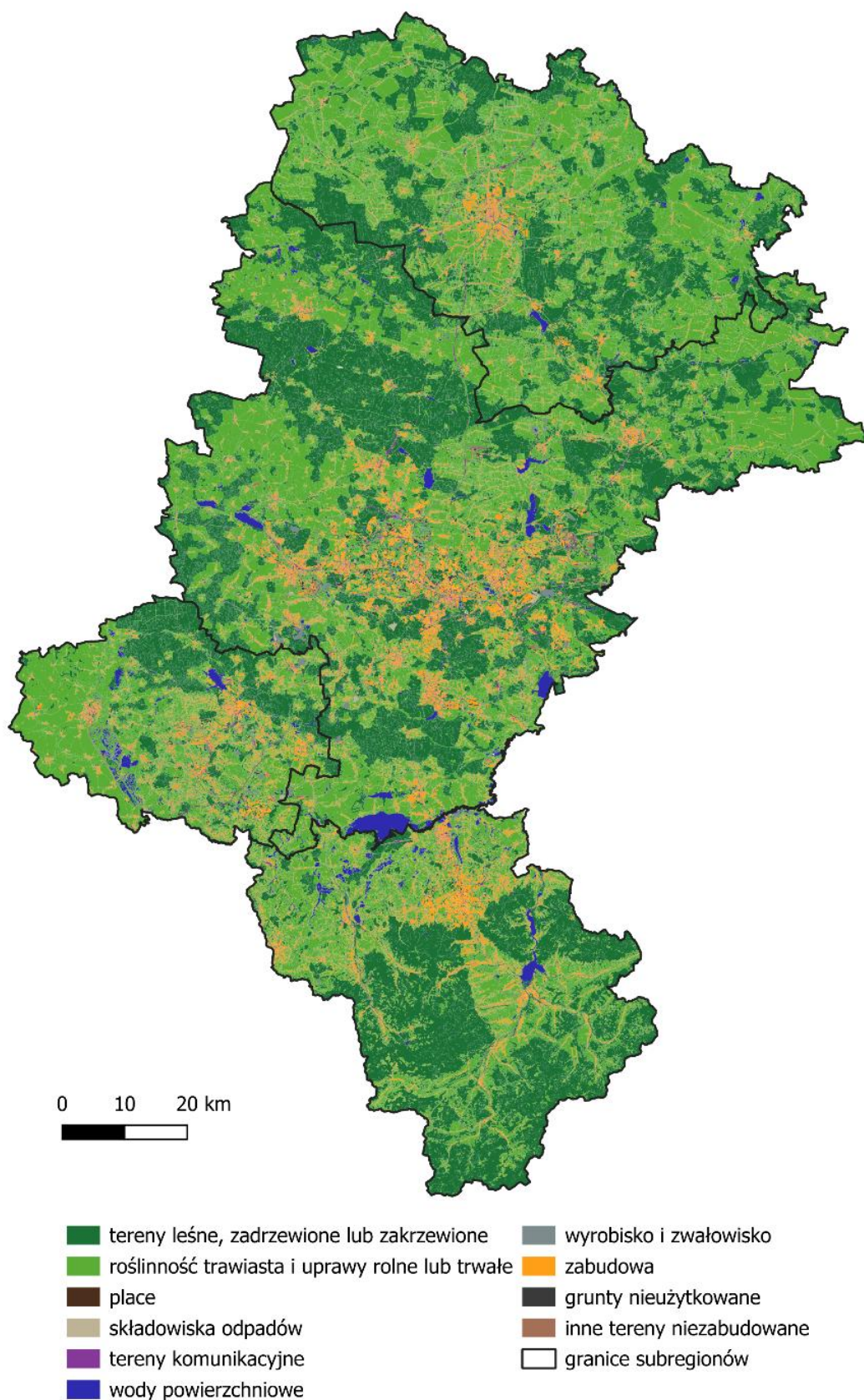
**Wykres 1.** Gęstość zaludnienia na terenach zurbanizowanych i wskaźnik urbanizacji w województwie śląskim w 2023 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Duża koncentracja ludności i wysoki stopień urbanizacji silnie wpływają na zagospodarowanie przestrzeni. Choć w strukturze wykorzystania przestrzeni województwa śląskiego przeważają grunty rolne, to według danych za 2023 rok ich udział w powierzchni (50,9%) należy do najniższych wśród regionów. Znaczną część powierzchni stanowią także lasy (33,3%). Region zdecydowanie wyróżnia się zwłaszcza pod względem udziału w powierzchni gruntów zabudowanych i zurbanizowanych, który wynosi 13,8%, co jest wartością ponad dwukrotnie wyższą niż na poziomie kraju (5,8%). Wśród terenów zurbanizowanych w województwie dominują tereny mieszkaniowe oraz drogi stanowiące odpowiednio 34,6% i 26,3% tych terenów. Znaczący jest też udział terenów przemysłowych (13,6%), co także jest specyficzną cechą regionu

**Mapa 1.** Struktura użytkowania gruntów w województwie śląskim w 2021 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k.

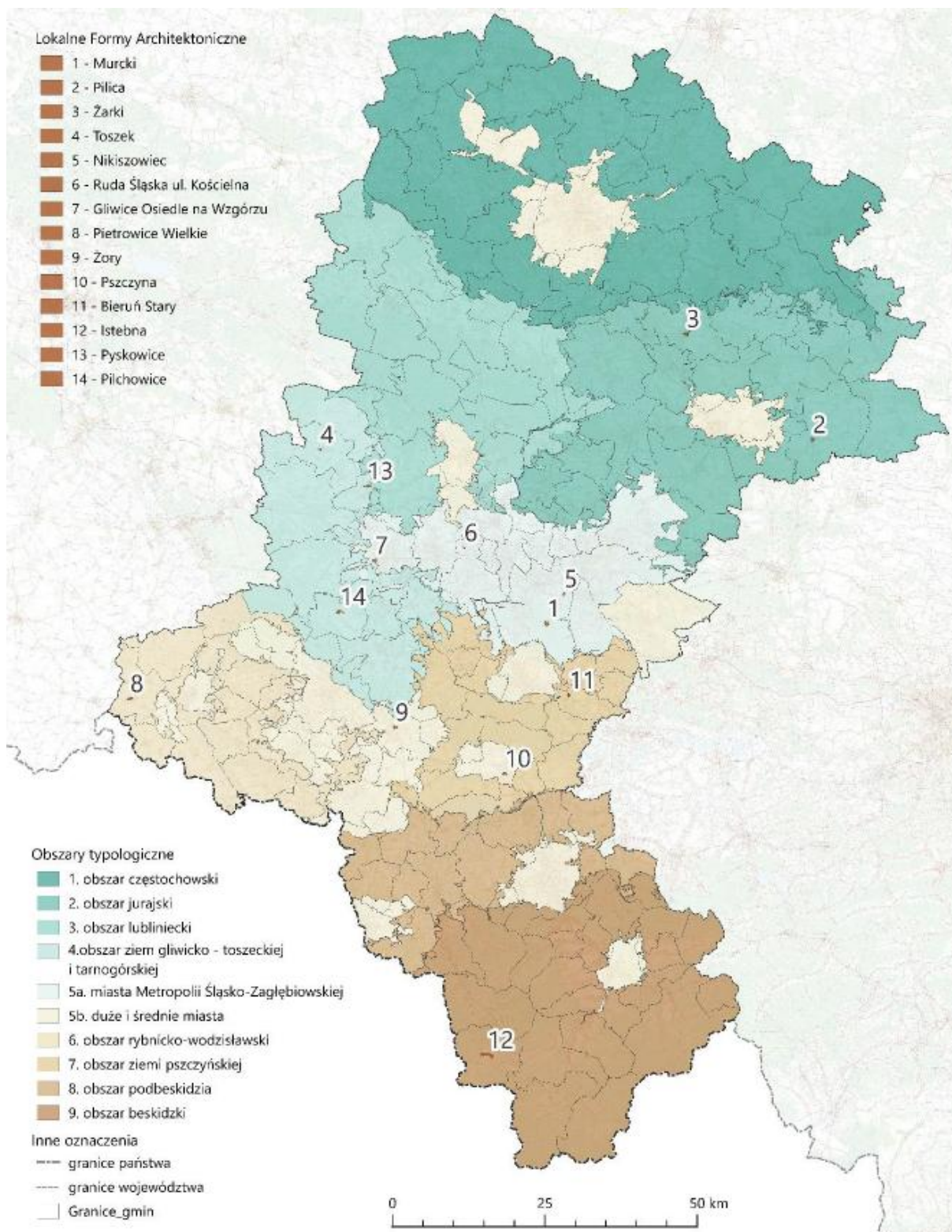
- Na tle kraju województwo śląskie wyróżniało się w 2023 roku najwyższym poziomem pokrycia przestrzeni miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, wynoszącym aż 75,1%, przy wartości na poziomie kraju kształtującej na poziomie 32,3%. Jednocześnie w regionie w porównaniu z rokiem 2014 odsetek ten zwiększył się prawie o 10 punktów procentowych. Pokazuje w dużym stopniu zdolność władz lokalnych do skutecznego zarządzania przestrzenią oraz jasność przepisów określających korzystanie z nieruchomości przez inwestorów. Warto przy tym zauważyć, że w województwie śląskim aż 108 gmin było pokrytych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego na stopniu wyższym niż 90%.

## 1.2. Walory turystyczne

- Województwo śląskie posiada korzystne warunki dla rozwoju turystyki o charakterze wypoczynkowym, krajoznawczym oraz aktywnym. Turystyce sprzyja zróżnicowany krajobraz województwa śląskiego, będący efektem zarówno ukształtowania terenu i uwarunkowań przyrodniczych, jak i działalności człowieka, w tym rozwoju kultury i przemysłu. W regionie zauważalne są m.in. wzorce osadnicze i sposoby użytkowania ziemi stanowiące wyróżniki i wyznaczniki krajobrazu, do których należą m.in. liczne zabytki (w tym związane z kulturą łużycką i przeworską), dobra kultury współczesnej, zabudowa frankońska, struktura łąnowa, czy też zakładanie stawów. Znaczenie dla turystyki ma też sztuka i kultura ludowa, mowa śląska i góralska, kuchnia, czy też regionalne rzemiosło.

- Przestrzeń województwa śląskiego intensywnie ewoluowała wskutek dynamicznego rozwoju przemysłu i urbanizacji, co z jednej strony doprowadziło do zniszczenia wielu układów przestrzennych, ale z drugiej spowodowało powstanie budownictwa przemysłowego i kolonii robotniczych. Obszary wyróżniające się lokalną formą architektoniczną, które charakteryzuje dobrze zachowana zabudowa o tradycyjnych cechach, zostały wyznaczone w Audycie krajobrazowym województwa śląskiego. Większość z nich jest zlokalizowanych w centralnej części regionu

**Mapa 2.** Rozmieszczenie zidentyfikowanych w ramach Audytu obszarów zabudowanych wyróżniających się lokalną formą architektoniczną na tle obszarów typologicznych województwa śląskiego



Źródło: Audyt krajobrazowy województwa śląskiego, 2025 rok

- Najbardziej popularnym obszarem w województwie śląskim pod kątem turystyki są Beskidy i Śląsk Cieszyński. Dostępność szlaków o różnym stopniu trudności, liczne zabytki, obiekty kultury religijnej, walory uzdrowiskowe oraz organizowane wydarzenia kulturalne sprawiają, że ruch turystyczny występuje tu o każdej porze roku. W województwie śląskim zlokalizowany jest Beskid Śląski, Beskid Żywiecki oraz zachodni fragment Beskidu Małego. Najważniejsze miejscowości w Beskidzie Śląskim to Szczyrk, Wisła, Ustroń, Brenna, Istebna oraz Bielsko-Biała. Na terenie Ustronia znajduje się początek Głównego Szlaku Beskidzkiego (Ustroń – Wołosate). W Beskidzie Żywieckim do popularnych miejscowości należą: Węgierska Górka, Milówka, Rajcza, Jeleśnia, Ujszoły, Korbielów, Rycerka Górna i Dolna, Zwardoń i Żywiec. Zarówno Beskid Śląski, jak i Żywiecki wyróżniają się ilością tras narciarskich. Obszarem o dobrze zachowanym naturalnym charakterze jest Beskid Mały, gdzie występują malownicze przełęcze oraz jaskinie (Smocza Jama, Jaskinia Lodowa, Czarne dziaty, Grota Komonieckiego). W Beskidzie Małym funkcjonuje Górna Szkoła Szybowcowa „Żar”. Najpopularniejsze miejscowości to Międzybrodzie Bialskie i Międzybrodzie Żywieckie oraz Bielsko-Biała, położone również u stóp Beskidu Śląskiego.

- Śląsk Cieszyński jest regionem wyróżniającym się pod względem kulturowym, co wynika z tożsamości uwarunkowanej dawną przynależnością do Księstwa Cieszyńskiego. Warto odwiedzić Cieszyn oferujący liczne wydarzenia kulturalne. W północnej części Śląska Cieszyńskiego znajduje się starorzecze Wisły z ostojami ptaków i stawami hodowlanymi – „Żabi Kraj”.

- Obszarem o unikalnym krajobrazie jest Jura Krakowsko-Częstochowska, która w 2022 roku uzyskała tytuł Polskiej Marki Turystycznej. Do jej cech charakterystycznych można zaliczyć wywierzyska, wapienne wzgórza z licznymi jaskiniami, głębokie doliny oraz rozległe lasy. Dodatkową atrakcją są tu zabytki, w tym zamki, sanktuaria i kościoły. Aktywny wypoczynek umożliwiają różnorodne szlaki, trasy narciarskie i stoki, a także miejsca do wspinaczki skałkowej i uprawiania sportów wodnych.

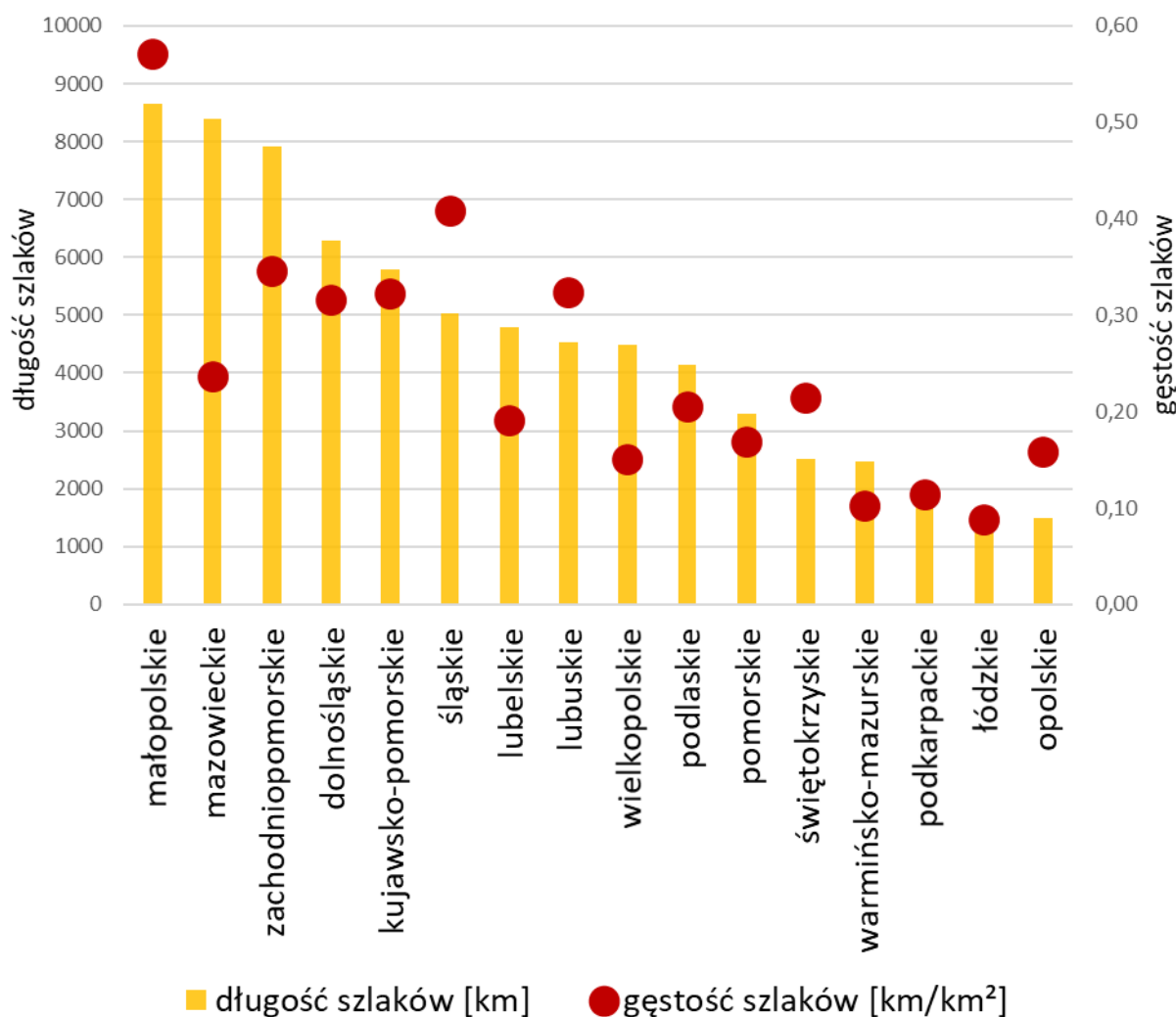
- W południowo-zachodniej części regionu rozciąga się Kraina Górnej Odry, ukształtowana na obszarze Kotliny Raciborskiej, Płaskowyżu Głubczyckiego,

Płaskowyżu Rybnickiego, Kotliny Oświęcimskiej i Kotliny Ostrawskiej. Na obszarze tym występują obszary cenne pod względem przyrodniczym, cenna architektura sakralna oraz miejsca umożliwiające aktywny wypoczynek, jak kajakarstwo (na Odrze i Rudzie), żeglarstwo (Zalew Rybnicki), jeździectwo czy sporty lotnicze (Rybnicki Aeroklub). Jedną z atrakcji jest kolejka wąskotorowa w Rudach.

- Atrakcyjna turystycznie, chociaż wyróżniająca się całkowicie odmiennym charakterem, jest także centralna część regionu. Obszar ten w większości został silnie przekształcony przez człowieka i obecnie jednym z jego symboli jest dziedzictwo postindustrialne i szeroka oferta kulturalna. Wizytówką województwa śląskiego jest jeden z największych parków w Europie, Park Śląski, który oferuje takie atrakcje, jak między innymi Legendia Śląskie Wesołe Miasteczko, Śląski Ogród Zoologiczny, Planetarium Śląskie, kolejka linowa „Elka”, czy też Muzeum „Górnośląski Park Etnograficzny w Chorzowie”. Na pograniczu województwa śląskiego i małopolskiego znajduje się Pustynia Błędowska. W regionie rozwija się również turystyka biznesowa, w szczególności za sprawą działalności Międzynarodowego Centrum Kongresowego w Katowicach.

- Województwo śląskie charakteryzuje się przeciętną łączną długością szlaków turystycznych, która według stanu na 2023 roku wynosi 5 035,3 km, co stanowi niecałe 7% długości szlaków w kraju. Najwięcej szlaków znajduje się w województwie małopolskim (8 656 km), mazowieckim (8398,8 km) zachodniopomorskim (7 909,6 km). W porównaniu z 2014 rokiem długość szlaków zmniejszyła się w 11 województwach. W województwie śląskim odnotowano ubytek 1141,9 km. Należy jednak zwrócić uwagę na stosunek długości szlaków do powierzchni województwa wynoszący 0,41 km/km<sup>2</sup>, będący drugim najwyższym wynikiem wśród województw po województwie małopolskim (0,57 km/km<sup>2</sup>), podczas gdy wartość ta na poziomie kraju jest znacznie niższa i kształtuje się na poziomie 0,23 km/km<sup>2</sup>. Pokazuje to, że województwo śląskie pomimo małej powierzchni, jest gęsto pokryte trasami turystycznymi, co przekłada się na atrakcyjność turystyczną regionu.

**Wykres 2.** Długość szlaków turystycznych w województwach w 2023 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania GUS Turystyka w 2023 roku

- Większość szlaków turystycznych w województwie śląskim stanowią szlaki turystyki pieszej, których łączna długość wynosi 3 141,4 km, co stanowi niecałe 7% długości tego rodzaju szlaków w kraju i 62,39% wszystkich szlaków w regionie. Wśród szlaków pieszych dominują szlaki nizinne (1 490,1 km) oraz górskie (1 186 km). Długość szlaków dydaktycznych wynosi 246,8 km, natomiast spacerowych 218,5 km. Na terenie województwa wyznaczone są również szlaki rowerowe (1 393,1 km), konne (308,8 km), narciarskie (182 km) oraz inne (10 km).
- Województwo śląskie wyróżnia się gęstą siecią ścieżek rowerowych. W 2023 roku na 100 km<sup>2</sup> powierzchni regionu przypadało prawie 12 km ścieżek, a więc

najwięcej ze wszystkich województw i o ponad 5 km więcej niż na poziomie kraju. Łączna długość ścieżek rowerowych w regionie w porównaniu z 2014 rokiem zwiększyła się o 128,1%, co odpowiada średniemu przyrostowi w kraju (130,8%). Kolarstwo górskie można uprawiać w Beskidach. Przez region przebiega fragment Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo4, Międzynarodowego Szlaku Rowerowego Greenways, Wiślana Trasa Rowerowa oraz Rowerowy Szlak Orlich Gniazd.

- Na terenie województwa śląskiego znajdują się fragmenty szlaków konnych: Transjurajskiego Szlaku Konnego oraz Transbeskidzkiego z bazami turystyki jeździeckiej. Trasy narciarskie utworzone są głównie w Beskidach, ale kilka znajduje się także w Metropolii Górnośląskiej i na Jurze. Do znanych atrakcji należy kolejka gondolowa (Szyndzielnia) oraz linowo-terenowa (Góra Żar). Najdłuższe wyciągi krzeselkowe znajdują się w Szczyrku (na Skrzyczne) oraz w Ustroniu (na Czantorię).
- Na terenie województwa śląskiego funkcjonują także znane szlaki tematyczne, takie jak Szlak Orlich Gniazd, Szlak Zabytków Techniki, Szlak Kulinarny “Śląskie Smaki”, Szlak Przyrody Województwa Śląskiego, czy też Szlak Architektury Drewnianej. Teren województwa śląskiego znajduje się ponadto na trasach przebiegu szlaków turystycznych o charakterze religijnym.

**Tabela 1.** Główne szlaki tematyczne w województwie śląskim

Szlaki tematyczne	Najważniejsze informacje
<b>Szlak Orlich Gniazd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przebiega przez niemal cały teren Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej;</li> <li>• obejmuje trasę pieszą liczącą 168,7 km oraz rowerową, o długości 190 km;</li> <li>• krajobraz tworzą liczne wzniesienia, skały wapienne oraz jaskinie;</li> <li>• do głównych atrakcji należą zamki i ich ruiny, zabytki sakralne oraz pomniki przyrody;</li> <li>• na terenie szlaku organizowana jest Juromania,</li> </ul>

Szlaki tematyczne	Najważniejsze informacje
<b>Szlak Zabytków Techniki</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• drugi pod względem wielkości w Europie szlak łączący obiekty dziedzictwa przemysłowego;</li> <li>• prezentuje 42 najważniejsze obiekty związane z przemysłem w województwie śląskim, w tym m.in: Zabytkową Kopalnię Srebra i Sztolnię Czarnego Pstrąga w Tarnowskich Górach, Kopalnię Guido, Sztolnię Królowa Luiza, Osiedle Nikiszowiec co rok organizowane jest święto Szlaku– Industriada</li> </ul>
<b>Szlak Architektury Drewnianej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• łączy 97 zabytkowych obiektów, takich jak: kościoły, kaplice, karczmy, chałupy, leśniczówki, młyny czy skanseny.</li> </ul>
<b>Szlak Kulinaryny "Śląskie Smaki"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• obejmuje 25 restauracji i lokali gastronomicznych oferujących tradycyjne dania kuchni: śląskiej, jurajskiej, zagłębiowskiej i beskidzkiej;</li> <li>• w celu promocji szlaku organizowany jest Festiwal Śląskich Smaków.</li> </ul>
<b>Szlak Przyrody Województwa Śląskiego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tworzy go ponad 50 miejsc o wysokich walorach przyrodniczych (dziedzictwo przyrody ożywionej i nieożywionej);</li> <li>• szlak ma na celu m.in. wzrost zainteresowania przyrodą, kształtowanie świadomości ekologicznej oraz rozwój edukacji regionalnej.</li> </ul>
<b>Szlaki religijne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• szlaki związane z obrządkami religijnymi, z których przez obszar województwa śląskiego przebiegają: Droga świętego Jakuba, Szlak Papieski, Europejski Szlak Dziedzictwa Kulturowego Paulinów;</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Strona internetowa Szlaku Orlich Gniazd](#), [Strona internetowa Szlaku Zabytków Techniki](#), [Strona internetowa Szlaku Kulinarynego "Śląskie smaki"](#), [Strona internetowa Szlaku Architektury Drewnianej](#) oraz Polityki Rozwoju Turystyki Województwa Śląskiego 2030.

- Warunki lecznicze występujące w niektórych częściach regionu przyczyniły się do rozwoju ośrodków sanatoryjnych, które znajdują się głównie w Ustroniu i Goczałkowicach-Zdroju. Jest to także związane ze zlokalizowanymi w południowej części województwa złożami wód leczniczych, które wykorzystywane są zarówno do celów leczniczych, jak i rekreacyjnych. W Ustroniu, będącym jednym z największych kompleksów uzdrowiskowych w Europie, wydobywane są solanki o wysokim stężeniu (żelaziste, chlorkowo-sodowo-wapienne, bromkowe oraz jodkowe) oraz borowiny uznawane za jedne z najlepszych w kraju. Sanatoria w Ustroniu specjalizują się głównie w rehabilitacji kardiologicznej, neurologicznej, onkologicznej, ortopedycznej oraz pulmonologicznej. Goczałkowickie uzdrowisko również prowadzi swoją działalność w oparciu o borowiny oraz solankę. Jego specjalizacją jest zwłaszcza leczenie chorób narządu ruchu, naczyń obwodowych, oraz chorób laryngologicznych i rehabilitacja osób z cukrzycą.

### **1.3. Podsumowanie cząstkowe**

Województwo śląskie jest regionem o stosunkowo niewielkiej powierzchni, lecz dużej liczbie ludności i wyjątkowo wysokiej gęstości zaludnienia. Województwo śląskie cechuje się silnie zróżnicowaną przestrzenią, ukształtowaną zarówno przez warunki naturalne, jak działalność człowieka, w szczególności rozwój przemysłu i procesy urbanizacyjne, co wpłynęło na intensywne wykorzystanie terenu i pozycję najsilniej zurbanizowanego regionu w kraju.

Atrakcyjny krajobraz województwa i rozwinięta infrastruktura turystyczna sprzyjają rozwojowi turystyki, zarówno o charakterze wypoczynkowym, jak i aktywnym. Najważniejszym obszarem koncentracji ruchu turystycznego są Beskidy oferujące całoroczną ofertę opartą na trasach pieszych, rowerowych i narciarskich, walorach krajobrazowych, uzdrowiskach oraz bogatej ofercie wydarzeń kulturalnych. W regionie nie brakuje też innych obszarów wyróżniających się tożsamością historyczną oraz obecnością cennych walorów przyrodniczych., takich jak między innymi Jura Krakowsko Częstochowska z rzeźbą krasową, czy też Kraina Górnej Odry z ofertą aktywnego wypoczynku regionu nizinnego.

Województwo śląskie posiada przeciętną w skali kraju długość szlaków turystycznych, jednak wyróżnia się bardzo wysoką ich gęstością. Dominują szlaki piesze, zarówno nizinne, jak i górskie, uzupełniane przez sieć szlaków rowerowych, konnych i narciarskich. Na uwagę zasługuje również obecność tras międzynarodowych i szlaków tematycznych.

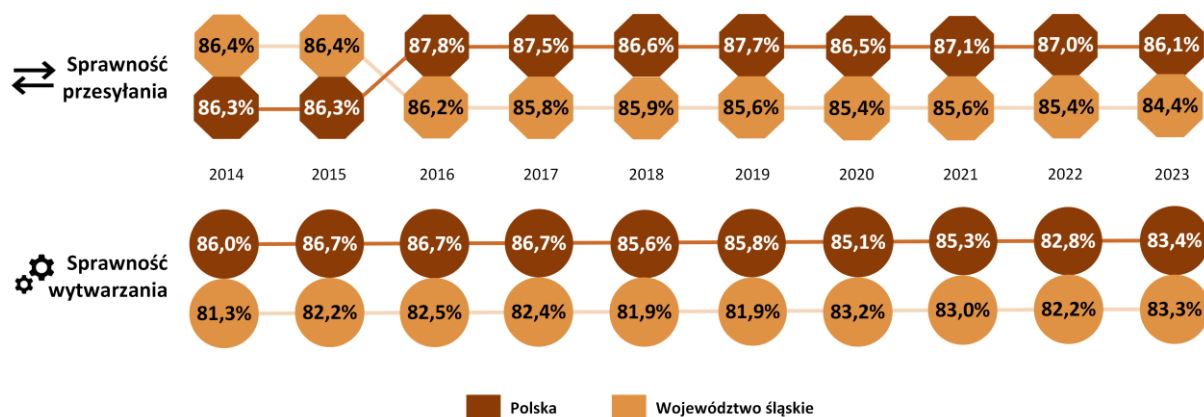
## 2. INFRASTRUKTURA KOMUNALNA

### 2.1. Sieć ciepłownicza

- W 2023 roku długość sieci ciepłowniczej w województwie śląskim wynosiła 2 442,6 km, co czyni ją najdłuższą spośród wszystkich województw w Polsce. Województwo śląskie w latach 2014-2023 odnotowało niewielki stopień rozwoju sieci ciepłowniczej – jej długość wzrosła o 169 km, co stanowi 7,4% stanu z roku 2014. To plasuje region na 8. miejscu w skali kraju pod względem tempa rozbudowy, wyraźnie za takimi województwami jak pomorskie (21,0%), mazowieckie (14,3%) czy świętokrzyskie (12,8%). Niski przyrost długości sieci ciepłowniczej w województwie śląskim może wynikać z wysokiego stopnia urbanizacji i wcześniejszego nasycenia infrastruktury w głównych ośrodkach miejskich, co ogranicza potencjał dalszej rozbudowy. Dodatkowo, struktura demograficzna i przestrzenna regionu – z dużą liczbą mniejszych gmin o rozproszonej zabudowie – może wpływać na niższą opłacalność inwestycji w nowe odcinki sieci.

- Województwo śląskie utrzymuje stabilny poziom efektywności sieci ciepłowniczej. W latach 2014-2023 sprawność wytwarzania ciepła oscylowała wokół wartości 82-83%. Choć wynik ten jest nieco niższy od średniej krajowej (83,4% w 2023 roku), region wykazuje tendencję do poprawy efektywności wytwarzania. Warto zauważyć, że w 2023 roku sprawność wytwarzania wzrosła do 83,3% (najwyższa wartość w analizowanym okresie), co może świadczyć o pozytywnych zmianach w zakresie modernizacji źródeł ciepła. Sprawność przesyłania ciepła w województwie, również utrzymuje się na wysokim poziomie, choć z lekką tendencją spadkową – od 86,4% w roku 2014 do 84,4% w roku 2023. Wartości te pozostają w granicach typowych dla większości województw. W analizowanym okresie nie zaobserwowano gwałtownych zmian, co może świadczyć o utrzymaniu ustabilizowanych parametrów technicznych systemów ciepłowniczych. W porównaniu z innymi regionami, województwo śląskie znajduje się w środkowym przedziale wartości sprawności wytwarzania oraz przesyłania. Dane wskazują na względną równowagę pomiędzy efektywnością wytwarzania a przesyłania ciepła. W całym okresie obserwacji nie wystąpiły istotne odchylenia od trendów ogólnokrajowych.

**Rysunek 1.** Efektywność sieci ciepłowniczej województwa śląskiego w latach 2014–2023

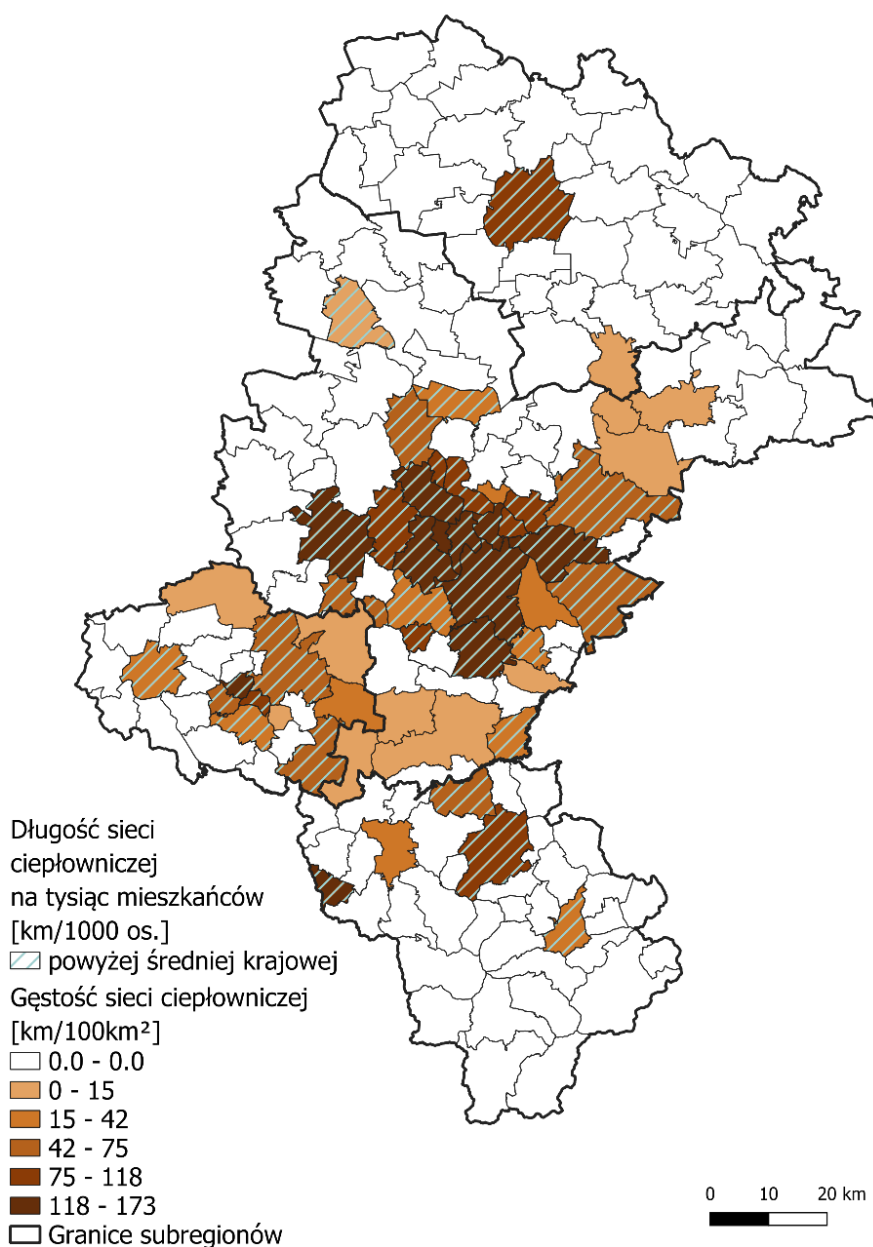


Źródło: Opracowanie własne na podstawie serii raportów Urzędu Regulacji Energetyki z lat 2014-2023 „Energetyka ciepła w liczbach”.

- Najdłuższe sieci ciepłownicze funkcjonują w dużych miastach: Katowicach (228,6km), Gliwicach (191,1 km) i Częstochowie (145,1 km), natomiast najkrótsze na obszarach wiejskich – w Markłowicach (0,1 km), Łazach (1,2 km) oraz Kuźni Raciborskiej (2 km). Gęstość sieci, liczona jako długość sieci ciepłowniczej na 100 km<sup>2</sup>, jest najwyższa w centralnej części województwa – w Bytomiu (172,8 km/100km<sup>2</sup>), Chorzowie (169,4 km/100km<sup>2</sup>) i Siemianowicach Śląskich (144,2 km/100km<sup>2</sup>). Niektóre miasta na prawach powiatu charakteryzują się znacznie niższą gęstością sieci w porównaniu do innych dużych ośrodków – w Żorach wynosi ona 27,4 km/100km<sup>2</sup>, w Mysłowicach 41,5 km/100km<sup>2</sup>, a w Rybniku 49,1 km/100km<sup>2</sup>. Choć wartości te są wyższe od średniej dla województwa (18,2 km/100km<sup>2</sup>), i znacznie przewyższają średnią krajową (4,7 km/100km<sup>2</sup>), to na tle innych dużych miast regionu wypadają relatywnie słabo. Znacznie mniejszą gęstość sieci zaobserwowano natomiast w mniej zurbanizowanych obszarach województwa śląskiego. Najwyższą długość infrastruktury sieci ciepłowniczej przypadającą na tysiąc mieszkańców, zaobserwowano w Miasteczku Śląskim (2 km/1000 os.), Jaworznie (1,3 km/1000 os) i Ornontowicach (1,2 km/1000 os), natomiast najniższe wartości notują Pszczyna (0,091 km/1000 os), Łazy (0,09 km/1000 os) i Markłowice (0,02 km/1000 os). Wartości te są silnie powiązane z gęstością zaludnienia – w gminach o dużej licznie mieszkańców na małym obszarze, takich jak Pszczyna, nawet dobrze rozwinięta sieć może dawać niższe wskaźniki dostępności w przeliczeniu na osobę. Z kolei w słabiej zaludnionych gminach krótsze sieci mogą

generować wyższe wartości. Na szczególną uwagę zasługują jednak Cieszyn, Gliwice i Tychy – miasta, które wyróżniają się zarówno wysoką gęstością sieci, jak i długością w przeliczeniu na mieszkańca. Wskazuje to na dobrze rozwiniętą i zrównoważoną infrastrukturę ciepłowniczą, która zapewnia szeroki dostęp do sieci przy jednoczesnym efektywnym wykorzystaniu zasobów. Takie wyniki mogą świadczyć o skutecznym planowaniu i zarządzaniu systemem ciepłowniczym, dostosowanym do lokalnych warunków demograficznych i przestrzennych.

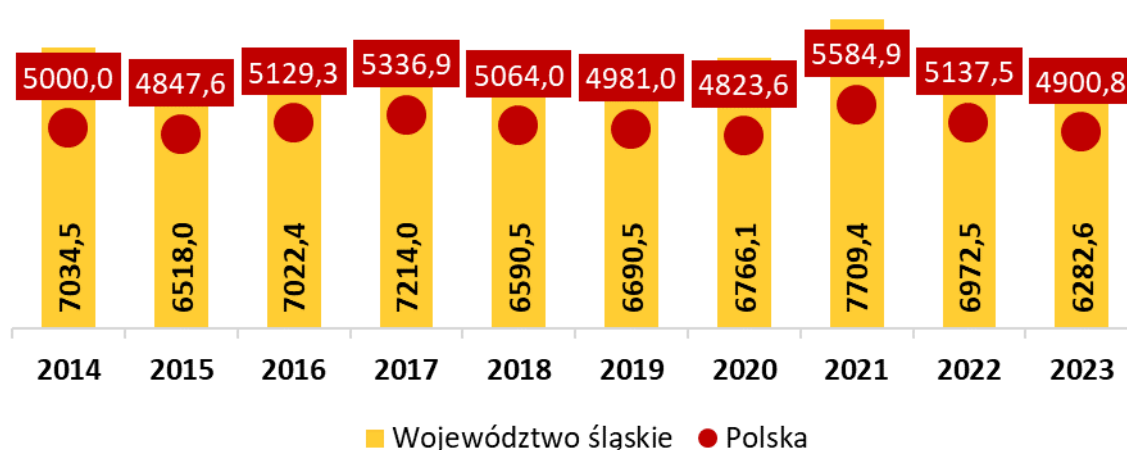
**Mapa 3.** Gęstość sieci ciepłowniczej oraz jej długość w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców dla województwa śląskiego w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Sprzedaż energii ciepłej w ciągu roku w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców w województwie śląskim w latach 2014 – 2023 plasowała się średnio na poziomie 6897,8 GJ/1000 mieszkańców, co stawia województwo na 2. pozycji w skali kraju, tuż za województwem mazowieckim (7050 GJ/1000 mieszkańców). W analizowanym okresie wartość sprzedanej w województwie energii utrzymywała się na poziomie wyższym niż sprzedaż krajowa. Pomimo, że jedynie część gmin województwa posiada dostęp do sieci ciepłowniczej, region zajmuje wysoką pozycję w skali kraju, co świadczy o wysokim stopniu koncentracji odbiorców oraz intensywnym wykorzystaniu infrastruktury w dostępnych lokalizacjach. Wśród powiatów ziemskich najwyższą sprzedaż odnotowano w powiecie gliwickim (6208,4 GJ/1000 mieszkańców), a wśród powiatów grodzkich – w Tychach (22503,8 GJ/1000 mieszkańców), co znacząco przekracza zarówno średnią krajową, jak i regionalną. Wysoka sprzedaż energii ciepłej w przeliczeniu na mieszkańca w województwie śląskim może być pochodną dużej koncentracji ludności w obszarach miejskich, gdzie zapotrzebowanie na ciepło jest skumulowane i stabilne. Jednocześnie, relatywnie niewielki zasięg sieci w skali całego województwa nie przekłada się na niższe wskaźniki sprzedaży, co potwierdza intensywność użytkowania infrastruktury w dostępnych lokalizacjach.

**Wykres 3.** Sprzedaż energii ciepłej w ciągu roku dla województwa śląskiego w latach 2014–2023

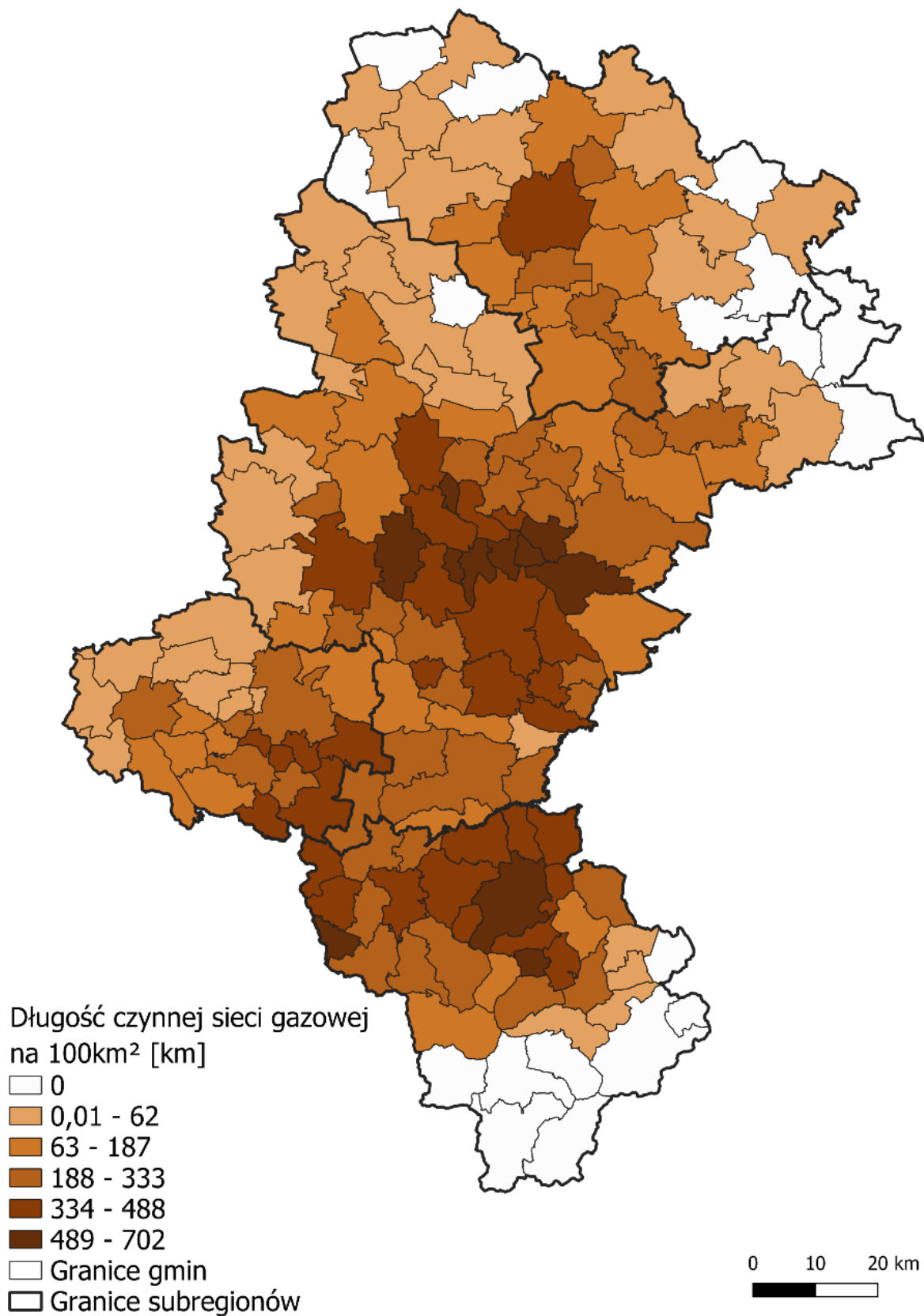


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

## 2.2. Sieć gazowa

- Sieć gazowa województwa śląskiego w latach 2014–2023 znacząco się rozwinęła, zaobserwowano wzrost jej długości o około 3,6 milionów metrów, czyli 22% względem wartości początkowej (16,7 miliona metrów). W 2023 roku województwo śląskie zajmowało 3. miejsce w kraju pod względem całkowitej długości sieci, z wynikiem 20 milionów metrów, ustępując jedynie województwu małopolskiemu (27 milionów metrów) oraz podkarpackiemu (21 milionów metrów). Województwo wyróżnia się również pod względem gęstości sieci, zajmując 2. miejsce w kraju z gęstością sieci gazowej na poziomie 164,6 km/100 km<sup>2</sup>, znacznie przewyższającą wartość krajową (55,5 km/100 km<sup>2</sup>). Pod względem gęstości sieci wyróżniają się takie obszary jak Metropolia Górnośląska, Aglomeracja Bielska oraz ich otoczenia. Największą gęstość sieci odnotowano w miastach o zwartej zabudowie, takich jak Świętochłowice, Cieszyn i Chorzów, natomiast najniższą – w gminach peryferyjnych takich jak Kroczyce czy Gilowice. Białe plamy w dostępie do sieci gazowej koncentrują się głównie na obrzeżach województwa, szczególnie w jego południowej, górzystej części oraz słabiej zurbanizowanych obszarach północnej części województwa graniczących z województwem świętokrzyskim. Bez dostępu do sieci gazowej w 2023 roku pozostało 17 gmin województwa. Taki stan rzeczy wskazuje na istotne ograniczenia w dostępie do gazu w tych obszarach, co może wynikać zarówno z trudnych warunków terenowych, jak i niższego poziomu urbanizacji, co wskazuje na potrzebę dalszych inwestycji w rozbudowę sieci na obrzeżach województwa. Wysoka gęstość sieci w centralnych częściach województwa wskazuje natomiast na silne powiązanie rozwoju sieci z intensywnością zabudowy i koncentracją ludności.

**Mapa 4.** Gęstość sieci gazowej województwa śląskiego w roku 2023



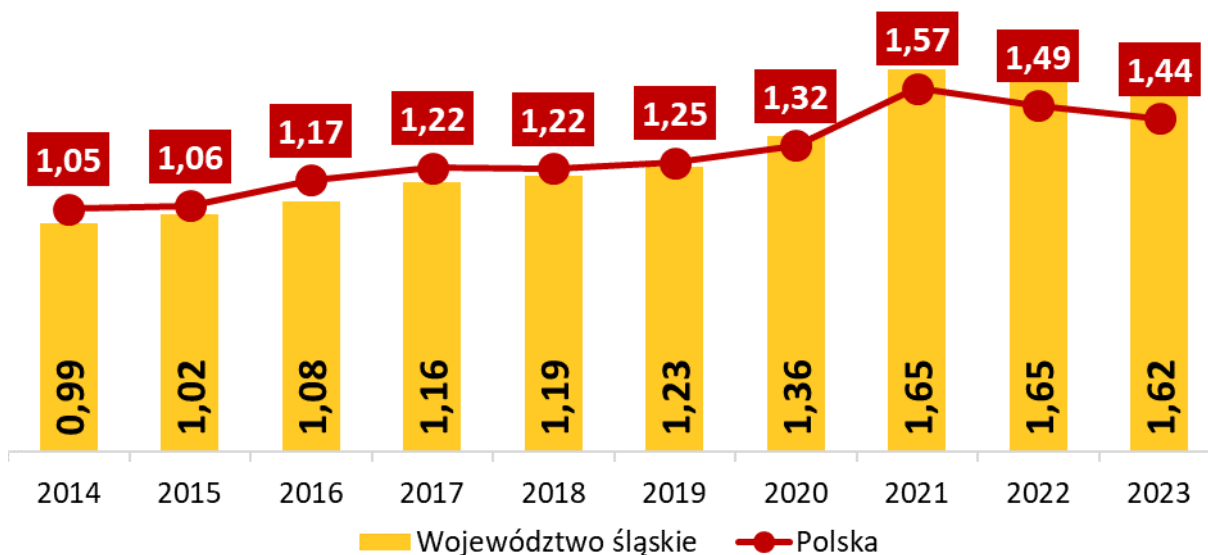
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- W roku 2023 województwo śląskie uplasowało się na drugim miejscu w kraju pod względem długości gazowej sieci rozdzielczej na 100 km<sup>2</sup>, osiągając wartość 158,9 km/100km<sup>2</sup> – tuż za województwem małopolskim w przypadku, którego długość sieci wyniosła 175,2 km/100km<sup>2</sup>. Pomimo tego, w analizowanym okresie (2014-2023) to województwo śląskie odnotowało największy przyrost gęstości sieci rozdzielczej (35,5km/100km<sup>2</sup>), co świadczy o intensywnym rozwoju infrastruktury gazowej w regionie. Wśród gmin najwyższą gęstość sieci odnotowano w Świętochłowicach (701,8 km/100km<sup>2</sup>), Chorzowie (632,5 km/100km<sup>2</sup>) i Czeladzi (630,3 km/100km<sup>2</sup>), natomiast najniższe wartości wystąpiły w Gilowicach, Kroczycach (po 0,2 km/100km<sup>2</sup>) oraz Kaletach (0,3 km/100km<sup>2</sup>). Warto również zwrócić uwagę na zróżnicowanie dynamiki zmian gęstości sieci rozdzielczej podczas gdy niektóre gminy, jak Czeladź (305,9 km/100km<sup>2</sup>), Radlin (291 km/100km<sup>2</sup>) czy Hażlach (200,8 km/100km<sup>2</sup>), znacząco zwiększyły gęstość sieci, inne – Czechowice-Dziedzice, Wilkowice, Mszana, Golezów, Krzyżanowice i Czernichów – odnotowały jej spadek. Brak zmiany długości gazowej sieci rozdzielczej zaobserwowano w 19 gminach województwa. Dane te wskazują na silne zróżnicowanie rozwoju infrastruktury w obrębie województwa, co może wynikać zarówno z uwarunkowań przestrzennych, jak i lokalnego zapotrzebowania na tego typu infrastrukturę.

- Zużycie gazu przez gospodarstwa domowe w województwie śląskim wzrosło o 0,63 MWh na osobę w okresie od 2014 do 2023 roku. Wzrost ten uplasował region na 4. miejscu w kraju pod względem zużycia gazu przez gospodarstwa domowe per capita, podczas gdy w 2014 roku znajdował się on na 8. pozycji. Zmiana ta świadczy o intensyfikacji rozbudowy sieci gazowej, rosnącej dostępności paliwa gazowego. Warto zauważyć, że od 2020 roku województwo zaczęło wyprzedzać średnią krajową, co może świadczyć o intensyfikacji inwestycji w infrastrukturę gazową oraz rosnącym zainteresowaniu tym źródłem energii wśród mieszkańców. W 2023 roku najwyższe zużycie gazu na osobę odnotowano w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych takich jak Szczyrk (5,4 MWh/os.), Ustroń (4,8) i Jaworze (4,4), co może być efektem większego zapotrzebowania związanego z ruchem turystycznym i rozbudowaną infrastrukturą noclegową. Najniższe zużycie wystąpiło w Gilowicach, Dąbrowie Zielonej i Krzanowicach (na poziomie 0,001 MWh/os.), co wskazuje na ograniczony dostęp do sieci gazowej lub dominacji alternatywnych źródeł energii.

Największy wzrost zużycia gazu odnotowano w Szczyrku (2,3 MWh/os.), Ożarowicach (2,2 MWh/os.) i Wiśle (2 MWh/os.).

**Wykres 4.** Zużycie gazu przez gospodarstwa domowe na osobę w województwie śląskim i kraju w latach 2014-2023 [MWh/os.]

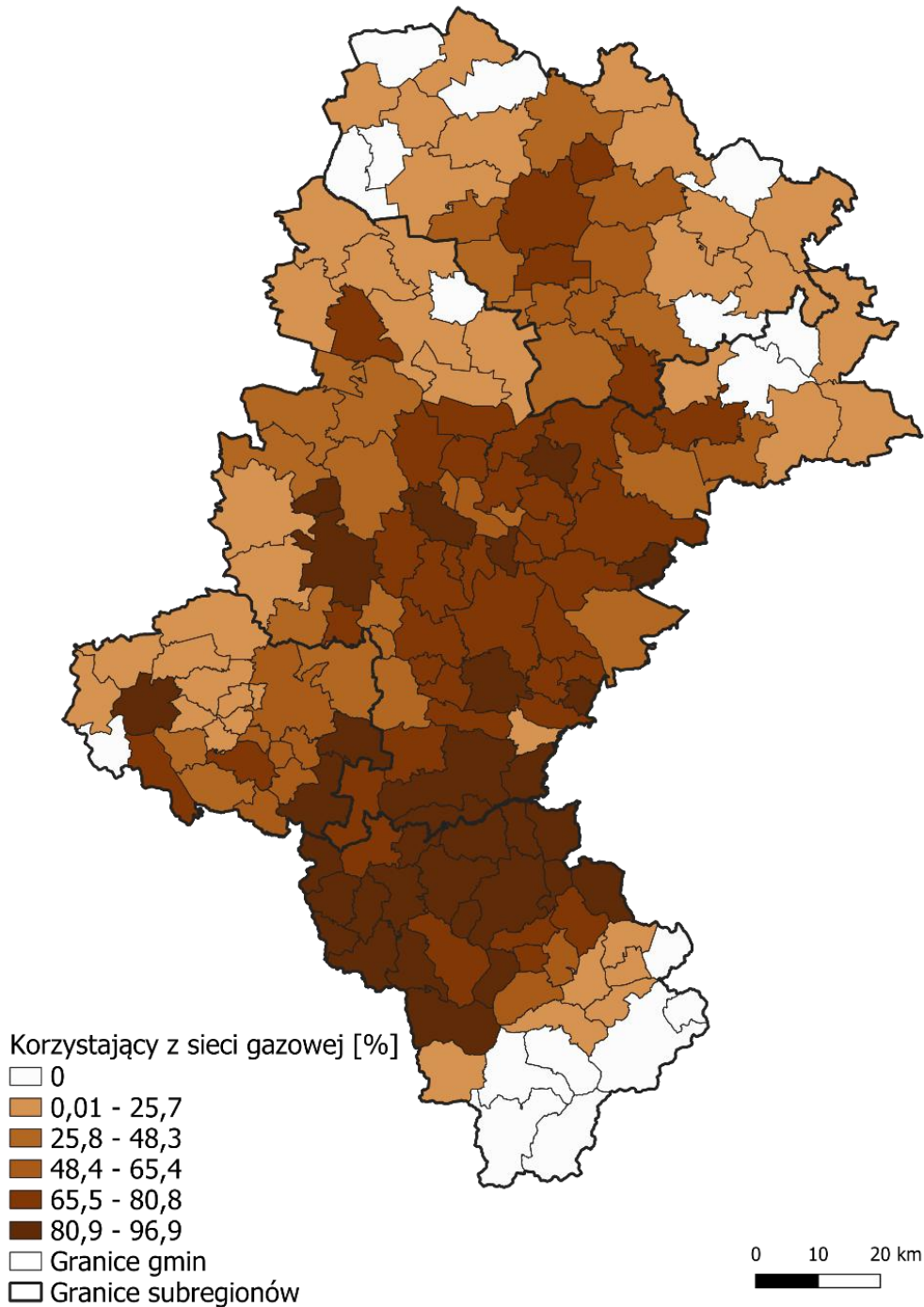


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Na tle ogólnopolskim województwo śląskie wyróżnia się wysokim odsetkiem korzystających z sieci gazowej osiągając w 2023 roku wartość 67,1%, co stanowi wzrost o 4,7 punktu procentowego względem roku 2014. Wynik ten plasuje region tuż za województwem podkarpackim (78,5%) oraz małopolskim (67,6%), znacząco przewyższając wartość krajową wynoszącą 56,3%. Szczególnie dynamiczne przyrosty odnotowano w gminach Krzyżanowice (z 18,0% do 75,7%), Blachownia (z 0% do 50,4%) oraz Sławków (z 40,4% do 90,0%). Warto również podkreślić, że wysoki poziom wykorzystania sieci gazowej występuje nie tylko w gminach o rozwiniętej infrastrukturze, lecz także tam, gdzie gęstość sieci nie jest największa – zwłaszcza w południowej i centralnej części województwa. Gminy takie jak Kozy, Wisła, Bestwina, Skoczów, Jaworze, Ustroń, Pyskowice, Cieszyn oraz Sławków charakteryzują się udziałem przekraczającym 90% mieszkańców korzystających z gazu sieciowego. Odsetek korzystających z sieci gazowej nie zawsze zależy bezpośrednio od jej gęstości. Wysoki udział użytkowników może występować także przy umiarkowanej rozbudowie, co świadczy o dobrej dystrybucji, efektywnym

zarządzaniu i pokryciu obszarów zamieszkałych. Wzrosty w wybranych gminach mogą wynikać z zakończonych inwestycji, zmiany operatorów, lokalnych programów wsparcia czy zmiany źródeł ogrzewania.

**Mapa 5.** Udział korzystających z sieci gazowej [%] w województwie śląskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

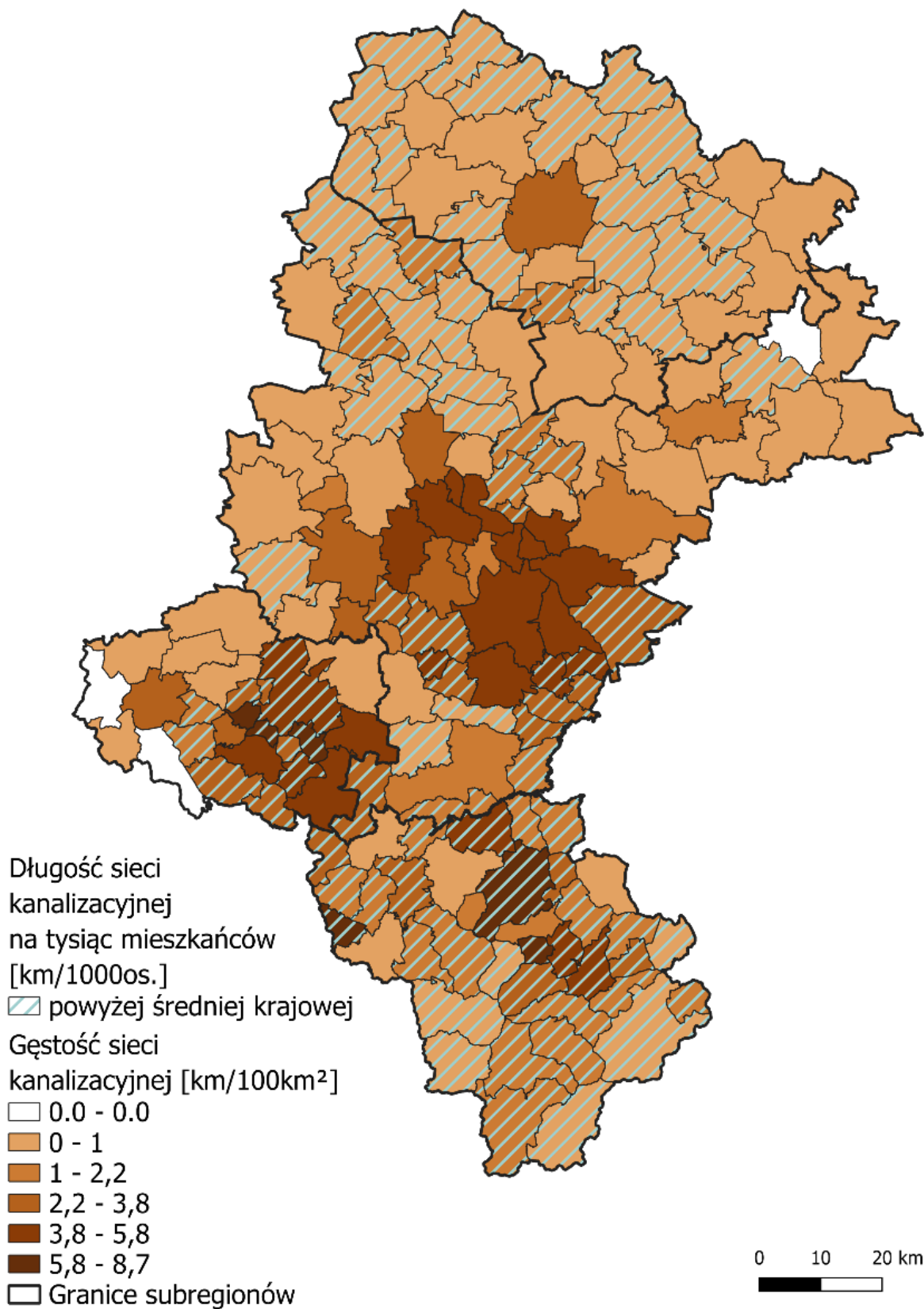
## 2.3. Sieć wodno-kanalizacyjna

- Analiza długości sieci kanalizacyjnej w roku 2023 wskazuje na istotny postęp infrastrukturalny. Pod względem długości czynnej sieci kanalizacyjnej region zajął 5 miejsce w kraju, osiągając 18 345,4 km, co stanowiło 10% krajowej sieci. W porównaniu do roku 2014 długość ta wzrosła o 3559,7 km (24%). Liczba gmin bez dostępu do sieci w analizowanym okresie zmniejszyła się z 6 do 3 – w 2023 roku były to Irządze, Pietrowice Wielkie i Krzyżanowice. Najdłuższe sieci kanalizacyjne funkcjonują w istotnych ośrodkach miejskich województwa stanowiących rdzenie aglomeracji i metropolii, takich jak Bielsko-Biała (888,1 km), Katowice (680,2 km) oraz Rybnik (647,8 km). Dynamiczny wzrost długości sieci oraz zmniejszenie liczby gmin pozbawionych dostępu do infrastruktury świadczą o konsekwentnym rozwoju systemu kanalizacyjnego w województwie.
- Pod względem zagęszczenia sieci województwo osiągnęło najwyższy wynik w kraju – 1,5 km/100 km<sup>2</sup>. Tuż za nim uplasowały się województwa małopolskie i podkarpackie. Największe zagęszczenie sieci występuje w gminach silnie zurbanizowanych, takich jak Radlin, Bielsko-Biała, ale także niektórych gminach wiejskich takich jak Buczkowice. Wyższe wartości zagęszczenia sieci kanalizacyjnej występują w gminach położonych w obszarze obejmującym aglomerację bielską, rybnicką oraz metropolię górnośląską. Jednocześnie znaczna część gmin – zwłaszcza w północnej, mniej zurbanizowanej części województwa – charakteryzuje się niskim zagęszczeniem sieci (0,1 -1 km/100km<sup>2</sup>).
- Analizując długość sieci kanalizacyjnej przypadającej na 1000 mieszkańców województwo uplasowało się na 13 miejscu z wynikiem 4,2 km na 1000 mieszkańców, co stanowi wartość niższą o 0,6 km od średniej krajowej. Co istotne, pozycja ta nie zmieniła się od 2014 roku, mimo wzrostu długości sieci. Relatywnie niska wartość długości sieci kanalizacyjnej przypadającej na 1000 mieszkańców, mimo ogólnego wzrostu jej długości może wynikać z wysokiej gęstości zaludnienia w regionie, szczególnie w jego centralnych częściach.

- Wysoka koncentracja ludności powoduje, że rozbudowa sieci nie przekłada się proporcjonalnie na wzrost wskaźnika na mieszkańców, co tłumaczy utrzymującą się pozycję województwa w tym zakresie. Warto podkreślić, że długość sieci kanalizacyjnej przypadająca na mieszkańca nie zawsze odzwierciedla rzeczywistą dostępność infrastruktury. Wysokie wartości tego wskaźnika w gminach Ujsoły (18,2 km), Łękawica (19,1 km) czy Koszarawa (21,6 km), mogą wynikać z rozproszonej zabudowy i niskiej gęstości zaludnienia, co wymusza budowę dłuższych odcinków sieci na jednego mieszkańca.

- Tego rodzaju układ przestrzenny, typowy dla obszarów peryferyjnych, może być, również efektem procesów suburbanizacji, w ramach, których rozwój zabudowy mieszkaniowej następuje poza głównymi ośrodkami miejskimi. W takich przypadkach rozbudowa infrastruktury niekoniecznie przekłada się na lepszy dostęp do usług, lecz raczej na konieczność dostosowania sieci do rozproszonego osadnictwa. Dopiero łączne zestawienie wskaźników długości sieci w odniesieniu do powierzchni oraz do liczby mieszkańców pozwala wskazać gminy o bardziej zrównoważonym rozwoju infrastruktury – takie jak Imielin, Buczkowice i Łodygowice – które osiągają relatywnie wysokie wartości obu wskaźników. Może to świadczyć o korzystnym położeniu względem dużych ośrodków miejskich oraz o lokalnych uwarunkowaniach przestrzennych i demograficznych, sprzyjających efektywnemu rozwojowi sieci kanalizacyjnej

**Mapa 6.** Gęstość sieci kanalizacyjnej oraz jej długość w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców dla województwa śląskiego w roku 2023



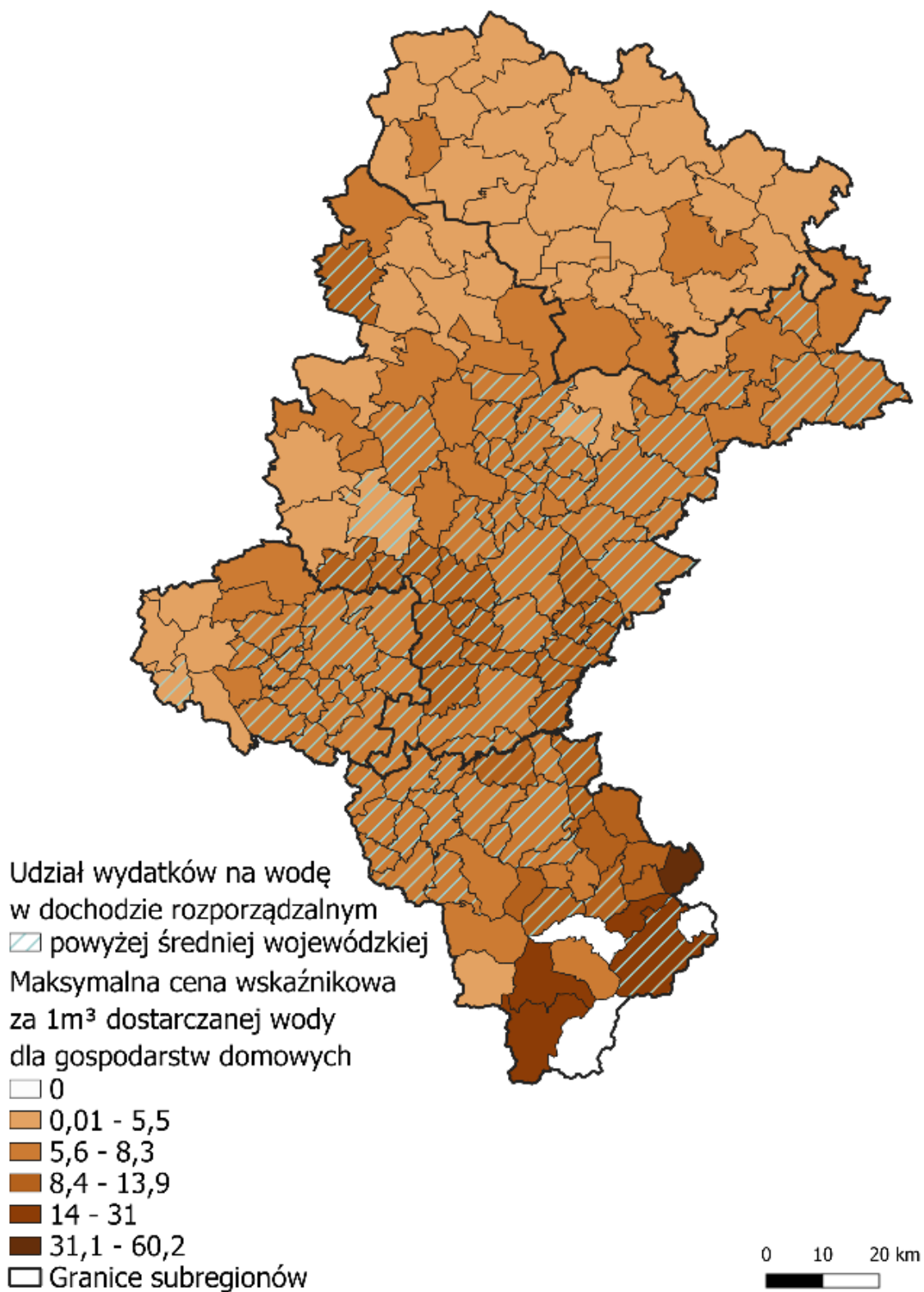
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Maksymalne ceny wskaźnikowe za 1m<sup>3</sup> zarówno za dostarczaną wodę, odprowadzane ścieki jak i ich udział w dochodzie rozporządzalnym wykazują znaczące zróżnicowanie pomiędzy gminami. Średnia maksymalna cena wskaźnikowa za 1m<sup>3</sup> dostarczanej wody w 2023 roku dla województwa śląskiego wyniosła 7,35 zł, a za odprowadzane ścieki 10,46 zł. W wielu gminach województwa występują jednak znaczne odchylenia od tej średniej. Najwyższe ceny za wodę odnotowano w gminach Ślemień (60,24 zł), Jeleśnia (31,00 zł) i Świnna (23,4 zł), natomiast najniższe w Popowie (2,83 zł), Herbach (2,87 zł) i Starczy (3,17 zł). W przypadku ścieków najwyższe maksymalne ceny wystąpiły w Nędzy (58 zł), Ujsołach (35,5 zł) i Żarnowcu (28,7 zł), a najniższe w Krzepicach (3,6 zł), Mstowie (4 zł) i Boronowie (4,1 zł).

- Równie istotne są dane dotyczące udziału maksymalnej ceny wskaźnikowej za dostarczaną wodę oraz odprowadzane ścieki w dochodzie rozporządzalnym. W niektórych gminach, takich jak Jeleśnia, Wyry, Czechowice-Dziedzice i Lędziny, obciążenie to przekracza 1%, a w przypadku kanalizacji sięga nawet 4,8% (Nędza), co może stanowić poważne wyzwanie dla budżetów domowych, zwłaszcza w gospodarstwach o niższych dochodach. Z drugiej strony, w gminach takich jak Rajcza czy Świnna, udział ten jest marginalny, co może świadczyć o większej dostępności usług przy relatywnie niskich kosztach.

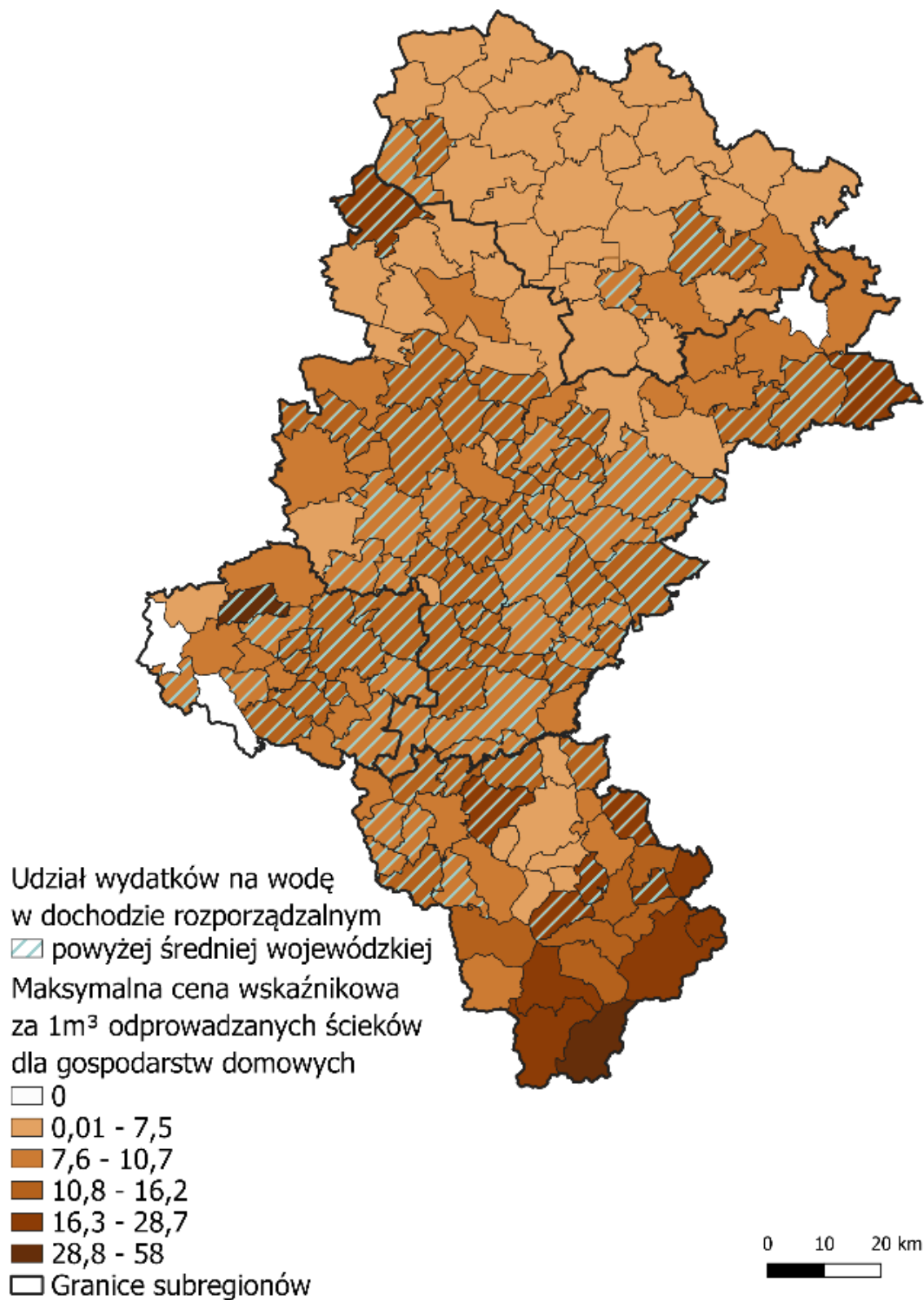
- Dynamika zmian cen również zasługuje na uwagę – w większości gmin odnotowano wzrosty, co może być efektem inflacji, rosnących kosztów eksploatacyjnych lub inwestycji w infrastrukturę wodno-kanalizacyjną. Jednakże występują także przypadki znaczących spadków, jak w Ślemieniu (-3,6 zł za wodę) czy Nędzy (-38,7 zł za kanalizację), co może wynikać z korekt taryfowych, zakończenia inwestycji lub zmiany operatora usług. Tak duże różnice między gminami wskazują na złożoność lokalnych uwarunkowań – zarówno ekonomicznych, jak i infrastrukturalnych – które wpływają na kształtowanie taryf.

**Mapa 7.** Maksymalna cena wskaźnikowa za 1m<sup>3</sup> dostarczonej wody dla gospodarstw domowych i udział wydatków na wodę w dochodzie rozporządzalnym w województwie śląskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

**Mapa 8.** Maksymalna cena wskaźnikowa za 1m<sup>3</sup> odbieranych ścieków dla gospodarstw domowych i udział wydatków na ścieki w dochodzie rozporządzalnym w województwie śląskim w roku 2023

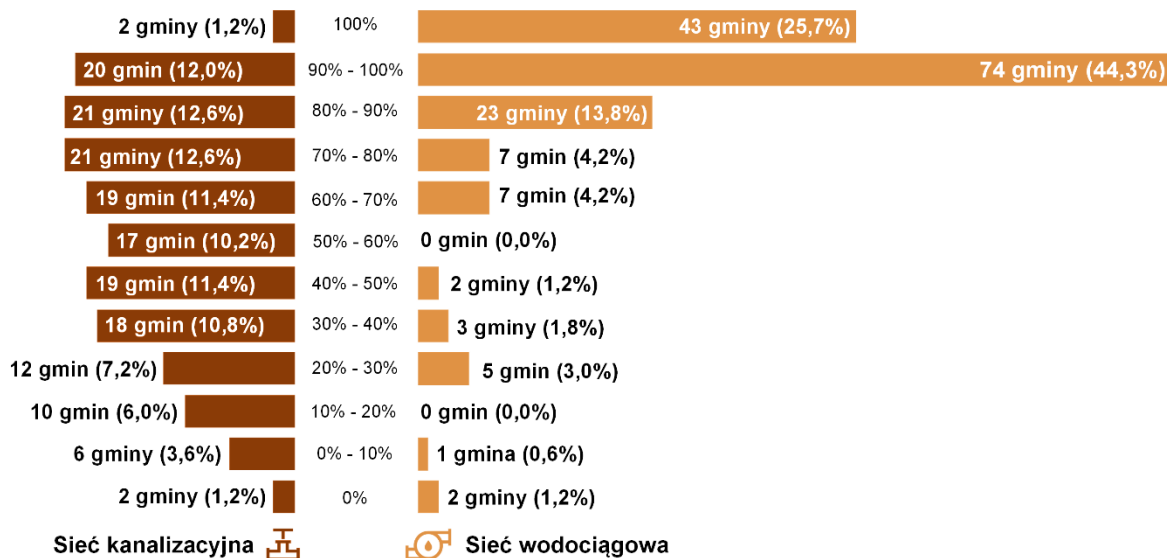


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Województwo śląskie utrzymuje stabilną i stosunkowo wysoką pozycję w kraju pod względem dostępu do infrastruktury wodno–kanalizacyjnej. W latach 2015-2023 odsetek budynków mieszkalnych podłączonych do wodociągu wzrósł nieznacznie z 89,2% do 89,9%, co uplasowało region na 5 pozycji w kraju pod względem udziału budynków mieszkalnych podłączonych do instalacji w roku 2023. Województwo wykazało się wyższymi wartościami wskaźnika niż średnia krajowa w całym analizowanym okresie. Analiza na poziomie gminnym ujawniła znaczące zróżnicowanie – aż 43 gminy województwa charakteryzują się stuprocentowym odsetkiem budynków podłączonych do instalacji wodociągowej. Jednocześnie, wciąż istnieją gminy (Koszarawa i Ujsoly), w których odsetek budynków podłączonych do instalacji wynosi 0%. Najwięcej gmin charakteryzuje się bardzo wysokim udziałem budynków korzystających z wodociągu (90-100%), co potwierdza powszechny dostęp do tej formy infrastruktury w województwie śląskim i wskazuje na jej dobrze rozwiniętą sieć na poziomie lokalnym.

- W analizowanym okresie zaobserwowano przyrost budynków mieszkalnych podłączonych do kanalizacji, których udział w liczbie budynków mieszkalnych zwiększył się o 6,4 punktów procentowych (z 57% na 63,4%). Województwo w kontekście kanalizacji, wykazało się wyższymi wartościami wskaźnika niż średnia krajowa w całym analizowanym okresie. Ocena sytuacji w gminach województwa wykazała, że zaledwie dwie gminy województwa (Lubliniec i Tychy) charakteryzują się stu procentowym odsetkiem budynków podłączonych do instalacji kanalizacyjnej. Z drugiej strony, wciąż istnieją gminy, których odsetek budynków mieszkalnych podłączonych do instalacji wynosi 0% – Krzyżanowice i Irządze. Struktura rozkładu wskaźnika również pokazuje ciekawe tendencje. Najliczniejszą grupę stanowi 19 gmin, w których udział budynków podłączonych do sieci wynosi 60–70%. Zróżnicowanie poziomu podłączenia budynków do infrastruktury kanalizacyjnej na poziomie gmin może wynikać z szeregu czynników, takich jak stopień urbanizacji, uwarunkowania geograficzne, dostępność środków finansowych czy lokalna polityka inwestycyjna. Wysoki odsetek podłączeń w gminach miejskich może być efektem gęstej zabudowy i większej efektywności inwestycji infrastrukturalnych, natomiast niski udział w gminach wiejskich może odzwierciedlać rozproszoną strukturę osadniczą oraz wyższe koszty jednostkowe budowy sieci.

**Rysunek 2.** Udział gmin województwa śląskiego według odsetka budynków podłączonych do instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej w 2023 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Województwo śląskie wyróżnia się na tle kraju pod względem gęstości wodociągowej sieci rozdzielczej, osiągając w 2023 roku pozycję lidera – 201,5 km sieci na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Wartość ta znacząco przewyższa średnią krajową wynoszącą 108,7 km/100km<sup>2</sup>, co potwierdza dominującą pozycję regionu w skali kraju. Analizując wartości na poziomie gminnym można zauważyć, że największą gęstością sieci odnotowano w gminach silnie zurbanizowanych, takich jak Świętochłowice (797 km/100 km<sup>2</sup>), Chorzów (680,7 km/100 km<sup>2</sup>) i Czeladź (658,3 km/100 km<sup>2</sup>). Z kolei najniższe wartości wystąpiły w gminach mniej zurbanizowanych, o wiejskim charakterze, takich jak Rajcza (10,3 km/100 km<sup>2</sup>) czy Jeleśnia (19,5 km/100 km<sup>2</sup>). Warto podkreślić, że aż 157 gmin odnotowało wzrost gęstości rozdzielczej sieci wodociągowej, z czego 15 zwiększyło ją o ponad 100 km/100km<sup>2</sup> (Świętochłowice, Żywiec, Będzin, Żory, Radzionków, Zabrze, Cieszyn, Piekary Śląskie, Bielsko-Biała, Gliwice, Pszów, Lipowa, Ruda Śląska, Chorzów). Jednocześnie w 7 gminach odnotowano jej spadek (Jejkowice, Kornowac, Lędziny, Czechowice-Dziedzice, Mysłowice, Mikołów i Pawonków).

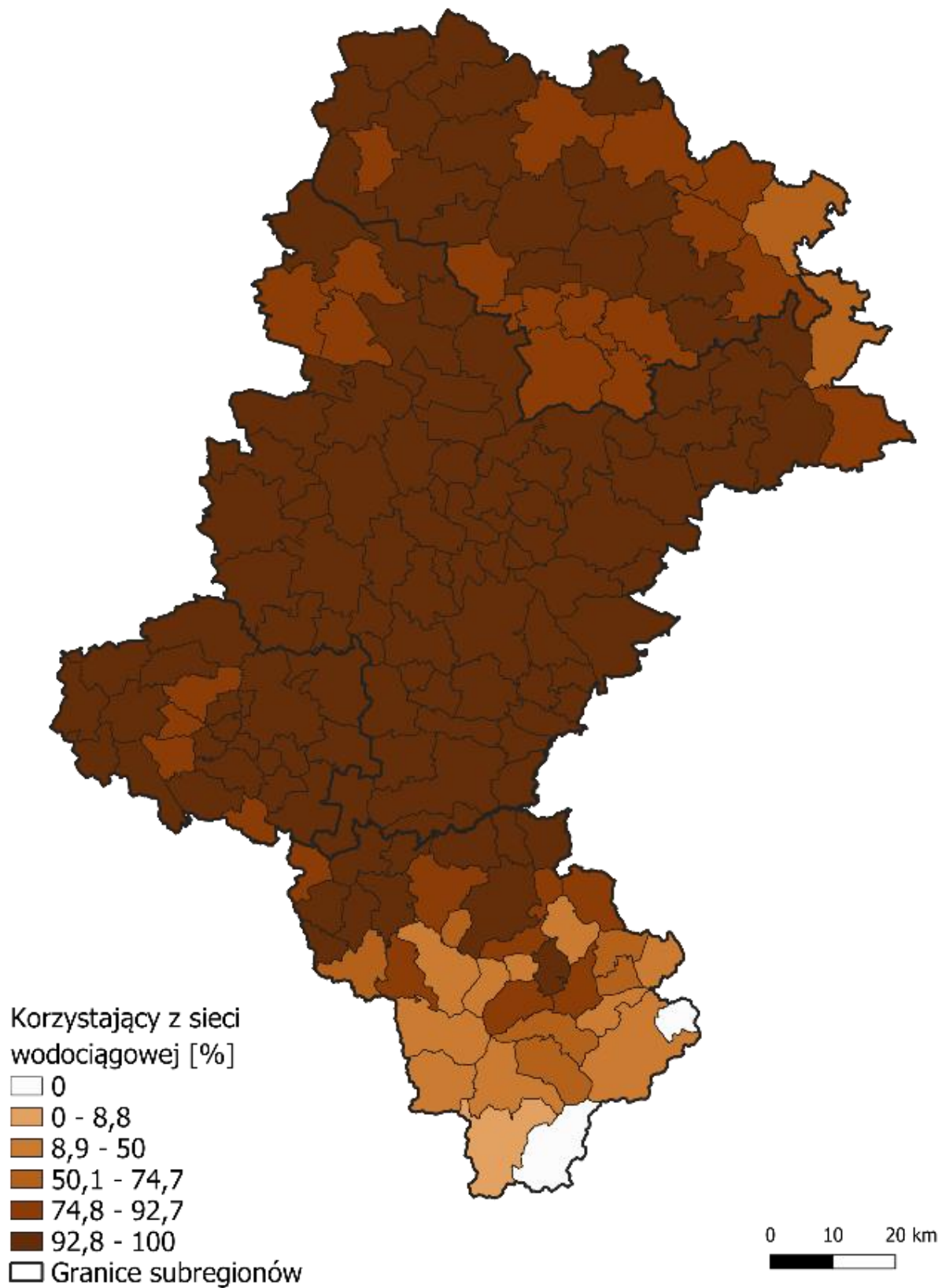
- W przypadku sieci kanalizacyjnej województwo śląskie również osiąga wysokie wartości gęstości sieci rozdzielczej – 148,7 km/100 km<sup>2</sup>, przy średniej krajowej wynoszącej 57,8 km/100 km<sup>2</sup>. Największą gęstość rozdzielczej sieci kanalizacyjnej odnotowano w Radlinie (904,2 km/100 km<sup>2</sup>), Bielsku-Białej (713,6 km/100 km<sup>2</sup>) oraz Cieszynie (688,1 km/100 km<sup>2</sup>), co koreluje z wysokim stopniem urbanizacji tych gmin. Najniższe wartości wystąpiły w gminach wiejskich, takich jak Żarnowiec (3,8 km/100 km<sup>2</sup>) czy Psary (4,1 km/100 km<sup>2</sup>). Największy przyrost gęstości sieci kanalizacyjnej odnotowano w Rydułtowach (301,5 km/100 km<sup>2</sup>), Radlinie (228,2 km/100 km<sup>2</sup>) i Żywcu (188 km/100 km<sup>2</sup>), co świadczy o dynamicznych inwestycjach w tych gminach. Z drugiej strony, aż 10 gmin odnotowało spadek gęstości, w tym znaczący w Chorzowie (-501,5 km/100 km<sup>2</sup>) i Świętochłowicach (-429,5 km/100 km<sup>2</sup>). Zróżnicowanie gęstości analizowanej sieci pomiędzy gminami może być efektem lokalnych uwarunkowań przestrzennych, demograficznych i inwestycyjnych. Spadki gęstości sieci, szczególnie w gminach o wysokim stopniu urbanizacji, mogą być związane z aktualizacją danych lub reorganizacją sieci i demontażem nieużywanych odcinków.

- Województwo śląskie w latach 2014-2023 wykazało znaczący rozwój infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. W 2023 roku 96% mieszkańców korzystało z sieci wodociągowej, co daje 5. miejsce w kraju i oznacza wzrost o 0,4 punktu procentowego względem roku 2014. W 11 gminach województwa – głównie miejskich, ale także wiejskich takich jak Gierałtowice, Rudziniec i Wielowieś (powiat gliwicki) jak i Świerklaniec (powiat tarnogórski) – odnotowano pełny dostęp mieszkańców do sieci wodociągowej. Kolejne 61 gmin osiągnęło bardzo wysoki poziom dostępu, mieszczący się w przedziale 99,0-99,9%. W większości gmin województwa (102) odnotowano wzrost udziału mieszkańców korzystających z wodociągu, a największy w Milówce – aż o 19,9 punktu procentowego. W 61 gminach wskaźnik ten pozostał bez zmian, natomiast w 4 odnotowano spadek, w tym do poziomu 0% w Koszarawie (z 0,2%) i Ujsołach (z 37,5%).

- W analizowanym okresie w kontekście kanalizacji województwo również uzyskało wysoką, 3. pozycję w kraju pod względem udziału mieszkańców korzystających z sieci kanalizacyjnej – z wynikiem 79,8% w 2023 roku, ustępując jedynie województwom pomorskiemu i zachodniopomorskiemu. Wskaźnik ten wzrósł

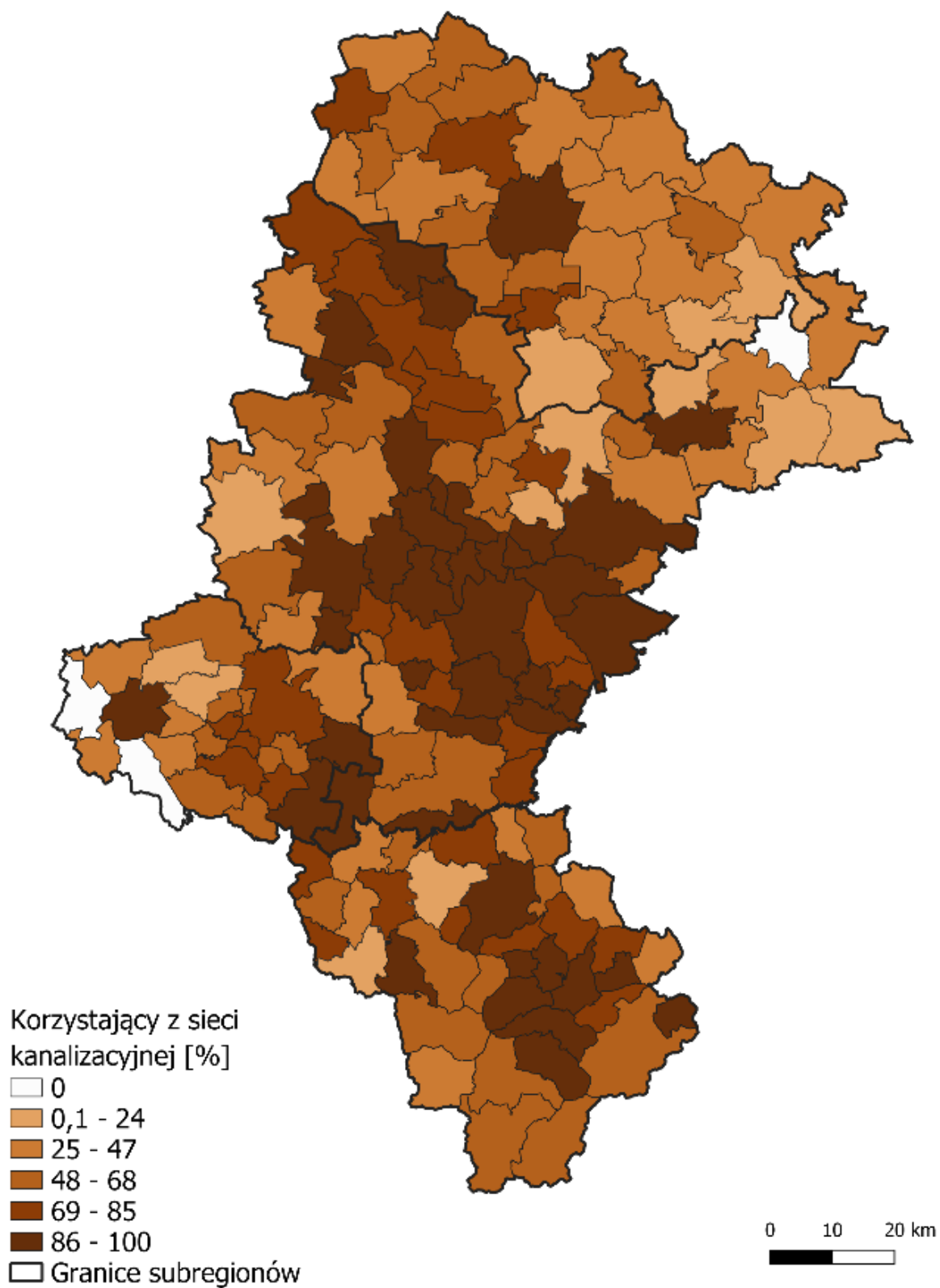
o 4 punkty procentowe (z 75,8% w 2014 roku). W dwóch gminach – Bytomiu i Tychach – odnotowano pełny dostęp mieszkańców do sieci kanalizacyjnej (100%), a w kolejnych trzech gminach wskaźnik ten przekraczał 99% (Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, Łodygowice). Wzrost udziału mieszkańców korzystających z kanalizacji zaobserwowano w 151 gminach, przy czym w 8 z nich był on szczególnie wyraźny – przekroczył 30 punktów procentowych (Ożarówce, Mierzęcice, Jeleśnia, Lubomia, Dąbrowa Zielona, Kornowac, Wilkowice, Poczesna). Największe przyrosty odnotowano w Ożarówicach (z 2,8% do 61,8%) oraz w Mierzęcicach (wzrost o 55,6 punktu procentowego). Jednocześnie w 6 gminach wystąpił spadek, z czego najbardziej znaczący miał miejsce w Pilicy – z 64,9% w 2014 roku do 19,6% w 2023 roku (spadek o 45,3 punktu procentowego). Choć ogólny trend jest pozytywny, pojedyncze przypadki spadków mogą wskazywać na lokalne uwarunkowania, takie jak zmiany demograficzne, reorganizację sieci technicznej lub inne czynniki wpływające na dostępność infrastruktury.

**Mapa 9.** Udział korzystających z sieci wodociągowej [%] w województwie śląskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

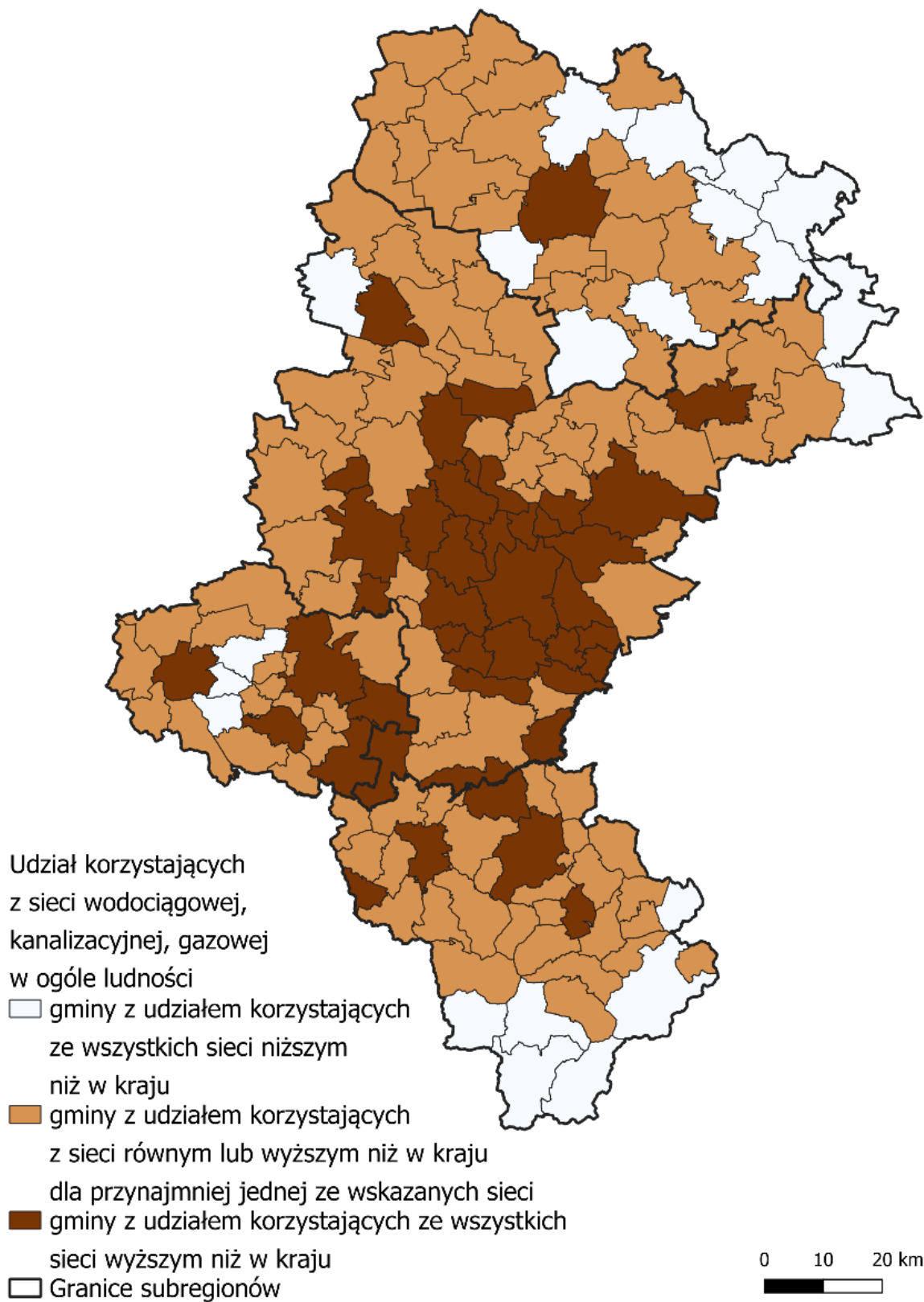
**Mapa 10.** Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej [%] w województwie śląskim w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Dostępność infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, tak jak infrastruktury gazowej, w regionie charakteryzuje się wysokim poziomem, jednak nie jest równomierna przestrzennie. Największy poziom dostępności wykazuje infrastruktura wodociągowa, która charakteryzuje się wysokim udziałem mieszkańców korzystających z sieci na większości obszaru województwa, zarówno na terenach miejskich jak i wiejskich. W dalszej kolejności plasuje się infrastruktura kanalizacyjna, natomiast najmniej dostępna jest infrastruktura gazowa, która posiada najwięcej białych plam – obszarów całkowicie pozbawionych dostępu. Wysoka dostępność sieci wodociągowej może wynikać z traktowania jej jako podstawową usługę komunalną, natomiast niższa dostępność gazu może być związana z wyższymi kosztami budowy sieci, mniejszym zapotrzebowaniem lub brakiem opłacalności inwestycji w rozproszonych lokalizacjach. W regionie zidentyfikowano 21 gmin, w których udział mieszkańców korzystających ze wszystkich trzech typów infrastruktury (wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej) jest niższy niż wartość krajowa. Jednocześnie 44 gminy wykazują ponadprzeciętny poziom dostępności każdej z analizowanych sieci. Taki rozkład wskazuje na potrzebę dalszych działań ukierunkowanych na wyrównanie szans rozwojowych pomiędzy obszarami centralnymi a peryferyjnymi oraz kontynuację inwestycji w infrastrukturę techniczną jako kluczowego elementu poprawy jakości życia mieszkańców.

**Mapa 11.** Udział korzystających z sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w ogóle ludności w województwie w roku 2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

## 2.4. Podsumowanie cząstkowe

Województwo śląskie charakteryzuje się bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturą komunalną, która w wielu aspektach lokuje region wśród liderów krajowych. W obszarach zurbanizowanych sieci te tworzą gęsty i efektywny układ, przy czym występują wyraźne nierówności przestrzenne, szczególnie w zakresie kanalizacji i sieci gazowej, czego konsekwencją są infrastrukturalne „białe plamy” na obszarach peryferyjnych.

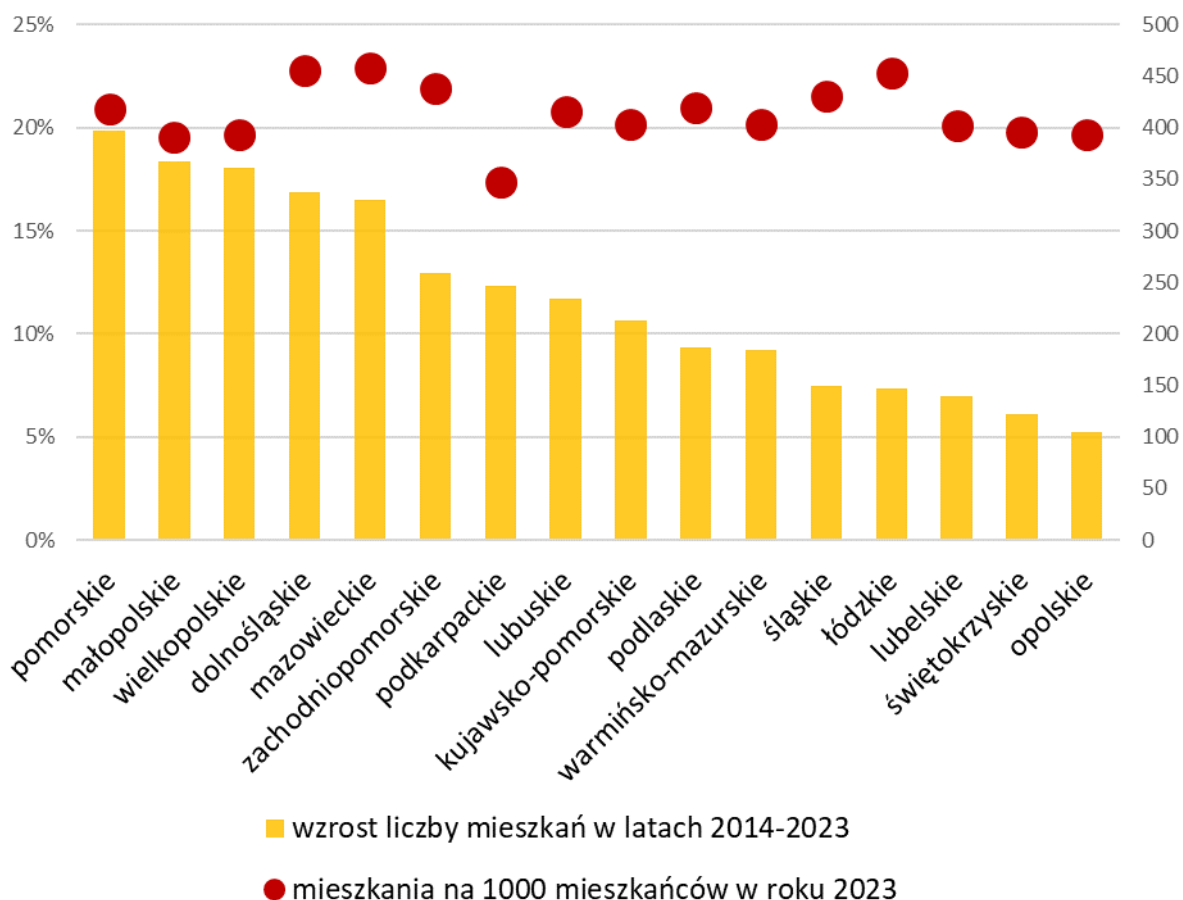
Najbardziej rozwinięta w skali regionu jest infrastruktura wodociągowa, która zapewnia powszechny dostęp do wody w większości gmin. Infrastruktura kanalizacyjna ulega stopniowej rozbudowie, choć jej dostępność jest mocniej zróżnicowana – szczególnie na terenach o rozproszonej zabudowie i poza większymi ośrodkami miejskimi. Sieć gazowa województwa dynamicznie się rozwija, lecz w części gmin nadal występują obszary pozbawione dostępu do tego typu infrastruktury, co wynika zarówno z uwarunkowań przestrzennych, jak i opłacalności inwestycji. W przypadku infrastruktury ciepłowniczej najwyższy stopień rozwoju obserwuje się w dużych ośrodkach miejskich, gdzie sieć jest najbardziej rozbudowana i efektywnie wykorzystywana. W mniejszych gminach dostęp jest ograniczony, w związku z czym potrzeby grzewcze zaspokajane są głównie przez indywidualne źródła ciepła.

Region odznacza się wyraźnym zróżnicowaniem przestrzennym infrastruktury, widocznym zarówno w poziomie jej dostępności, jak i stopniu nasycenia. Różnice odzwierciedlają specyfikę osadniczą województwa, które łączy silnie zurbanizowany centralny obszar z mniej zurbanizowanymi strefami, gdzie dominuje zabudowa rozproszona i niższa gęstość zaludnienia. Pomimo tych różnic infrastruktura komunalna regionu stanowi jeden z najlepiej rozwiniętych systemów w kraju, co bezpośrednio wpływa na jakość życia mieszkańców oraz funkcjonowanie przestrzeni.

### 3. BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE

- Województwo śląskie, będące najsilniej zurbanizowanym regionem, pomimo małej powierzchni wyróżnia się na tle pozostałych regionów pod względem liczby mieszkań, która w 2023 roku wyniosła 1 860 167, co stanowiło prawie 12% zasobów krajowych. Większa ilość mieszkań znajduje się jedynie w województwie mazowieckim (2 523 931). W latach 2014-2023 liczba mieszkań uległa zwiększeniu we wszystkich województwach, przy czym przyrost, jaki odnotowano dla województwa śląskiego (o 7,46%), był jednym z najmniejszych. Gorsze wyniki uzyskały jedynie województwa: opolskie (5,25%), świętokrzyskie (6,08%), lubelskie (6,97%) i łódzkie (7,36%). W strukturze własności zdecydowanie przeważają zasoby osób prywatnych, stanowiące ponad połowę mieszkań w regionie.

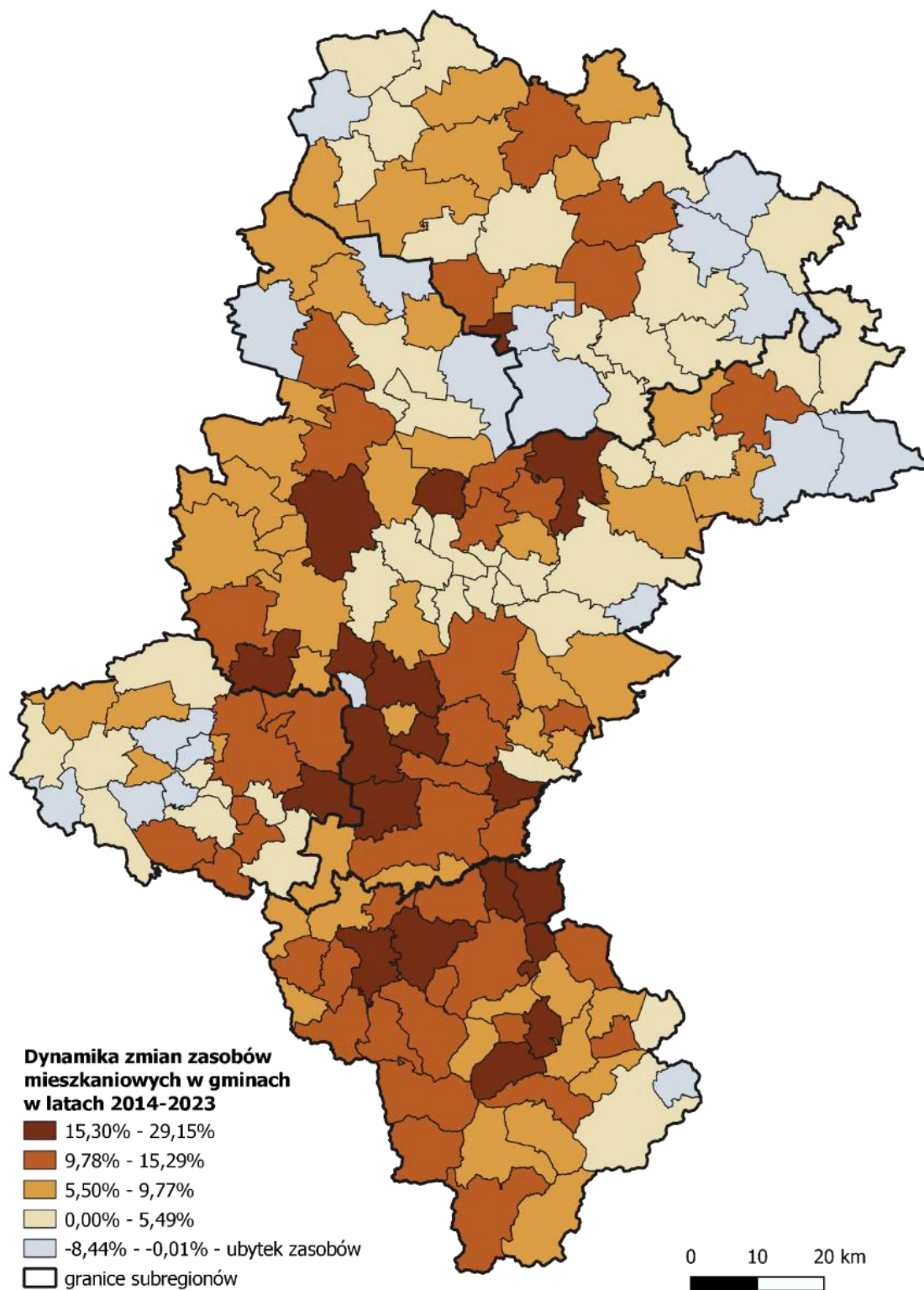
**Wykres 5.** Wzrost liczby mieszkań oraz liczba mieszkań przypadająca na 1 000 mieszkańców w województwach w 2023 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

- Wewnątrz województwa w perspektywie 10-ciu lat liczba mieszkań najintensywniej zwiększyła się w Orzeszu (29,15%), Świerkłańcu, (25,65%) oraz Bojszowach (25,1%). Przyrosty powyżej 20% odnotowano także w Pilchowicach, Łodygowicach, Wilamowicach, Zbrośławicach oraz Gierałtowicach. Można zauważyć, że przyrost liczby mieszkań widoczny jest głównie w gminach położonych w południowej części subregionu centralnego oraz w północnej części subregionu południowego. Obszary, w których liczba mieszkań uległa zwiększeniu znajdują się natomiast przede wszystkim w północnej i zachodniej części województwa. Mieszkań ubyło głównie w gminach wiejskich, w szczególności w Lubomi (-8,44%), Lyskach (-6,72%), Kamienicy Polskiej (-5,99%), Przyrowie (-5,67%) oraz w Pawonkowie (-4,92%)

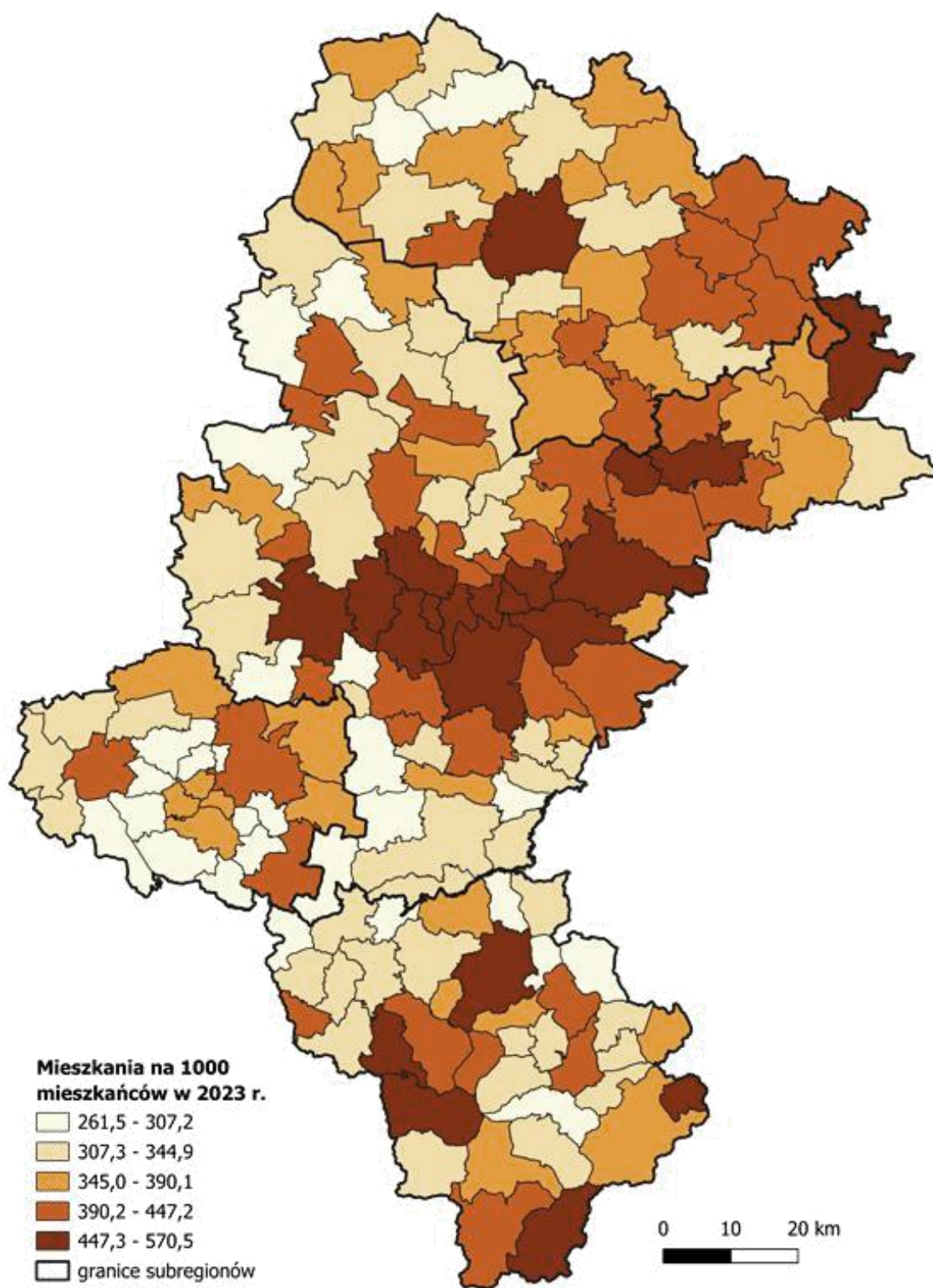
**Mapa 12.** Zmiana wielkości zasobów mieszkaniowych w gminach województwa śląskiego w latach 2014-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.

- Sytuacja przedstawia się jednak nieco inaczej pod względem ilości mieszkań, jaka przypada na 1 000 mieszkańców. W województwie śląskim wynosi ona 430,6, a więc o 14,1% więcej niż w roku 2014 i jest jedną z wyższych wśród regionów. Najwięcej mieszkań na 1 000 mieszkańców przypada w województwie mazowieckim (458), dolnośląskim (456) oraz łódzkim (453,4). Dla porównania na poziomie kraju wartość ta wynosi 419,3. Analizując powyższe dane w zestawieniu z wcześniej przedstawionym bilansem liczby mieszkań w latach 2014-2023 można stwierdzić, że mniejszy przyrost liczby mieszkań w regionie może wynikać z relatywnie mniejszego zapotrzebowania na mieszkania, na co z kolei warto patrzeć przez pryzmat zmniejszającej się liczby ludności. Należy przy tym mieć na uwadze, że dane te nie pokazują rzeczywistego stanu zasobu mieszkaniowego, gdyż na ten składa się także model gospodarstw domowych, styl życia, czy też stan substancji mieszkaniowej. Pod względem liczby mieszkań, jaka przypada na 1 000 mieszkańców w gminach województwa śląskiego szczególnie wyróżniają się gminy rdzenia Metropolii Górnośląskiej, takie jak Katowice (570,5), Chorzów (545), Świętochłowice (513,6), Siemianowice Śląskie (508,5), Sosnowiec (507,3) i Bytom (502,6), a także Wisła (517,6) zlokalizowana w subregionie południowym. Zdecydowanie mniej korzystnie sytuacja prezentuje się w gminach wiejskich, w szczególności w Jejkowicach (261,5), Bojszowach (265), Markowicach (270,6), Bestwinie (275,1) i Lubomi (281). Z gmin miejskich najgorzej sytuacja wypada w Orzeszu, gdzie na 1 000 mieszkańców przypada 297 mieszkań.

**Mapa 13.** Liczba mieszkań w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w gminach województwa śląskiego w 2023 roku

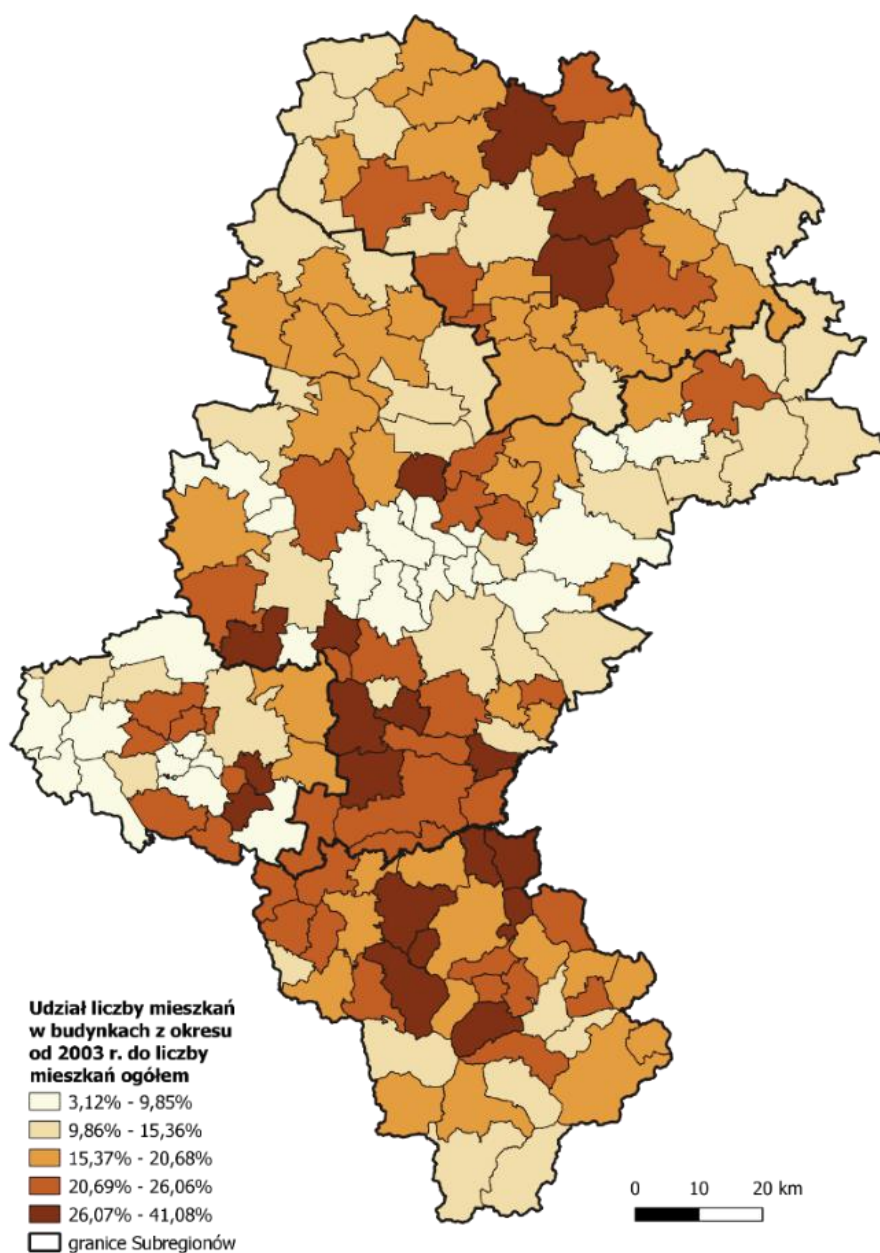


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS.



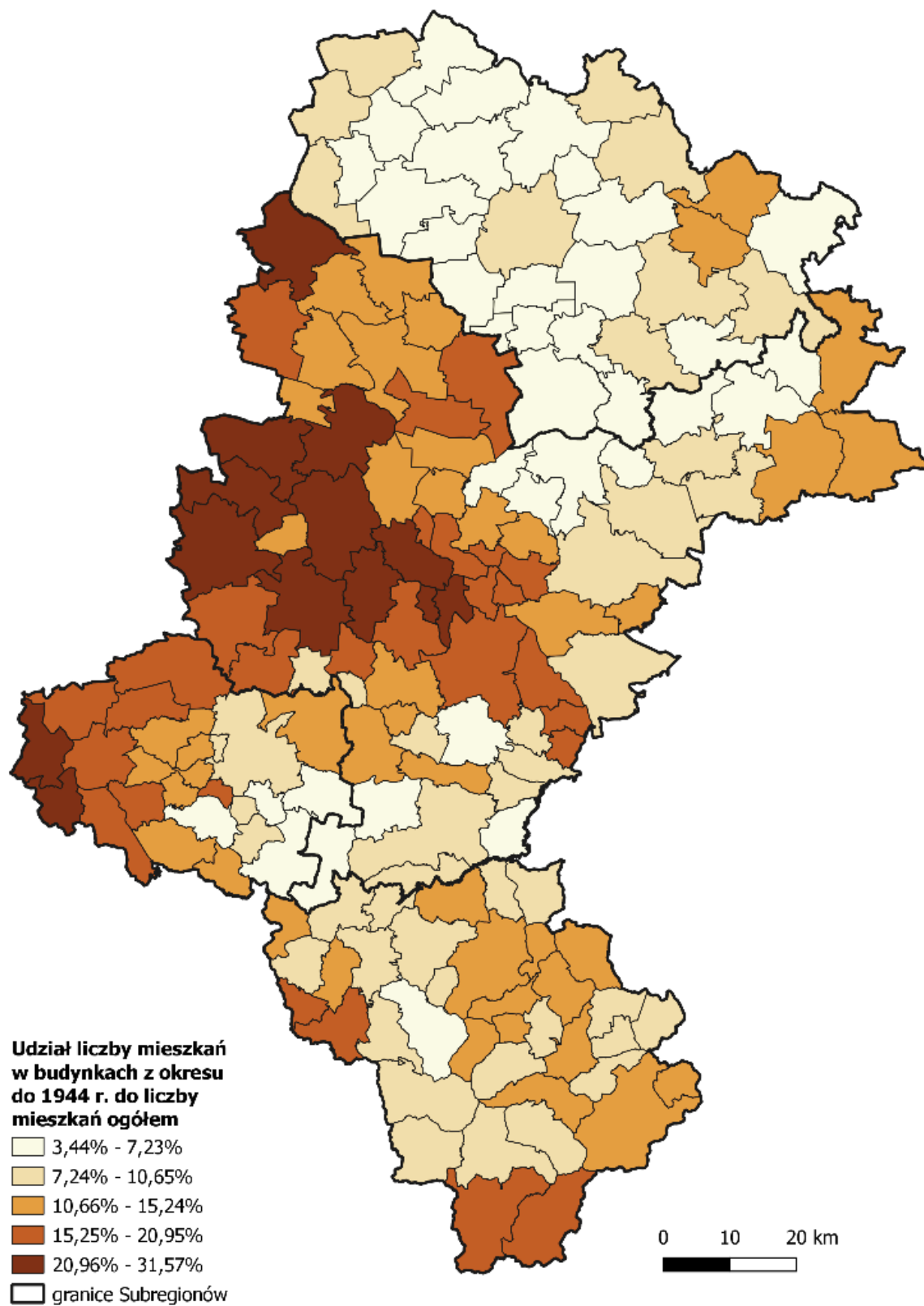
- W przestrzeni województwa śląskiego widoczne jest nierównomierne rozproszenie mieszkań pod względem wieku budynków. Największy udział mieszkań zlokalizowanych w budynkach wybudowanych po 2003 roku widoczny jest w szczególności w okolicy styku subregionu centralnego i południowego. Zachodnia część województwa jest natomiast obszarem koncentracji najstarszych mieszkań, które wybudowano jeszcze przed 1944 roku.

**Mapa 14.** Udział mieszkań w budynkach wybudowanych po 2003 roku w mieszkaniach ogółem w gminach województwa śląskiego w 2021 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (NSP 2021).

**Mapa 15.** Udział mieszkań w budynkach wybudowanych do 1944 roku w mieszkaniach ogółem w gminach województwa śląskiego w 2021 roku



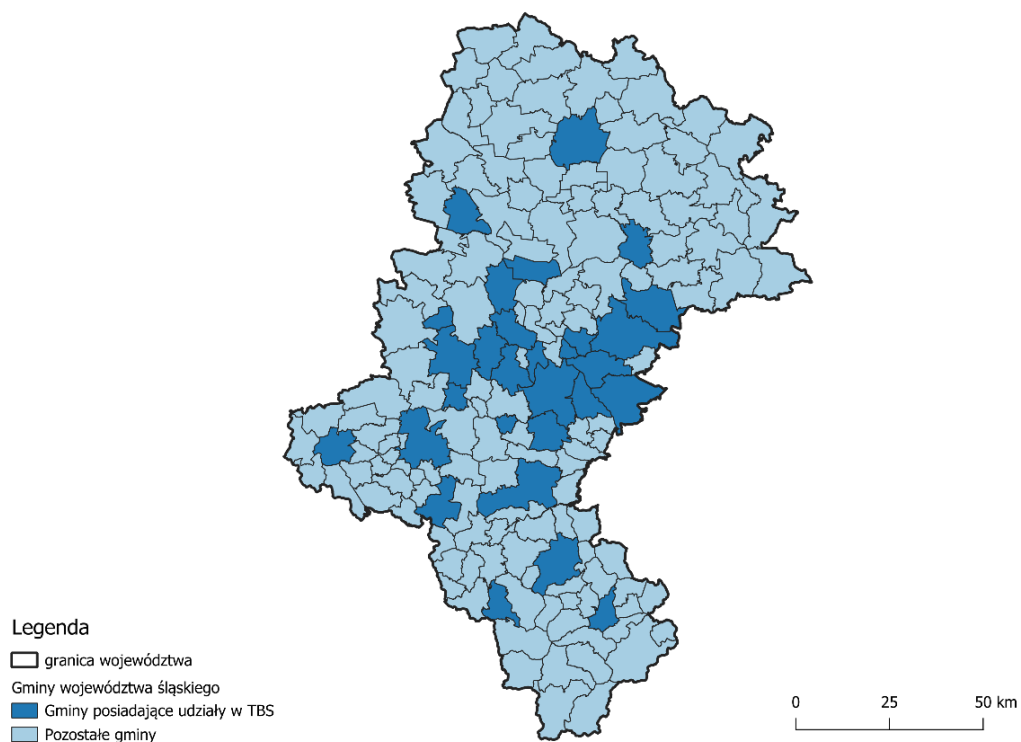
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (NSP 2021).

- Województwo śląskie wyróżnia się na tle innych regionów największą liczebnością mieszkań będących w zasobach gmin, która w 2024 roku wynosiła 147 216 lokali, co stanowiło prawie 8% wszystkich mieszkań. Oznacza to, że na 1 000 mieszkańców województwa przypadały średnio około 34 mieszkania z zasobu gmin. W regionie było też jednak najwięcej gospodarstw domowych oczekujących na lokale z zasobu gminnego. Na listę oczekujących na najem wpisane były 11 903 gospodarstwa domowe, z których 7 315 oczekiwało na najem komunalny (z wyłączeniem lokali zamiennych i tymczasowych pomieszczeń), 2 867 na najem socjalny, 1 189 na najem socjalny w ramach eksmisji, natomiast 532 na pomieszczenie tymczasowe. Łączne zapotrzebowanie na najem lokali z zasobu mieszkaniowego gmin, do którego wlicza się zarówno liczbę lokali niespełniających standardów technicznych, jak i liczbę oczekujących osób również było najwyższe i wynosiło 29 886 mieszkań (prawie 21% zapotrzebowania krajowego), z czego były potrzebne 14 604 mieszkania w ramach najmu lokali mieszkalnych i 15 282 lokale socjalne.

- Najwięcej mieszkań w regionie posiadały w swoich zasobach miasta na prawach powiatu, w szczególności Katowice (14 507), Gliwice (10 140) i Chorzów (9 919). Biorąc pod uwagę liczbę ludności można jednak zauważyć, że najwięcej mieszkań gminnych przypadało na 1 000 mieszkańców w Świętochłowicach (prawie 110), Chorzowie (prawie 100) oraz Piekarach Śląskich (nieco ponad 87). Miasta te charakteryzowały się także wysoką liczbą gospodarstw domowych oczekujących na najem, co pokazuje istotne potrzeby w zakresie rozbudowy gminnego zasobu mieszkań.

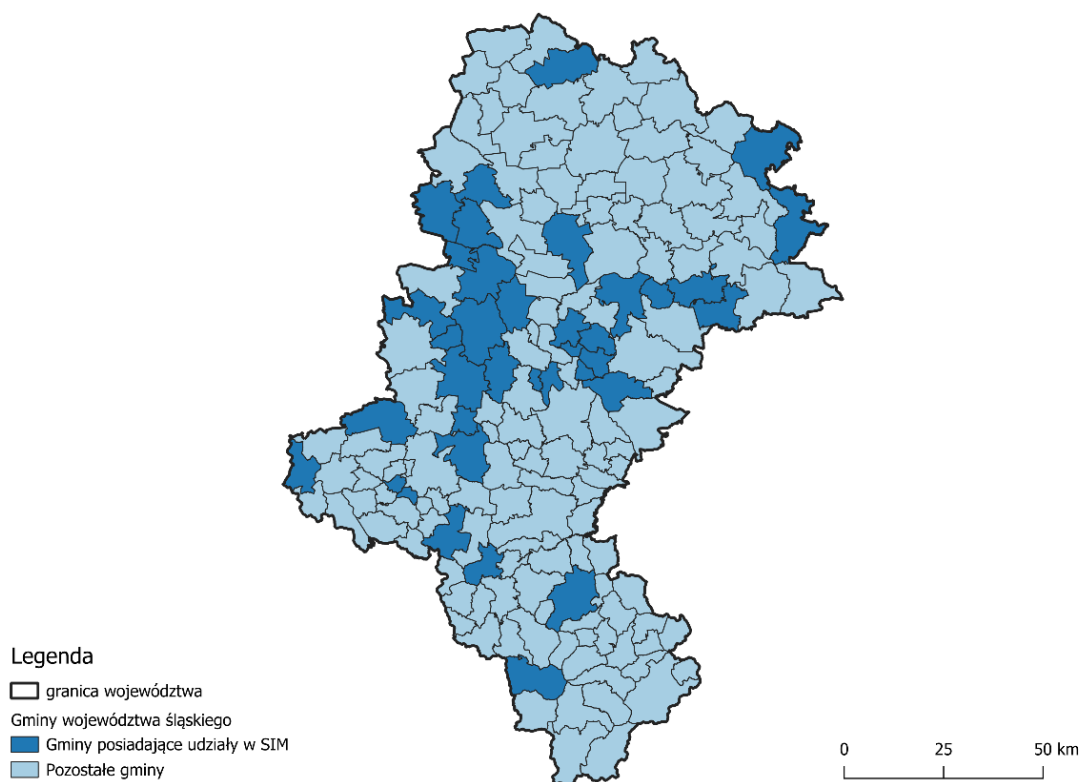
- W Polsce działalność w ramach społecznego budownictwa czynszowego prowadzi 230 Towarzystw Budownictwa Społecznego (TBS). W przybliżeniu ponad 750 gmin (30%) jest objętych działalnością TBS lub Społecznych Inicjatyw Mieszkaniowych (SIM) (Na podstawie ekspertyzy „Mieszkalnictwo w miastach” UMWSL, 2025). Na terenie województwa śląskiego społeczne budownictwo czynszowe funkcjonuje w 54 z 167 gmin. Udziały w TBS posiada 29 gmin natomiast w SIM 37. Aktywność spółek w obszarze budownictwa na wynajem charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem i można uznać, że nie stanowi wystarczającej odpowiedzi na problemy z dostępnością przystępnych cenowo mieszkań.

**Mapa 16.** Gminy województwa śląskiego posiadające udziały w TBS



Źródło: Ekspertyza „Mieszkalnictwo w miastach”, 2025 roku.

**Mapa 17.** Gminy województwa śląskiego posiadające udziały w SIM

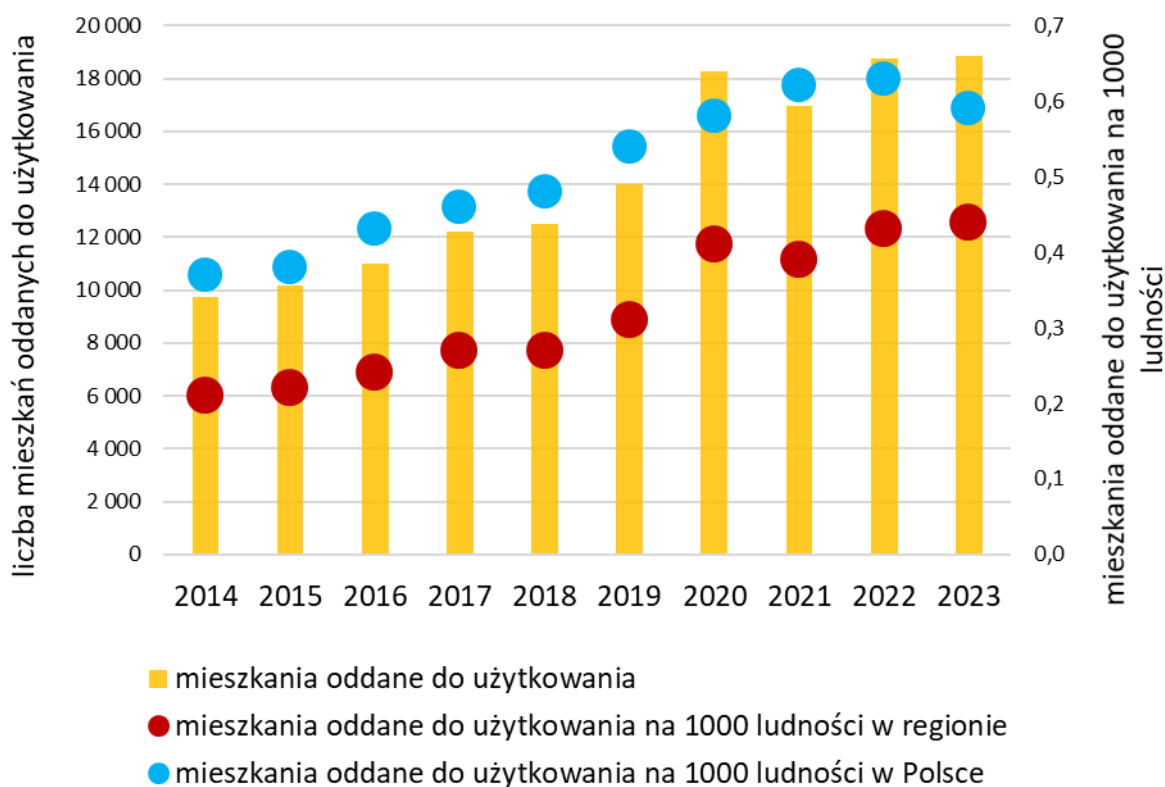


Źródło: Ekspertyza „Mieszkalnictwo w miastach”, 2025 roku.

- W 2023 roku w województwie śląskim wybudowano 9 289 budynków mieszkalnych, co przekładało się na nieco ponad 9% udziału w budynkach mieszkaniowych wybudowanych w kraju. Podobnie jak w innych województwach, wśród nowych budynków w regionie zdecydowanie przeważały domy jednorodzinne (ponad 97%), z których większość została wybudowana przez inwestorów indywidualnych. Taka ilość wybudowanych budynków przełożyła się na 18 858 oddanych do użytkowania mieszkań, wśród których dominowały przeznaczone na sprzedaż lub wynajem (56,8%). Mieszkania wybudowane na potrzeby indywidualne stanowiły 40,8% natomiast mieszkania komunalne i społeczne czynszowe odpowiednio 1,1% i 1,3%. Najmniejsze efekty w zakresie budownictwa widoczne są w obszarze zasobów spółdzielczych odpowiadających za zaledwie 0,1% oddanych do użytkowania mieszkań.

- Łącznie w latach 2014-2023 w regionie zakończono budowę 142 466 mieszkań, a więc 7% względem kraju. Warto zwrócić uwagę na gwałtowny przyrost, jaki nastąpił w 2020 roku niemal jedynie w województwie śląskim, który mógł świadczyć zarówno o zintensyfikowanych pracach w celu zakończenia budowy w tym okresie, jak i formalnym odbiorem wcześniejszych inwestycji. Województwo śląskie choć zajmuje szóstą pozycję wśród województw zarówno w zakresie liczby mieszkań oddanych do użytkowania w 2023 roku, jak i łącznie w ciągu 10-ciu lat, to po odniesieniu tej wartości do liczby ludności wynik regionu można uznać za jeden z gorszych w kraju, co świadczy o relatywnie niewielkim przyroście nowych zasobów. Warto także zwrócić uwagę na inny wskaźnik obrazujący zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych, jakim jest ilość mieszkań oddanych do użytkowania w przeliczeniu na 1 000 zawartych małżeństw. W województwie śląskim od 2014 systematycznie on wzrastał. W 2023 roku na 1 000 zawartych małżeństw przypadało 1 175 oddanych do użytkowania mieszkań, co względem 2014 roku oznaczało wzrost o prawie 275%.

**Wykres 7.** Mieszkania oddane do użytkowania w województwie śląskim w latach 2014-2023



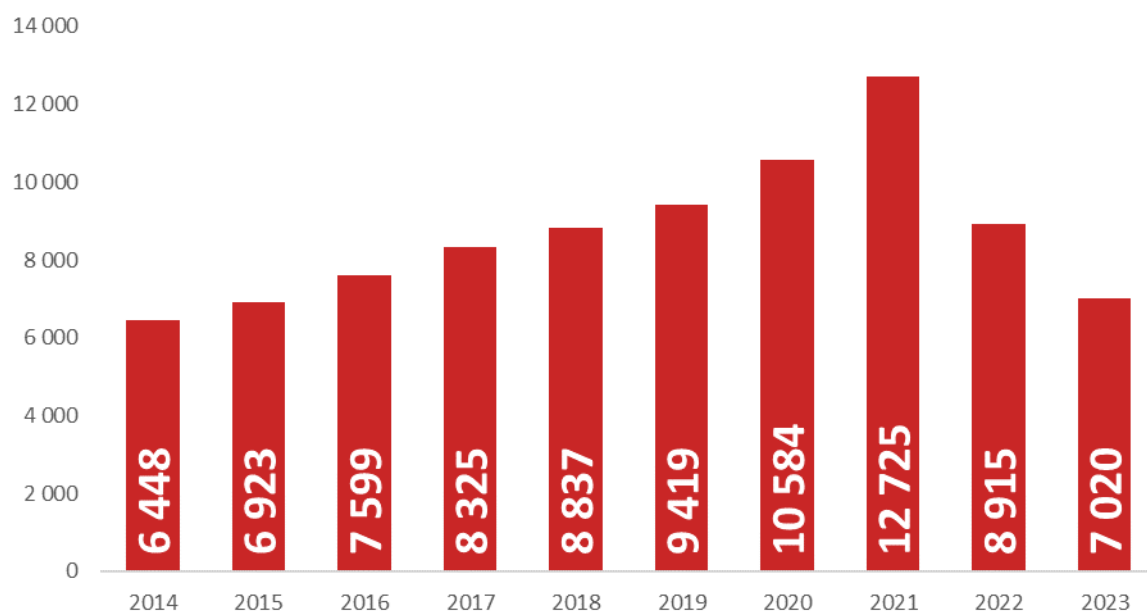
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- Na poziomie gmin, w przeliczeniu na 1 000 ludności, najwięcej mieszkań oddano do użytkowania w Łodygowicach (15), Wiśle (10,7), Katowicach (10,6), Starczy (9,7) oraz w Porębie (9). Na przeciwnym biegunie znalazły się natomiast takie gminy jak Pszów (0,7), Będzin (0,8), Krzanowice (0,9), czy też Herby (1,1). Przeciętna powierzchnia użytkowa oddanych mieszkań aż w 141 gminach (84,43%) była wyższa od wartości na poziomie regionu wynoszącej 94 m<sup>2</sup>. Najwyższą przeciętną powierzchnię posiadają nowe mieszkania w Rudniku (209,4 m<sup>2</sup>), Pszowie (201,3 m<sup>2</sup>), Markłowicach (197,5 m<sup>2</sup>) oraz Radlinie (195,4 m<sup>2</sup>), natomiast najniższą w Chorzowie (55,4 m<sup>2</sup>), Katowicach (57 m<sup>2</sup>), Żywcu (66,6 m<sup>2</sup>), Sosnowcu (68,2 m<sup>2</sup>) oraz Częstochowie (76,3 m<sup>2</sup>).

- W 2023 roku odnotowano 7 020 pozwoleń na budowę i zgłoszeń z projektem, z których ponad 88% dotyczyło budowy w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. W latach 2014-2023 łącznie zatwierdzono 86

795 pozwoleń lub zgłoszeń z projektem, z czego najwięcej w 2020 (10 584) i 2021 roku (12 725), co w połączeniu z danymi o ilości wybudowanych budynków świadczy o wzmożonej skali inwestycji w tym okresie, a jednocześnie o względnym nasyceniu rynku w późniejszych latach.

**Wykres 8.** Liczba pozwoleń na budowę i zgłoszeń z projektem w województwie śląskim w latach 2014-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- W 2023 roku najwięcej pozwoleń na budowę i zgłoszeń z projektem zostało zarejestrowanych w miastach Metropolii Górnośląskiej oraz aglomeracji, zwłaszcza w miastach centralnych. W Bielsku-Białej ich ilość wyniosła aż 173, w Rybniku 165, natomiast w Katowicach i Częstochowie odpowiednio 153 i 148. Warto jednak zauważyć, że we wszystkich wymienionych miastach liczba pozwoleń na budowę i zgłoszeń budowy z projektem zmniejszyła się w porównaniu z 2018 rokiem. średnio o 29%, a więc silniej niż na poziomie regionu (20,6%). Największej ilości budynków wydane zgody na budowę dotyczyły w Mysłowicach (251), co przy stosunkowo małej liczbie zgłoszeń z projektem i pozwoleń na budowę (89) świadczy o dużej skali inwestycji deweloperskich w tym mieście.

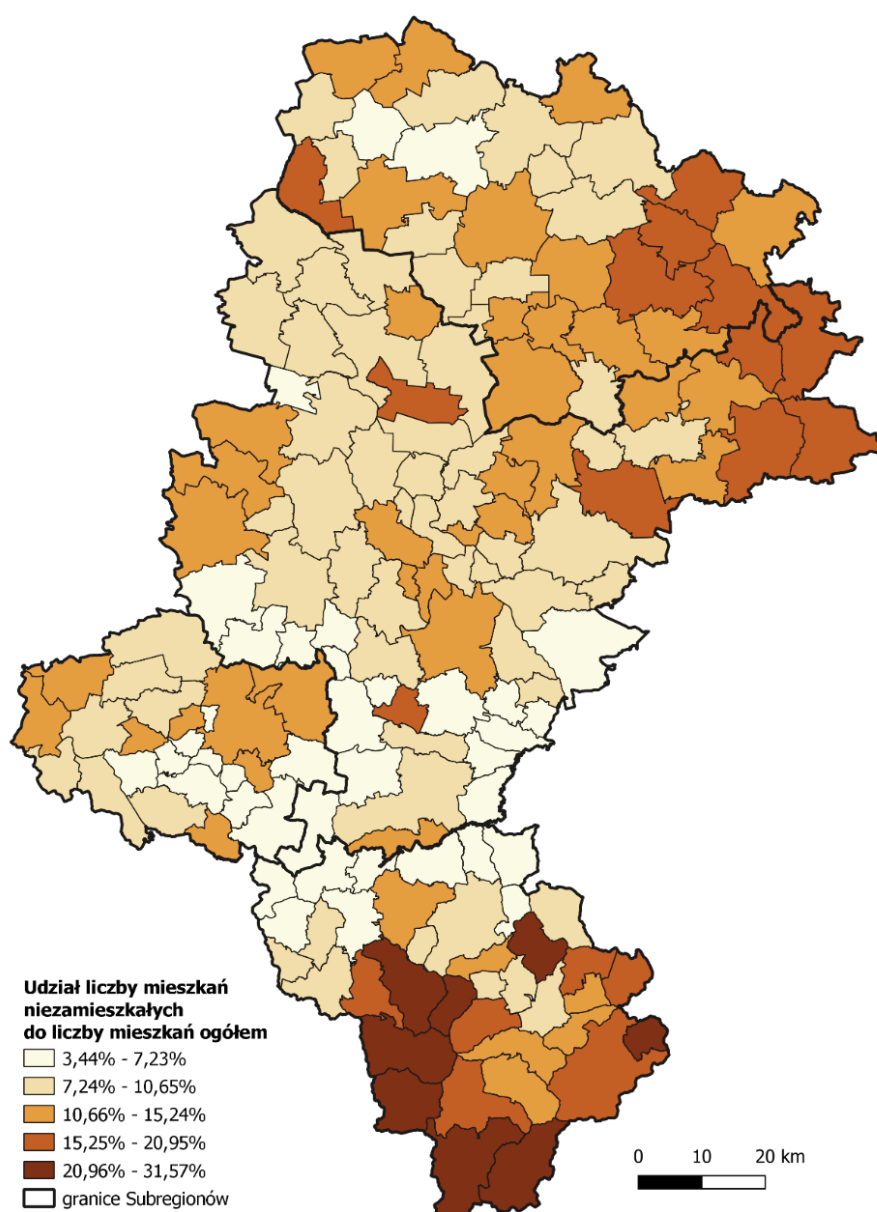
- Średnie ceny z transakcji rynkowych za m<sup>2</sup> w regionie należą do najniższych w kraju. W 2023 roku za 1 m<sup>2</sup> lokalu mieszkaniowego kupujący mieszkanie w województwie śląskim musiał zapłacić średnio 5 826 zł, a więc o 34% mniej niż według średniej dla kraju. Niższe wyniki uzyskały jedynie województwa lubuskie (5 461 zł) i opolskie (5 217 zł). Różnica pomiędzy ceną za 1 m<sup>2</sup> nowych mieszkań a używanych wyniosła w regionie 1 703 zł. Zarówno na rynku pierwotnym, jak i wtórnym niższą ceną za m<sup>2</sup> charakteryzowały się lokale o większej powierzchni. Region zalicza się do obszarów, gdzie w porównaniu z rokiem 2014 średnie ceny najmocniej wzrosły. W tym okresie w województwie śląskim odnotowano wzrost o ponad 116%, co stanowiło drugi najwyższy wynik po województwie lubuskim (ponad 117%), przy wzroście w kraju nieprzekraczającym 80%. Rosnące ceny nie obniżają jednak znacząco atrakcyjności cenowej mieszkań w regionie. Warto zwrócić tu uwagę na relację wynagrodzeń do cen mieszkań, która choć zmniejszyła się względem 2014 roku, to nadal jest najkorzystniejsza ze wszystkich województw. W 2023 roku za przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw kupujący mógł bowiem nabyć 1,32 m<sup>2</sup> mieszkania, a więc znacząco więcej niż na poziomie kraju (0,9 m<sup>2</sup>).

- Najwyższe średnie ceny za m<sup>2</sup> wśród powiatów województwa śląskiego występują w Katowicach (7 665 zł), powiecie bielskim (7 053 zł), żywieckim (7 016 zł) oraz cieszyńskim (6 932 zł), natomiast najniższe w Jastrzębiu-Zdroju (3 903 zł), powiecie wodzisławskim (3 861 zł), Bytomiu (3 624 zł), a także w powiecie rybnickim (3 620 zł). Największe wzrosty cen odnotowano w powiatach, w których obecne ceny zaliczają się do najwyższych. W powiecie bielskim, Katowicach oraz powiecie żywieckim ceny wzrosły o ponad 4 000 zł w przeliczeniu za 1 m<sup>2</sup> mieszkania. Ceny wyższe od wartości na poziomie regionu występują łącznie w 9 powiatach.

- Według BDL GUS w województwie śląskim w 2024 roku było 9 508 pustostanów, należących do innych podmiotów niż gmina, co stanowiło prawie 12% niezamieszkanymi mieszkań w kraju i było czwartym wynikiem wśród województw. Podobnie jak na poziomie kraju, w regionie najwięcej pustostanów znajdowało się w zasobach osób fizycznych w budynkach objętych wspólnotami mieszkaniowymi (67,16%). Dane z Narodowego Spisu Powszechnego (2021 rok) mówią natomiast o 184 794 niezamieszkanymi mieszkaniach, których najwięcej, bo aż 20 430

zlokalizowanych jest w Katowicach, co stanowi ponad 11% niezamieszkałych mieszkań w regionie. Duża ilość niezamieszkałych mieszkań występuje także w innych większych ośrodkach miejskich, w szczególności w Częstochowie (11 570), Sosnowcu (8 583), Bytomiu (8 355) oraz w Bielsku-Białej (7 955). Największy udział niezamieszkałych lokali odnotowano natomiast w południowej części województwa: w Koszarawie (31,57%), Brennej (27,01%) oraz Szczyrku (26,59%).

**Mapa 18.** Udział mieszkań niezamieszkałych w mieszkaniach ogółem w województwie śląskim w 2021 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS (NSP 2021).

- Liczba niezamieszkałych mieszkań w zasobie gminnych wyniosła w województwie śląskim 15 593 i była drugą najwyższą wartością po województwie mazowieckim. Należy przy tym zwrócić uwagę, że w województwie śląskim mieściło się prawie 20% wszystkich gminnych niezamieszkałych mieszkań w kraju. Główną przyczyną braku najmu w zasobie gminnym w regionie było przeznaczenie mieszkania do remontu. Najwięcej gminnych pustostanów w regionie zlokalizowanych było w Katowicach (2 106), Bytomiu (1 903), Chorzowie (1 743) oraz Bielsku-Białej (1 147).

### **3.1. Podsumowanie cząstkowe**

Silny stopień zurbanizowania województwa znajduje odzwierciedlenie w strukturze mieszkaniowej. Region, mimo niewielkiej powierzchni, posiada jeden z największych zasobów mieszkań w kraju, chociaż tempo przyrostu nowych lokali w ostatniej dekadzie należało do jednych z najniższych. Jednocześnie wysoka liczba mieszkań w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców wskazuje na malejące zapotrzebowanie związane głównie ze spadkiem liczby ludności. Zróżnicowanie przestrzenne widoczne jest zarówno pod względem liczby, jak i standardu mieszkań – nowa zabudowa koncentruje się głównie w południowych i podmiejskich gminach, podczas gdy zachodnia część województwa charakteryzuje się dużym udziałem starszej zabudowy.

Problemem pozostaje przestarzała struktura wiekowa zasobu mieszkaniowego, duża liczba pustostanów oraz znaczne zapotrzebowanie na mieszkania komunalne, zwłaszcza w miastach rdzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pomimo relatywnie niskich cen mieszkań na tle kraju, rosnące koszty zakupu i utrzymania lokali pogłębiają wyzwania społeczne, szczególnie na obszarach o kumulacji problemów gospodarczych i demograficznych.

## 4. TRANSPORT

### 4.1. Transport drogowy

- W 2023 roku w Polsce było 428,4 tysięcy km dróg publicznych, w tym w województwie śląskim 24,8 tysięcy km. W porównaniu do 2014 roku długość dróg publicznych w Polsce wzrosła o 11,3 tysięcy km, podczas gdy w województwie śląskim w tym czasie ubyło prawie 0,9 tysięcy km takich dróg. Wskaźnik długości dróg w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> powierzchni wynosił w Polsce 136,5 km, a dla województwa śląskiego 201,1 km i była to druga wartość wśród wszystkich województw. Drogi krajowe, w tym autostrady i drogi ekspresowe w 2023 roku miały długość 1 278 km, drogi wojewódzkie 1 507 km, a powiatowe 6 302 km. Najwięcej dróg publicznych w województwie śląskim stanowiły drogi gminne o długości 15 721 km. W 2023 roku w województwie śląskim było 31,1 km autostrad i dróg ekspresowych na 1 000 km<sup>2</sup> powierzchni, a wskaźnik długości samych autostrad na 1 000 km<sup>2</sup> wyniósł 20,3 km. Oba wskaźniki plasowały województwo śląskie na pierwszym miejscu w kraju.

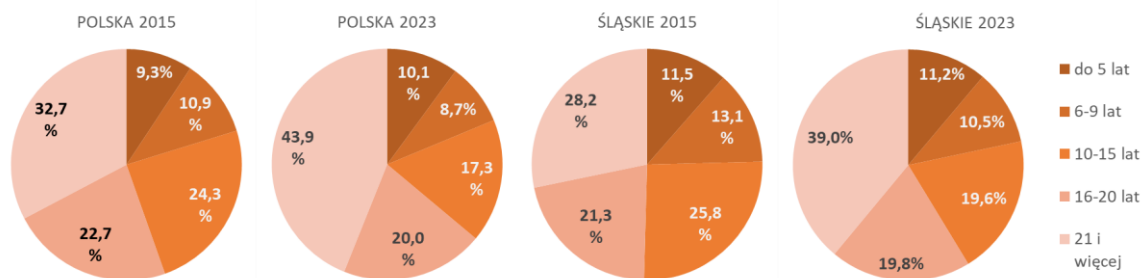
- Liczba pojazdów w Polsce wykazuje wyraźną tendencję wzrostową. W 2014 roku w Polsce było zarejestrowanych 26,5 milionów pojazdów samochodowych i ciągników, a w 2023 roku ta liczba wzrosła o ponad 9,4 milionów sztuk. W województwie śląskim w 2014 roku było prawie 2,9 milionów pojazdów, co stanowiło 10,8% wszystkich pojazdów w Polsce. W 2023 roku pojazdów samochodowych i ciągników zanotowano już prawie 3,7 milionów, ale równocześnie udział regionu spadł do 10,3% ogółu pojazdów w Polsce. Wolniejszy przyrost liczby pojazdów w województwie śląskim może wynikać z wysokiego stopnia urbanizacji regionu, dużej gęstości zaludnienia a także relatywnie dobrej dostępności transportu publicznego, szczególnie w obszarach miejskich, co sprawia, że część mieszkańców chętniej wybiera transport publiczny. Wśród pojazdów zdecydowaną większość stanowią samochody osobowe. W 2023 roku liczba samochodów osobowych była w kraju o 36,1% wyższa niż w roku 2014 (wzrost z 20,0 milionów do 27,2 milionów). Natomiast w samym województwie śląskim w 2014 roku jeździło ich ponad 2,3 milionów, a w 2023 roku niemal 3,0 milionów (przyrost był zatem nieco wolniejszy i wyniósł 27,8%).

Pod względem liczby zarejestrowanych samochodów osobowych województwo śląskie niezmiennie plasowało się na drugim miejscu w Polsce, po województwie mazowieckim, a przed wielkopolskim.

- Wraz ze wzrostem liczby pojazdów następuje starzenie się floty pojazdów: Wprawdzie liczba samochodów nowych lub relatywnie nowych (samochody młodsze niż 10 lat) jest coraz wyższa, niemniej ich udział w całej flocie pojazdów w Polsce się zmniejszył (z 20,2% do 18,8%). Jednocześnie nastąpił znaczący przyrost udziału samochodów w wieku powyżej 20 lat (w 2023 roku ich udział w Polsce wyniósł prawie 44% i był wyższy o 11,2 punktów procentowych niż w roku 2015). Struktura wiekowa samochodów osobowych w województwie śląskim była nieco korzystniejsza. Samochody młodsze niż 10 lat stanowiły w 2023 roku 21,7% ogółu (spadek względem 2015 roku o 2,9 punktów procentowych), natomiast samochody najstarsze (grupa pojazdów powyżej 20 lat) miały udział 39% (wzrost udziału o 10,8 pp względem 2015 roku).

- Spadek udziału pojazdów do 10 lat w całej flocie pojazdów (pomimo wzrostu ich bezwzględnej liczby) może wskazywać na rosnące koszty zakupu nowych, co przekłada się na preferencję dla tańszych, starszych pojazdów. Skutkuje to wzrostem udziału pojazdów powyżej 20 lat, co wskazuje także na fakt, że nowe rejestracje nie nadążają za tempem starzenia się istniejącej floty. Wysoki udział pojazdów zaawansowanych wiekowo wskazuje na barierę ekonomiczną, która często uniemożliwia nabycie mieszkańcom nowego pojazdu. Jednocześnie przekłada się to na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwagi na pogarszający się stan techniczny pojazdów oraz większy negatywny wpływ eksploatacji takich pojazdów na środowisko.

### Rysunek 3. Pojazdy w latach 2015 i 2023 według grup wieku w Polsce i województwie śląskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

- Liczba samochodów osobowych przypadających na 1 mieszkańca była w 2023 roku województwie śląskim niższa niż w Polsce ogółem. Województwo śląskie znalazło się na 12 pozycji (689,4 samochody na 1000 mieszkańców) wśród 16 województw, podczas gdy średnia krajowa wynosiła 723,4 samochody na 1000 mieszkańców. W porównaniu do roku 2013 województwo śląskie obniżyło swoją pozycję o 3 lokaty (9.miejsce z liczbą 494,4 pojazdy na 1000 osób, przy średniej dla kraju równej 503,7 pojazdów). Niższa liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na liczbę mieszkańców może wynikać z faktu, że województwo śląskie to region o najwyższym w kraju stopniu urbanizacji. Wysoka gęstość zaludnienia i najgęstsza sieć drogowa w kraju przekładają się na znaczny ruch pojazdów. Przy względnie dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego i niewielkich odległości na jakie przemieszczają się mieszkańcy, część z nich może być bardziej skłonna do rezygnacji z własnego samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Relatywnie wysoki jest zatem w regionie potencjał do dalszego rozwoju transportu publicznego oraz większego nacisku na rozwijanie transportu rowerowego i pieszego jako alternatywnych względem motoryzacji indywidualnej.

- Natężenie ruchu na drogach wykazuje stałą tendencję wzrostową. Duża część dróg w ośrodkach miejskich cechuje się dużym natężeniem ruchu i znaczącym przeciążeniem w okresach szczytów komunikacyjnych. Zgodnie z Generalnym Pomiarem Ruchu przeprowadzonym w latach 2020-21 na sieci dróg krajowych i wojewódzkich średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych na drogach krajowych wyniósł 13 568 pojazdów/dobę (przyrost o 21,4% względem pomiaru z

2015 roku), a w województwie śląskim był o 66,7% wyższy (22 619 pojazdów/dobę, co oznaczało przyrost względem 2015 roku o 13%).

- Jednocześnie SDRR mierzony wyłącznie na drogach wojewódzkich zgodnie z pomiarami z lat 2020-2021 wyniósł w województwie śląskim 5 964 poj./dobę, przy średniej krajowej 4 231 poj./dobę (w porównaniu do 2015 roku stanowiło to przyrost odpowiednio o 8,9% i 20,2%). Ponadto w województwie śląskim znalazło się 20 odcinków dróg krajowych, na których SDRR przekraczał 50 tysięcy poj./dobę, w tym dwa odcinki, gdzie SDRR był wyższy niż 100 tysięcy poj./dobę. Największy SDRR w województwie śląskim zmierzony został na drodze nr S86 na odcinku Sosnowiec – Katowice (SDRR = 112 736 poj./dobę) oraz autostrada A4 w Katowicach na odcinku między węzłami Murckowska i Mikołowska (SDRR = 105 033 poj./dobę). Natężenie ruchu przekraczające 35 tysięcy pojazdów na dobę zmierzone zostało:

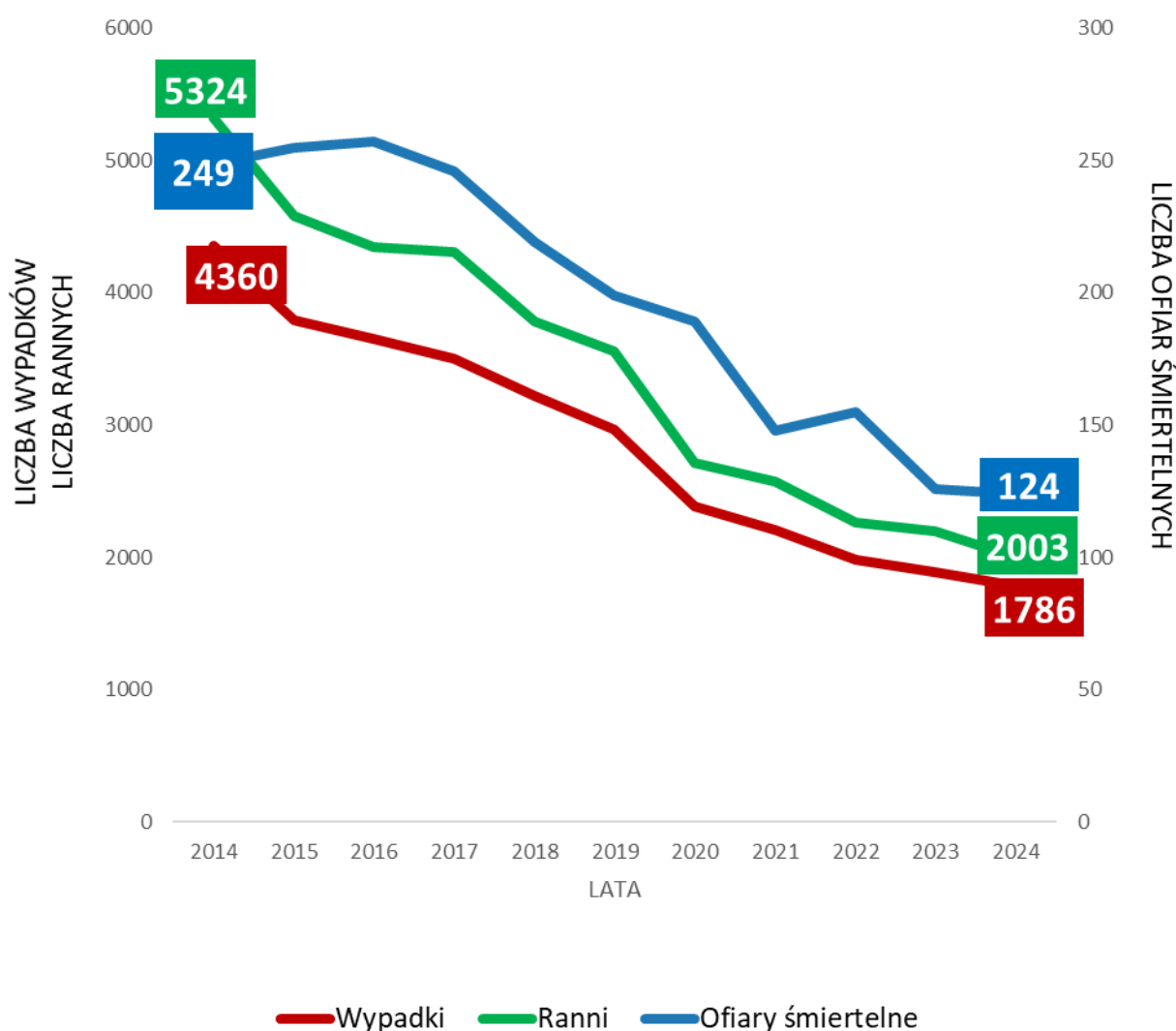
- Na całym odcinku A4 w województwie śląskim;
- Na fragmencie autostrady A1 pomiędzy Gliwicami a Żorami;
- Wskazany powyżej odcinku S86;
- Fragmentach drogi DK86 na terenie Będzina;
- Fragmentach drogi ekspresowej S1 pomiędzy Dąbrową Górniczą a Mysłowicami oraz pomiędzy Bielskiem-Białą a Buczkowicami;
- Drodze krajowej nr 1 pomiędzy Tychami a Bielskiem-Białą;
- Drodze ekspresowej S52 na odcinku Jasienica-Bielsko-Biała;
- Fragmentach drogi DK44/DK81 w Mikołowie.

- Pomimo stale wzrastającego natężenia ruchu na drogach odnotowuje się wyraźną poprawę bezpieczeństwa ruchu. W latach 2014–2024 w województwie śląskim liczba wypadków spadła z 4 360 do 1 786 (–59%). Następstwem tego było zmniejszenie liczby ofiar wypadków, liczba rannych spadła o 62%, natomiast liczba ofiar śmiertelnych obniżyła się o 50%.

- Mimo mniejszej liczby zdarzeń drogowych ich skutki stały się bardziej tragiczne. Liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 wypadków wzrosła w województwie śląskim z 5,7 do 6,9. Wzrost wskaźnika ofiar śmiertelnych na 100

wypadków przy jednoczesnym spadku ogólnej liczby zdarzeń sugeruje, że wypadki, do których dochodzi mają bardziej poważny charakter. Stan infrastruktury drogowej ulega stopniowej poprawie, co z jednej strony przekłada się na większe bezpieczeństwo ruchu, niemniej jednocześnie wiąże się z możliwością rozwijania relatywnie wyższych prędkości. To z kolei zwiększa ryzyko poważniejszych skutków ewentualnych zdarzeń drogowych.

**Wykres 9.** Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków (ofiary śmiertelne, ranni) w woj. śląskim w latach 2014-2024



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Strona internetowa Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego](#) (stan na dzień 20.08.2025).

- W województwie śląskim występują wyraźne zróżnicowania zarówno pod względem liczby wypadków, jak i ich ciężkości. Najwięcej wypadków drogowych w 2024 roku miało miejsce w dużych miastach – w Katowicach i Częstochowie (ponad 140 wypadków w każdym z nich). Znacząca liczba wypadków miała również miejsce w powiatach tarnogórskim, częstochowskim i zawierciańskim. Ogólna liczba wypadków nie idzie w parze z ich śmiertelnością. Wskaźnik ofiar śmiertelnych na 100 wypadków jest tam relatywnie niski. Podobnie sytuacja wygląda w obszarach miejskich. Wynikać to może z faktu, że większe natężenie ruchu w tych obszarach przekłada się na niższą prędkość jazdy, co w pewnym stopniu ogranicza skutki zdarzeń. Jednocześnie w miastach relatywnie łatwiej o szybszą pomoc medyczną.

**Mapa 19.** Konsekwencje wypadków drogowych w powiatach województwa śląskiego w 2024 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Strona internetowa Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego](#) (stan na dzień 20.08.2025).

- Tragiczne skutki wypadków najbardziej widoczne są szczególnie w otoczeniu Metropolii Górnośląskiej oraz w regionach peryferyjnych - na północy i południu województwa. Może to wynikać z większych prędkości na drogach poza obszarami zabudowanymi, gorszej infrastruktury oraz dłuższego czasu dotarcia służb ratunkowych.

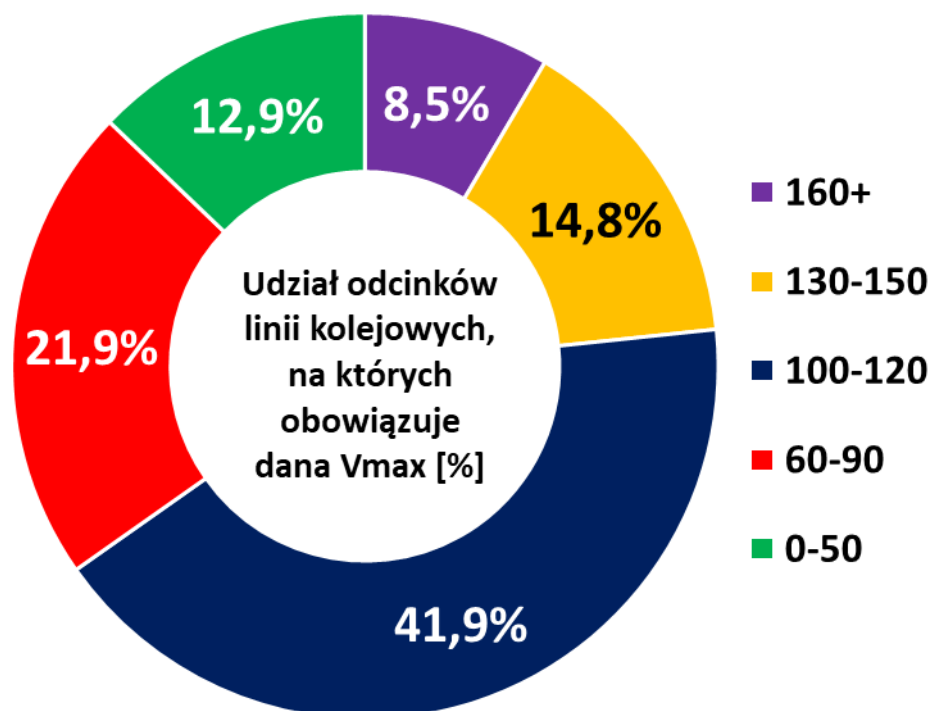
- Istotnym zagadnieniem w zakresie bezpieczeństwa drogowego są zdarzenia z udziałem rowerzystów. Dążąc do ograniczenia ruchu pojazdów silnikowych i szerszego wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych w transporcie należy dążyć do zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa dla rowerzystów, jako grupy, która jest bardziej narażona na negatywne skutki wypadków i kolizji niż kierujący pojazdami silnikowymi. W 2024 roku w porównaniu do roku 2023 liczba zdarzeń (wypadków i kolizji) z udziałem rowerzystów w województwie śląskim zwiększyła się z 1 266 do 1 379 (przyrost o 8,9%) Jednocześnie zwiększył się udział wypadków w całkowitej ilości zdarzeń, a więc zdarzeń niosących ze sobą poważniejsze skutki dla ich uczestników (w 2023 wypadki stanowiły 22,1% ogółu zdarzeń, a w 2024 roku liczba ta wzrosła do 23,3%). Rośnie zatem liczba niebezpiecznych zdarzeń z udziałem rowerzystów, a ich skutki również stają się poważniejsze.

## 4.2. Transport kolejowy

- Wskaźnik długości linii kolejowych w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> powierzchni w województwie śląskim charakteryzuje się najwyższą wartością wśród wszystkich regionów. Na każde 100 km<sup>2</sup> powierzchni województwa śląskiego przypada 15,3 km linii kolejowych i wartość ta przez ostatnie dziesięć lat zmniejszyła się o 0,7km (z 16,0 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni w roku 2014). Pomimo tego spadek gęstość linii kolejowych w regionie jest i tak prawie dwa razy większa niż w województwach dolnośląskim i opolskim (zajmujących odpowiednio 2 i 3 miejsce w Polsce pod względem gęstości sieci kolejowej).

- W województwie śląskim według stanu na koniec 2024 roku było 1 775 km linii kolejowych będących w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (PKP PLK S.A.). Ogólny ich stan można ocenić jako dobry, niemniej wiele odcinków wciąż wymaga poprawy. Jednym ze wskaźników pokazujących stan infrastruktury kolejowej jest dopuszczalna prędkość maksymalna poszczególnych odcinków. Mniej więcej 1/3 torów w województwie to odcinki z obowiązującą prędkością maksymalną poniżej 100kmh. Odcinków, na których dopuszczalna prędkość maksymalna jest wyższa niż 120 kmh jest nieco ponad 23% (z czego około 8,5% to tory z dopuszczalną prędkością maksymalną wynoszącą co najmniej 160 kmh).

**Wykres 10.** Udział odcinków linii kolejowych, na których obowiązuje dana Vmax [%]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

- Cały czas prowadzone są w regionie prace mające na celu poprawę stanu infrastruktury kolejowej, podniesienie dopuszczalnej prędkości, a także upłynnienie ruchu. Jednym z dużych projektów, które obecnie są prowadzone w regionie jest przebudowa Katowickiego Węzła Kolejowego, którego jednym z głównych założeń jest rozdzielenie ruchu dalekobieżnego od ruchu lokalnego.

- Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2024 roku z przewozów koleją w całej Polsce korzystało 407,5 milionów pasażerów. Liczba pasażerów była wyższa o ponad 138,5 milionów niż w roku 2014. Wskaźnik wykorzystania kolei, czyli liczba przejazdów rocznie przypadających na mieszkańca, wyniósł w Polsce średnio 10,8.

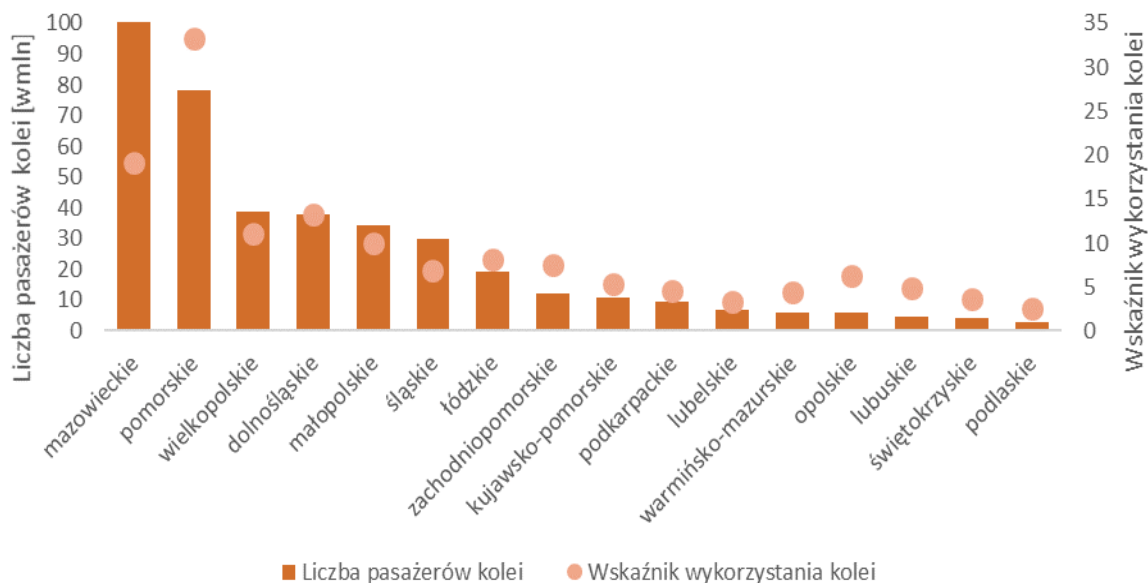
- W przypadku województwa śląskiego, z usług przewoźników kolejowych w 2024 roku skorzystało 29,9 milionów pasażerów, co stanowiło 7,3% wszystkich pasażerów w Polsce. W roku 2014 liczba pasażerów kolei w województwie śląskim była niższa o 10,1 milionów pasażerów, zatem na przestrzeni 10 lat wzrosła o 51,0% (przyrost był nieznacznie wolniejszy niż w kraju, gdzie wyniósł w tym samym okresie 51,5%).

- Praca eksploatacyjna wykonana przez pociągi pasażerskie na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. wyniosła w województwie śląskim w 2024 roku 16,85 milionów pociągokilometrów. W porównaniu z rokiem 2023 oznaczało to przyrost pracy eksploatacyjnej o 4,7%. W przypadku pociągów towarowych praca eksploatacyjna wykonana na terenie województwa śląskiego w 2024 roku wyniosła 11,42 milionów pociągokilometrów i zmniejszyła się o 6,0% względem roku wcześniejszego.

- Pomimo dużej gęstości sieci kolejowej w województwie śląskim oraz wysokiego stopnia urbanizacji regionu, co naturalnie powinno zachęcać do korzystania z transportu publicznego (w tym kolejowego) w codziennych podróżach, liczba pasażerów kolei jest relatywnie niska. Udział pasażerów kolei z województwa śląskiego w ogóle pasażerów kolei w Polsce wyniósł w 2024 roku zaledwie 7,34%. Zdecydowanie najwyższą liczbę pasażerów notuje kolej w województwach mazowieckim i pomorskim (śląskie jest na 6 miejscu w kraju).

- Liczba pasażerów przekłada się na niski wskaźnik wykorzystania kolei w województwie śląskim. Wskaźnik informujący ile razy średnio w ciągu roku podróżował koleją statystyczny mieszkaniec Polski. Jego wartość w 2024 roku dla województwa śląskiego wyniosła 6,91 (znacznie poniżej średniej dla Polski wynoszącej 10,83). Wskaźnik ten mówi o tym, ile podróży koleją statystyczny mieszkaniec województwa śląskiego odbył w 2024 roku. Wartość dla regionu oznaczała dopiero 8 lokatę wśród 16 województw. Niemniej w porównaniu do roku 2014 wartość tego wskaźnika zwiększyła się w województwie o 60,7 % (wynosiła wtedy 4,3).

**Wykres 11.** Liczba pasażerów kolei i wskaźnik wykorzystania kolei według województw w 2024 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

### 4.3. Transport publiczny

- W 2023 roku w województwie śląskim czynnych było 13,7 tysięcy km linii komunikacji miejskiej, z czego 13,3 tysięcy km linii autobusowych oraz 326 km linii tramwajowych. Województwo śląskie pod względem długości linii komunikacji miejskiej zajmowało pierwsze miejsce w Polsce (ponad dwukrotnie wyższa długość linii komunikacji miejskiej niż w drugim województwie wielkopolskim).

- Linie komunikacji miejskiej w województwie śląskim stanowiły 23,2% ogółu takich linii w Polsce. Udział ten w porównaniu do roku 2014 zmniejszył się o 0,4 punktów procentowych. Długość linii komunikacji miejskiej zwiększyła się w województwie śląskim na przestrzeni 10 lat (2014-2023) o 6,0% (w analogicznym okresie długość linii komunikacji w Polsce zwiększyła się o 7,8%). Nieco niższy przyrost długości linii komunikacji miejskiej w przypadku województwa śląskiego może wynikać z relatywnie wysokiego stopnia ich rozwoju w regionie.

- Na terenie województwa międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są przez PKP Intercity S.A., międzywojewódzkie przez: PKP Intercity S.A., POLREGIO S.A. i Koleje Śląskie Sp. z o.o. oraz Łódzką kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o. a przewozy wojewódzkie przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. oraz POLREGIO S.A. Pociągi w województwie śląskim mogą zatrzymywać się na 148 stacjach oraz 155 przystankach osobowych.
- W województwie śląskim w 2023 roku jeździło ponad 2,1 tysięcy autobusów komunikacji miejskiej, co dało drugie miejsce w kraju po województwie mazowieckim (2,5 tysięcy autobusów). Tabor tramwajowy liczył 324 sztuki, z czego 142 wozy były przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Zarówno liczebność taboru transportu publicznego jak i jego stan wymagają ciągłej poprawy, celem dążenia do zapewnienia usług transportu publicznego na możliwie najwyższym poziomie. Jest to istotne w kontekście europejskiej polityki zmierzającej do jak największego ograniczenia negatywnego wpływu transportu na otoczenie, co wymaga ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego.
- Stopień wykorzystania komunikacji publicznej w województwie śląskim utrzymał się powyżej średniej krajowej W latach 2014–2023 przeciętny dobowy przebieg jednego pojazdu komunikacji publicznej w województwie zwiększył się o 5,3% (z 647 km do 681 km). Natomiast w skali Polski w tym samym czasie dobowy przebieg pojazdu komunikacji publicznej zmniejszył się o 1,4% (z 588 km do 580 km). Oznacza to, że w województwie śląskim wyższa jest efektywność wykorzystania taboru, co może świadczyć o większym zapotrzebowaniu na usługi transportu publicznego.
- W 2023 roku w Polsce komunikacją miejską przewieziono 3 246,8 milionów pasażerów, z tego w województwie śląskim 347,2 milionów pasażerów. W tym zakresie województwo śląskie zajęło 3. miejsce, po województwach mazowieckim (768,9 milionów) i małopolskim (386,1 milionów). W 2023 roku przewieziono komunikacją miejską w regionie o 89,3 milionów mniej pasażerów niż w 2014 roku (spadek o 20,5%). Dla porównania liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce w tym samym okresie również się obniżyła, ale tylko o 12,5%. Mniejsza liczba pasażerów komunikacji może być częściowo skutkiem pandemii COVID-19, która

spowodowała przejściowo znaczny odpływ pasażerów, a jednocześnie wywołała pewne zmiany na rynku pracy. Większe wykorzystanie elastycznych form zatrudnienia powoduje zmniejszenie popytu na usługi transportowe.

- Istotnym zagadnieniem związanym z transportem zbiorowym jest poziom bezpieczeństwa dla jego użytkowników. W 2024 roku w województwie śląskim uległ on poprawie względem roku 2023. Liczba przestępstw stwierdzonych przez Policję w środkach transportu oraz w węzłach transportowych zmniejszyła się o około 18% (w 2023 roku w województwie śląskim stwierdzono 214 przestępstw podczas gdy rok później 175). Zdecydowaną większość ze stwierdzonych przestępstw stanowiły przestępstwa kradzieży, a oprócz tego wśród odnotowanych przestępstw istotną grupę stanowiły przestępstwa polegające w na posługiwaniu się fałszywymi dokumentami, a także niszczenie mienia.

- Więcej przestępstw w transporcie ma miejsce w węzłach komunikacyjnych (przystanki autobusowe, tramwajowe, stacje kolejowe i tym podobne). Ta grupa przestępstw w transporcie stanowi 2/3 spośród wszystkich stwierdzonych, natomiast 1/3 przestępstw ma miejsce w środkach transportu. Mniejsza liczba przestępstw w środkach transportu może mieć uzasadnienie w relatywnie większym ryzyku, jakie wiąże się z takim zdarzeniem (przestępstwo popełniane w ograniczonej przestrzeni środka transportu może być łatwiej zauważone, a jednocześnie przestępcy trudniej się oddalić z miejsca zdarzenia).

- Największa liczba przestępstw ma miejsce w dużych miastach, a niechlubnym liderem jest stolica województwa, Katowice, gdzie w 2024 roku miało miejsce około 21% spośród przestępstw stwierdzonych w transporcie publicznym w regionie. Jest to zrozumiałe z uwagi na fakt, że duże miasta to miejsca o największej wymianie pasażerskiej

## 4.4. Transport śródlądowy

- W województwie śląskim funkcjonuje śródlądowy port wodny w Gliwicach oraz Kanał Gliwicki, będący elementem Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW). Stanowi ona europejską drogę wodną E-30, wpisaną do katalogu polskich dróg wodnych, łączącą Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie i dalej z Morzem Czarnym. Dzięki temu szlakowi wodnemu region ma dostęp do międzynarodowej sieci dróg wodnych. Znaczenie żeglugi śródlądowej w układzie komunikacyjnym województwa jest jednak niewielkie z uwagi na wysoki stopień zdekapitalizowania infrastruktury wodnej.

- Kanał Gliwicki łączący port żeglugi śródlądowej w Gliwicach z Odrzańską Drogą Wodną w Kędzierzynie-Koźlu, umożliwia transport towarów ze Śląska do portów Bałtyku, a dzięki powiązaniom Odry z kanałami Odra – Szprewa i Odra – Hawela w Niemczech, również do wielu portów rzecznych i morskich Europy Zachodniej. Jego długość to 40,6 km, średnia głębokość 3,5 m, a różnica poziomów między portami w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu to 44 m (Źródło: [Strona poświęcona Kanałowi Gliwickiemu na stronie slaskie.travel.pl](#)).

- Znaczenie portu w Gliwicach w zakresie transportu śródlądowego ładunków jest obecnie dość ograniczone, co wynika m.in. ze stanu Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jej całkowita długość wynosi 886 km, niemniej jedynie jej 96-kilometrowy odcinek spełnia parametry drogi wodnej najwyższej klasy Vb (dotyczy to odcinka w jej dolnym biegu stanowiącego połączenie Szczecin-Berlin). Fragment ODW obejmujący odcinek Kanału Gliwickiego wraz ze służą Kędzierzyn-Koźle wykazuje parametry drogi wodnej III klasy (Na podstawie: Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych w Polsce, Ministerstwo infrastruktury, Warszawa 2022). Roczne możliwości przeładunkowe towarów w przypadku portu w Gliwicach wynoszą obecnie około 5 milionów ton. Obecnie Kanał Gliwicki zaczyna być w coraz większym stopniu wykorzystywany w kontekście potrzeb turystycznych.

## 4.5. Układ transportowy

- Podstawowym elementem usytuowania systemu transportu województwa śląskiego w europejskim systemie transportowym jest jego położenie w zasięgu sieci TEN-T. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) jest siecią głównych połączeń transportowych w Europie. Celem ustanowienia sieci TEN-T jest wsparcie spójności UE w aspektach gospodarczym, społecznym i terytorialnym. Dzięki rozwojowi sieci TEN-T sprawniejszy ma być przepływ ludzi i towarów na obszarze UE, ma nastąpić likwidacja wąskich gardeł oraz brakujących połączeń transportowych. Celem rozwoju sieci TEN-T jest również zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko, dążenie do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych jak również zwiększenie bezpieczeństwa sieci transportowej oraz jej odporności na zjawiska kryzysowe.

- Sieć TEN-T obejmuje kompleksowo wszystkie elementy systemu transportowego, połączenia drogowe, kolejowe, drogi wodne, elementy transportu lotniczego, a także platformy multimodalne oraz węzły miejskie. Docelowy kształt sieci TEN-T w najbardziej aktualnym kształcie jest określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

- Sieć TEN-T składa się z trzech poziomów:
  - sieci kompleksowej - obejmuje ona wszystkie istniejące i planowane elementy infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej. Ponadto obejmuje środki wspierające efektywne i zrównoważone wykorzystywanie tej infrastruktury z punktu widzenia społecznego i środowiskowego
  - sieci bazowej - obejmującej te elementy sieci, które budowane są w pierwszej kolejności
  - rozszerzonej sieci bazowej – obejmującej elementy, które winny powstawać jako kontynuacja budowy sieci bazowej.

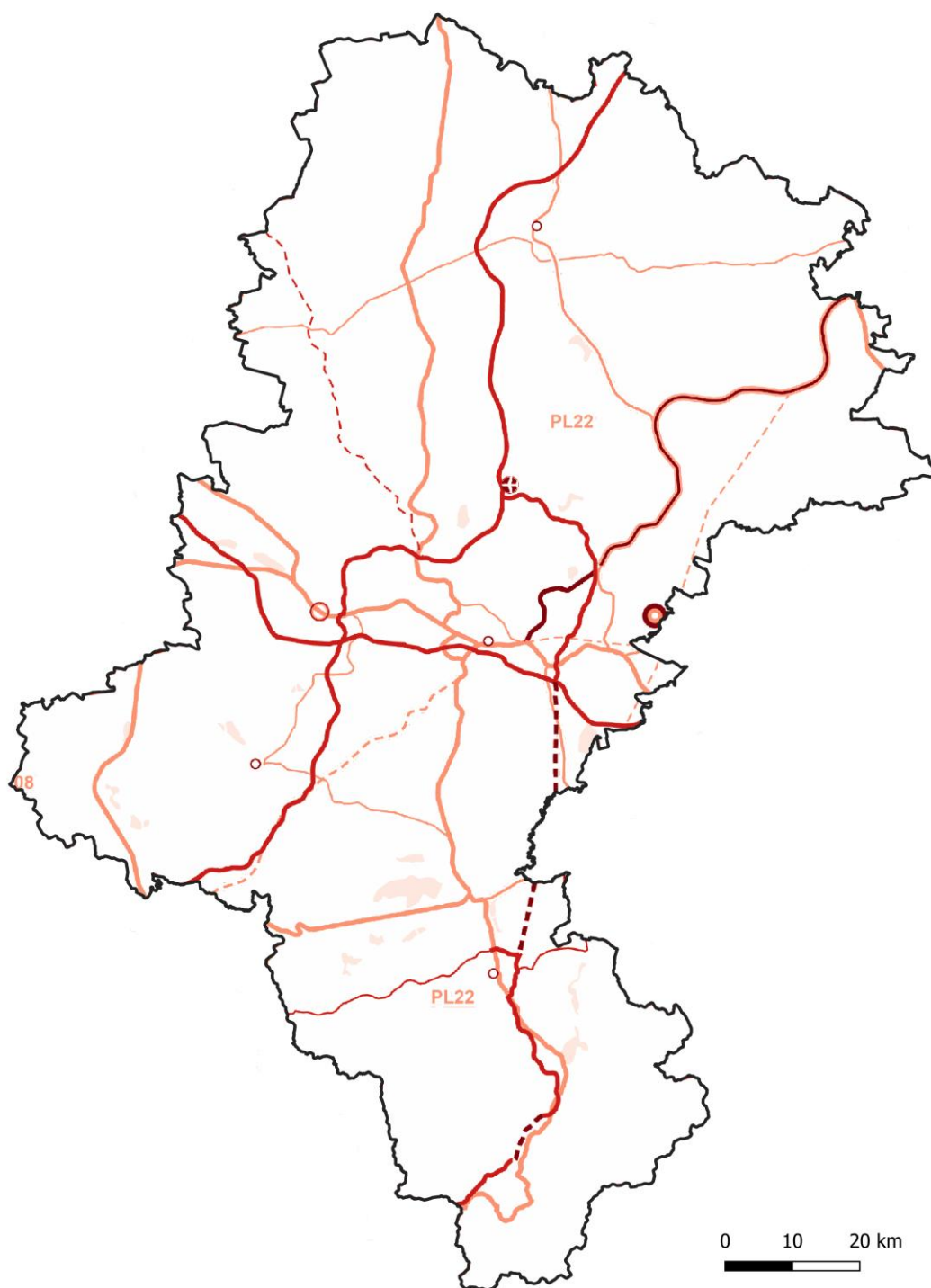
**Rysunek 4.** Harmonogram przygotowania sieci TEN-T



Źródło: opracowanie na podstawie: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci.

- Budowa poszczególnych elementów sieci TEN-T ukończona powinna zostać zgodnie z przewidzianymi dla nich terminami. Zakłada się, że sieć bazowa powinna zostać ukończona do końca grudnia 2030 roku, natomiast rozszerzona sieć bazowa powinna być gotowa z końcem grudnia 2040 roku. Terminem ukończenia sieci kompleksowej jest koniec grudnia 2050 roku.

**Mapa 20.** Elementy sieci TEN-T w województwie śląskim

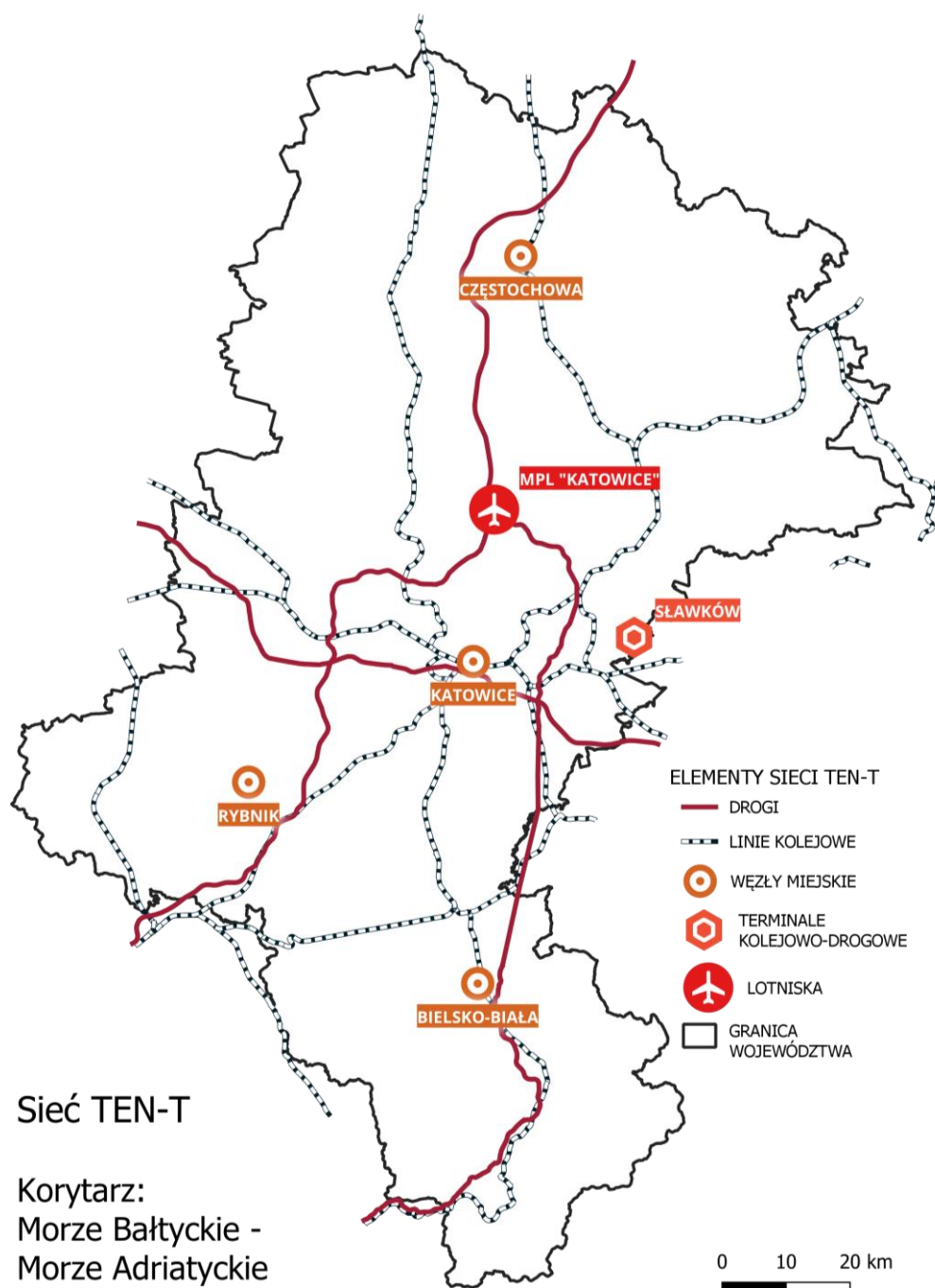


Źródło: Opracowanie na podstawie: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz [mapa sieci TEN-T](#) (stan na 03.09.2025).

- Europejskie korytarze transportowe stanowią część sieci bazowej oraz rozszerzonej sieci bazowej, charakteryzujące się największym znaczeniem strategicznym dla zrównoważonego i multimodalnego przewozu towarów i osób w Europie oraz rozwoju wysokiej jakości infrastruktury interoperacyjnej.

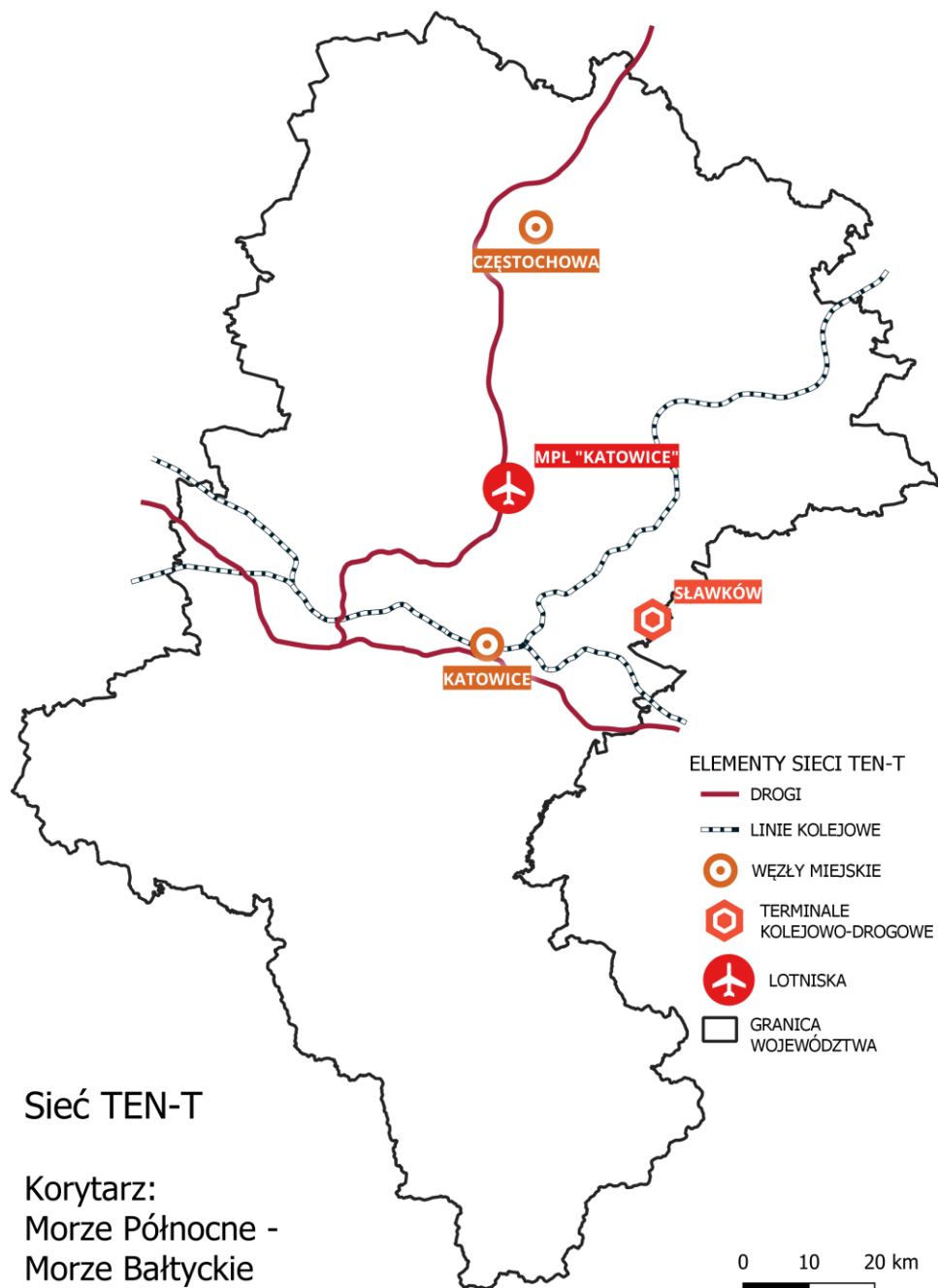
- Przez teren Polski przebiegają trzy z dziewięciu europejskich korytarzy transportowych. Są to korytarze: Morze Północne – Morze Bałtyckie, Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie. Obszar województwa śląskiego objęty jest zasięgiem dwóch pierwszych spośród wymienionych korytarzy. Położenie regionu w zasięgu tych korytarzy transportowych zapewnia mu strategiczne znaczenie w międzynarodowym transporcie towarów, co jest potencjałem regionu umożliwiającym rozwój usług logistycznych, dzięki którym region może stać się ważnym europejskim hubem transportowym. Przekłada się to na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu w skali europejskiej.

**Mapa 21.** Elementy sieci drogowej, linie kolejowe, lotniska, węzły miejskie oraz terminale kolejowo-drogowe wchodzące w skład korytarza TEN-T na obszarze województwa śląskiego



Źródło: Opracowanie na podstawie: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz [mapa sieci TEN-T](#) (stan na 03.09.2025).

**Mapa 22.** Elementy sieci drogowej, linie kolejowe, lotniska, węzły miejskie oraz terminale kolejowo-drogowe wchodzące w skład korytarza TEN-T na obszarze województwa śląskiego



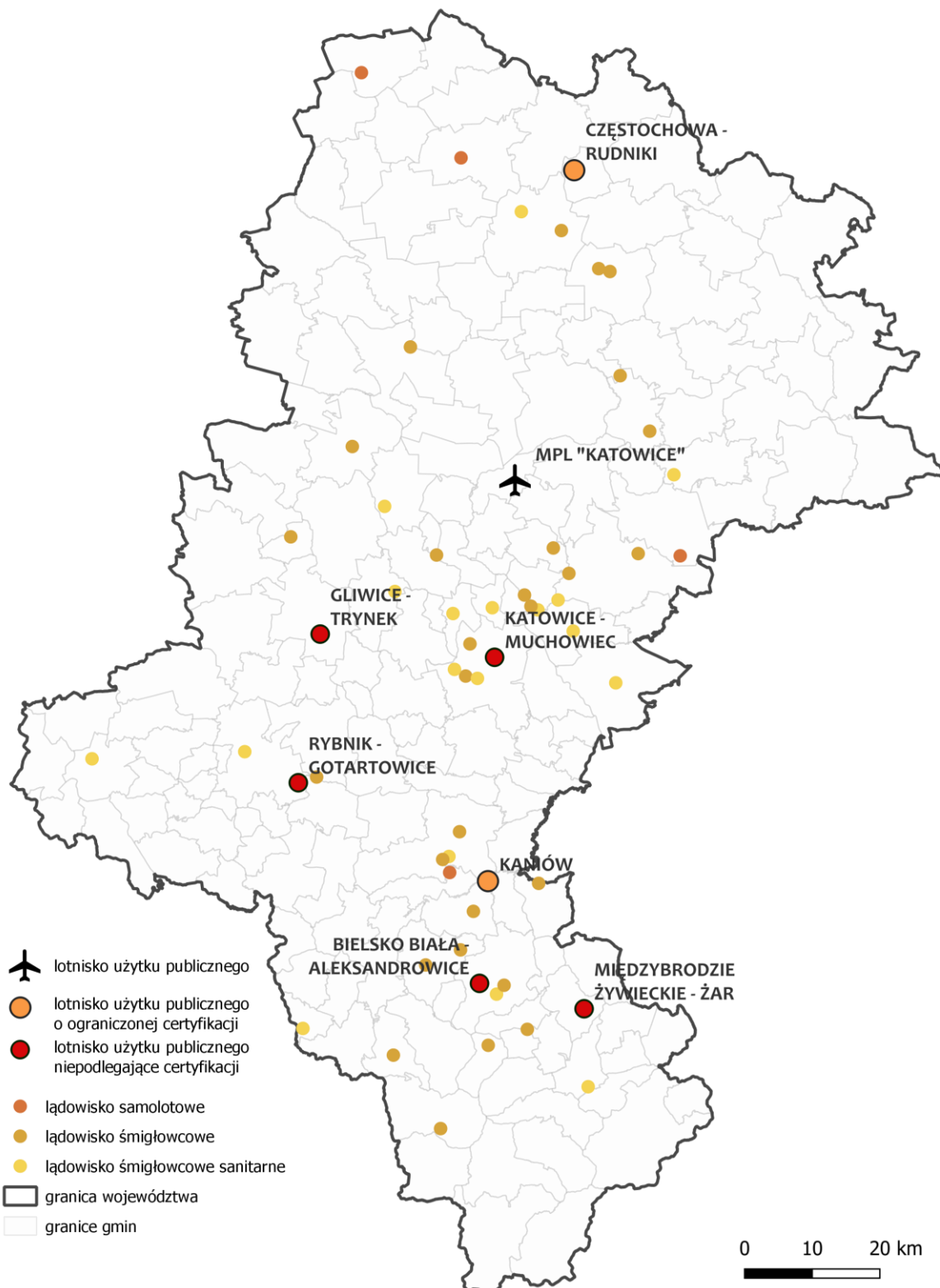
Źródło: Opracowanie na podstawie: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej oraz [mapa sieci TEN-T](#) (stan na 03.09.2025).

## 4.6. Transport lotniczy

- W województwie śląskim zlokalizowany jest Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, bezpośrednio przy autostradzie A1 i drodze ekspresowej S1. Lotnisko w Pyrzowicach w ostatnich latach prowadzi intensywne prace zmierzające do rozwoju zaplecza infrastrukturalnego, dzięki czemu znacznie zwiększyła się przepustowość obsługi ruchu. Obecnie w porcie lotniczym funkcjonują cztery terminale pasażerskie i jeden terminal cargo (o pow. 11800 m<sup>2</sup>).

- W 2015 roku w MPL „Katowice” oddano do użytku nową drogę startową o długości 3200 m i szerokości 45m, a dwa lata później zakończono proces przekształcania starej drogi startowej w drogę kołowania oraz dostosowania infrastruktury do CAT II (kierunek podstawowy, pas 26) operacji lotniczych, co znacznie zwiększyło bezpieczeństwo operacji lotniczych w porcie. Obecnie na kierunku pomocniczym (pas 08) drogi startowej system ILS (radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widzialności) nie jest dostępny, niemniej dostępne są inne systemy nawigacyjne.

**Mapa 23.** Lotniska i lądowiska w województwie śląskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego ([strona internetowa Urzędu Lotnictwa Cywilnego](#)).

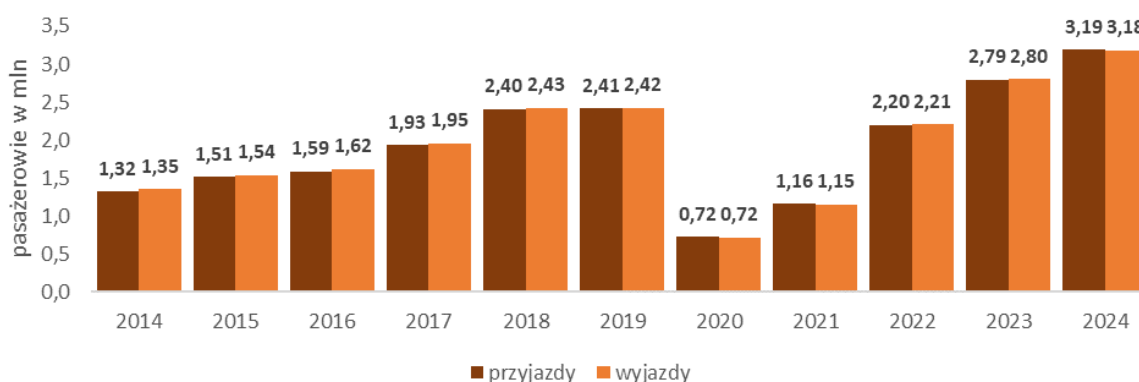
- Oprócz lotniska w Pyrzowicach, w województwie śląskim istnieje 7 małych lotnisk wpisanych do Rejestru Lotnisk Cywilnych. Dwa z nich mają status lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, a pozostałe 5 lotnisk ma status lotniska użytku publicznego niepodlegającego certyfikacji. Mają one charakter biznesowy i sportowy, zlokalizowane są w pobliżu większych miast, z dobrą dostępnością do centrów aglomeracji i metropolii. Mogą one pełnić rolę uzupełniającą dla MPL "Katowice" w Pyrzowicach, szczególnie w zakresie obsługi ruchu General Aviation obsługując między innymi ruch biznesowy, pełniąc rolę lotnisk sportowych, jak również oferujących usługi szkoleniowe w zakresie lotnictwa. Oprócz wskazanych lotnisk w województwie śląskim infrastrukturę wykorzystywaną do startów i lądowań statków powietrznych uzupełniają również 4 lądowiska samolotowe wyszczególnione w prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Ewidencji lądowisk. W ewidencji wpisanych jest także 28 prywatnych oraz 18 przyszpitalnych lądowisk śmigłowcowych (Na podstawie: Wykaz lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 14 sierpnia 2025 roku, Urząd Lotnictwa Cywilnego, [wykaz lotnisk na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego](#)). Funkcjonowanie tych obiektów może mieć szczególnie istotną rolę w kontekście sytuacji kryzysowych oraz pojawiających się w ostatnich latach zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa publicznego.

- Ruch pasażerski na lotnisku MPL „Katowice” w Pyrzowicach należy do najwyższych w kraju. Pod względem liczby pasażerów w 2024 roku port zajmował 4. miejsce w Polsce, po portach w Warszawie (lotnisko Chopina w Warszawie-Okęciu - 21,26 milionów pasażerów), Krakowie i Gdańsku. W 2024 roku w MPL „Katowice” obsłużono 6,37 milionów pasażerów, co stanowiło jego udział w pasażerskim ruchu lotniczym w Polsce na poziomie 10,8%. W porównaniu do roku 2014 udział MPL „Katowice” zwiększył się o 0,9 punktu procentowego.

- Lotnisko w Pyrzowicach od wielu lat notuje przyrost liczby obsłużonych pasażerów i w porównaniu do roku 2014 ruch pasażerski w 2024 roku zanotował przyrost o 138%. Niemniej należy odnotować, że cała branża lotnicza w 2020 roku przeżyła załamanie związane z pandemią COVID-19. Ruch pasażerski w Polsce w porównaniu do roku 2019 zmniejszył się o 71%, a podobny spadek ruchu zaliczył

także MPL Katowice (70,2%). Po tym czasie pyrzowickie lotnisko szybko odrobiło straty i już w 2023 roku przebiło poziom ruchu z 2019 roku. Z kolei 2024 rok był rekordowym w historii lotniska, zarówno liczba przylotów jak i odlotów przekroczyła 3 milionów pasażerów, co przełożyło się na fakt, że pierwszy raz w historii przekroczona została granica 6 milionów pasażerów w MPL „Katowice”. Powyższe dane wskazują na relatywnie dużą odporność MPL „Katowice” na sytuacje kryzysowe, co umacnia silną pozycję rynkową Portu, który dzięki temu może pełnić znaczącą rolę w krajowym systemie transportu lotniczego, a w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego może pełnić dla niego rolę uzupełniającą.

**Wykres 12.** Liczba pasażerów MPL "Katowice" w Pyrzowicach w latach 2014-2024

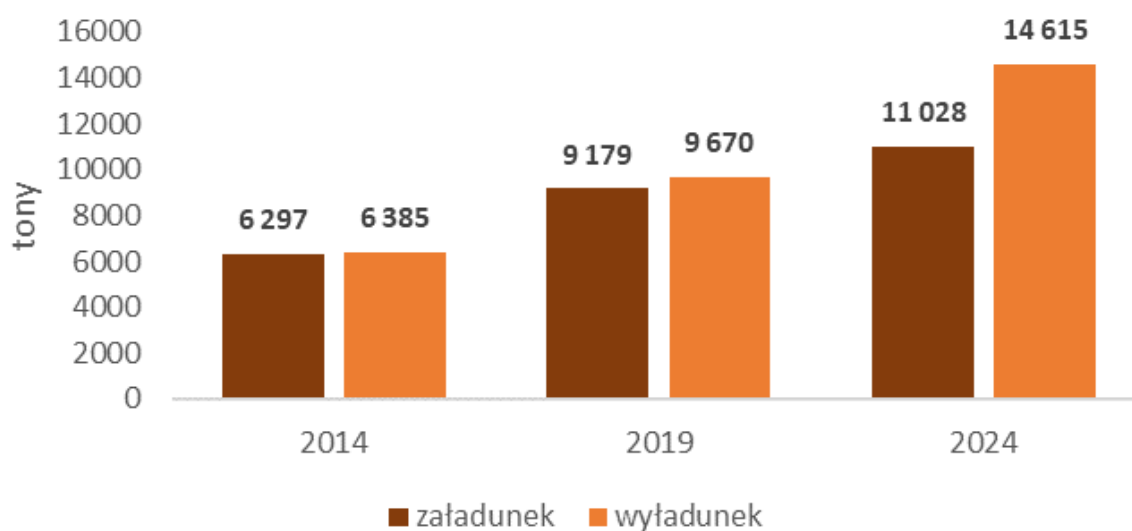


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

- Port lotniczy „Katowice” był trzecim portem w Polsce, po lotnisku Chopina w Warszawie oraz lotnisku Rzeszów-Jasionka, pod względem przewozów towarowych. W 2024 roku w MPL „Katowice” w Pyrzowicach przeładowano 25,6 tysięcy ton ładunków, co oznaczało przyrost o 102% względem roku 2014 (12,7 tysięcy ton ładunków). Niemniej MPL „Katowice” utracił pozycję wicelidera wśród polskich lotnisk, którą zajmował bardzo długo, na rzecz Rzeszowa, który odnotował olbrzymi wzrost przewozów ładunków w roku 2022 (wzrost względem roku 2021 o 3725%). Było to związane z wybuchem wojny w Ukrainie w lutym 2022 roku i pomocą jaką Ukraina zaczęła otrzymywać w związku z tym wydarzeniem (większość pomocy trafiała do Ukrainy właśnie przez lotnisko Rzeszów-Jasionka skąd dalej jest transportowana w kierunku granicy drogą lądową). W przypadku Rzeszowa niemal całość ruchu cargo stanowi wyładunek, podczas gdy w MPL „Katowice” ruch cargo zarówno do tego lotniska jak i z niego jest dość zrównoważony. Względna

równowaga w zakresie ruchu cargo w imporcie i eksporcie świadczy o stabilnej kondycji MPL „Katowice”, która nie jest silnie zależna od sytuacji kryzysowych. Dodatkowo jego dogodne położenie czyni go jednym z kluczowych obiektów logistycznych w regionie i kraju.

**Wykres 13.** Ładunki w MPL „Katowice” w Pyrzowicach w latach 2014, 2019 i 2024 (w tonach)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

## 4.7. Centra logistyczne

- Województwo śląskie jest regionem, w którym licznie lokują się centra logistyczne oraz magazyny. W regionie znajduje się kilkadziesiąt centrów logistycznych obsługujących różne gałęzie transportu, a najwięcej z nich zlokalizowanych jest na terenie Metropolii Górnośląskiej, w szczególności w okolicach Gliwic, Sosnowca, Tychów, Mysłowic czy Rudy Śląskiej. Ponadto wśród lokalizacji o większym zagęszczeniu infrastruktury logistyczno-magazynowej wskazać można okolice Aglomeracji Częstochowskiej oraz Bielskiej, a także obszary położone w sąsiedztwie głównych ciągów transportowych (szczególnie dotyczy to autostrad A1 i A4).

- Większość z tych centrów obsługiwane jest tylko przez transport drogowy, niemniej niektóre z nich dodatkowo także przez inne gałęzie transportu – zarówno przez transport kolejowy, lotniczy a także wodny. Wśród największych multimodalnych centrów logistycznych w województwie śląskim wymienić można w szczególności cztery obiekty:

- 1) **Sławków – Euroterminal Sławków** - Zlokalizowany we wschodniej części województwa. Jest on terminalem przeładunkowym usytuowanym w miejscu styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka szerokotorowej linii kolejowych i linii normalnotorowej, dzięki czemu doskonale wpisuje się w rozwój transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód/Azja – Europa Zachodnia. Oferta Euroterminala Sławków obejmuje usługi przeładunku pomiędzy transportem kolejowym (zarówno szerokotorowym jak i normalnotorowym) oraz transportem drogowym. Ponadto obiekt ten oferuje usługi składowania, obsługę celną oraz kompleksowe usługi dodatkowe.
- 2) **Pyrzowice – Centrum Logistyczne MPL „Katowice” w Pyrzowicach** - Usytuowane w centralnej części województwa, u styku autostrady A1 i drogi ekspresowej S1. Zajmuje trzecie miejsce w Polsce w zakresie obsługi przewozów lotniczych cargo. W 2016 roku uruchomiono tu nowy terminal cargo o powierzchni 12 tysięcy mkw. Otwarto przed nim nową płytę postojową dla frachtowców, a pod koniec 2019 roku zakończyła się rozbudowa płyty

postojowej, na której obecnie znajduje się 10 stanowisk dla samolotów kodu C, czyli typu Boeing 737/Airbus A320. Płyta jest tak zaprojektowana, by w razie potrzeby mogła obsługiwać także większe maszyny

3) **Gliwice – Port Gliwice** - Na obszarze gliwickiego portu funkcjonuje Śląskie Centrum Logistyki S.A., które łączy trzy gałęzie transportu: drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy. Podstawowymi obszarami działalności spółki są: magazynowanie towarów, usługi agencji celnej, transport i spedycja drogowa oraz przeładunki ładunków. Port Gliwice jest największym i najbardziej uniwersalnym portem śródlądowym w kraju, stąd drogą wodną możliwe jest dotarcie do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, a także do sieci kanałów Europy zachodniej. Aktualne zdolności przeładunkowe Portu Gliwice to 1 600 000 ton towarów masowych rocznie.

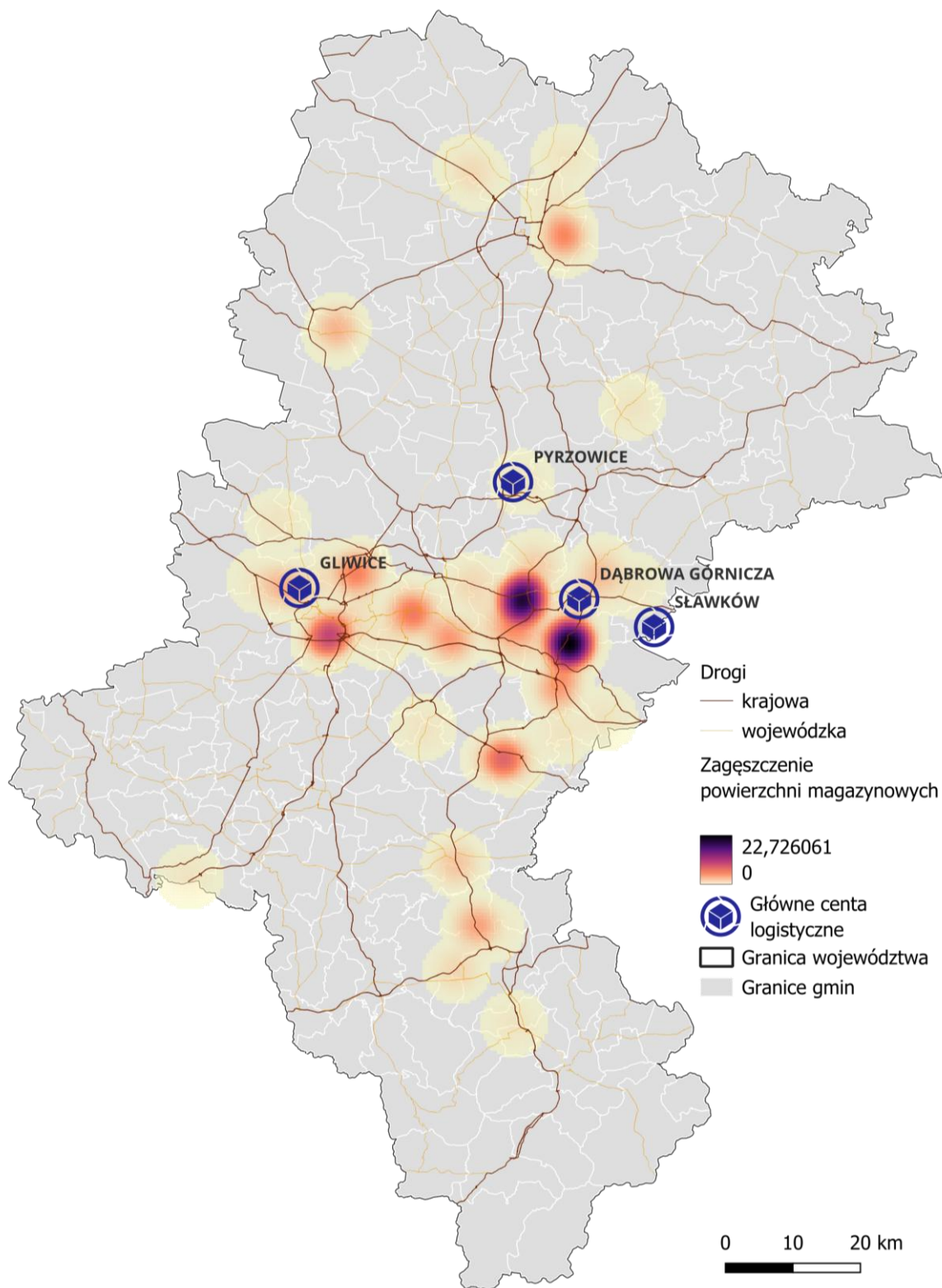
4) **Dąbrowa Górnicza** - Ważny terminal kontenerowy zlokalizowany w Dąbrowie Górniczej obsługujący transport drogowy i kolejowy.

- Zagęszczenie powierzchni magazynowych w województwie śląskim najwyższe jest w obszarze Metropolii Górnośląskiej. Ponadto wyraźnie zarysowują się w tym kontekście również obszary położone w okolicy pozostałych Aglomeracji w województwie, w tym szczególnie Aglomeracji Częstochowskiej i Bielskiej. W największym stopniu powierzchnie magazynowe lokalizują się wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w regionie, ze szczególnym zagęszczeniem w osi wschód-zachód, czyli w ciągu autostrady A4. Nieco mniejsze jest zagęszczenie tych powierzchni w osi północ-południe, przy czym główna droga w tym kierunku, czyli autostrada A1 powstała później niż A4 i na pełnej długości dostępna jest od relatywnie krótkiego czasu. W tym kontekście można spodziewać się większego rozwoju obiektów logistycznych i magazynowych w niedalekiej przyszłości także w osi północ-południe. Skrzyżowanie dwóch głównych autostrad w Polsce, funkcjonowanie prężnie rozwijającego się portu lotniczego (jednego z głównych portów cargo w kraju), czy też plany związane z rozwojem połączeń kolejowych stawiają województwo śląskie jako jeden z najważniejszych obszarów rozwoju branży transportowej i logistycznej. Do atutów regionu sprzyjających jego silnej pozycji

w kontekście międzynarodowego transportu można zaliczyć również zakończenie w Sławkowie szerokiego toru prowadzącego ze Wschodu Europy, jak również połączenie z Odrzańską Drogą Wodną poprzez port śródlądowy w Gliwicach.

- Zgodnie z opracowaniem „Marketbeat. Polska. Rynek magazynowy, IV kw. 2024”, firmy Cushman&Wakefield, jednej z wiodących firm oferujących usługi na rynku nieruchomości komercyjnych, na koniec 2024 roku zasoby powierzchni magazynowych w Polsce wynosiły 34,5 milionów m<sup>2</sup>. Województwo śląskie dysponowało 16,6% z tej powierzchni (5,7 milionów m<sup>2</sup>) i ustępowało pod tym względem jedynie województwu mazowieckiemu. Jednocześnie wskaźnik pustostanów (niewynajętej powierzchni magazynowej) był w województwie śląskim relatywnie niski i wynosił 5,8%, podczas gdy w Polsce ogółem wartość ta była wyższa i wynosiła 7,5%.

**Mapa 24.** Główne centra logistyczne oraz obszary zagęszczenia powierzchni magazynowych w województwie śląskim (2025)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OSM oraz danych BDOT10k.

## 4.8. Podsumowanie cząstkowe

Województwo śląskie charakteryzuje się jedną z najlepiej rozwiniętych i najgęstszych sieci transportowych w Polsce. Jednocześnie region stoi przed wyzwaniami wynikającymi z wysokiego i stale rosnącego natężenia ruchu, starzenia się pojazdów oraz konieczności dalszej modernizacji infrastruktury, w szczególności w kontekście celów klimatycznych i wymogów sieci TEN-T.

Sieć drogowa województwa, choć bardzo gęsta (region wyróżnia się największą w kraju gęstością sieci autostrad i dróg ekspresowych), od lat podlega presji rosnącej liczby pojazdów i wysokiego natężenia ruchu. Jednocześnie pogarsza się struktura wiekowa pojazdów – udział aut powyżej 20 lat stale rośnie, co ma konsekwencje dla bezpieczeństwa i środowiska. Wyzwaniem jest również poziom bezpieczeństwa na drogach, mimo istotnego spadku liczby wypadków, ich skutki stają się bardziej poważne (zwłaszcza poza obszarami miejskimi).

Region posiada największą w kraju gęstość linii kolejowych, choć część odcinków wciąż wymaga modernizacji i podniesienia dopuszczalnych prędkości. W ostatnich latach wzrosła liczba pasażerów kolei, jednak poziom wykorzystania transportu kolejowego pozostaje relatywnie niski na tle kraju. Intensywnie rozwijane są inwestycje infrastrukturalne, takie jak przebudowa Katowickiego Węzła Kolejowego, ukierunkowane na zwiększenie przepustowości i poprawę jakości połączeń.

Województwo śląskie dysponuje najdłuższą w Polsce siecią linii komunikacji miejskiej, przy czym jej wykorzystanie w ostatniej dekadzie nie stało na najwyższym poziomie. Powoli następuje jednak poprawa efektywności wykorzystania transportu publicznego w regionie, a poprawie ulega również bezpieczeństwo korzystających z niego osób.

Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” odgrywa istotną rolę w regionalnym i krajowym układzie transportowym, będąc jednym z największych portów pasażerskich i towarowych w Polsce. W ostatnich latach, dzięki podejmowanym inwestycjom infrastrukturalnym, wyraźnie zwiększyła się przepustowość lotniska,

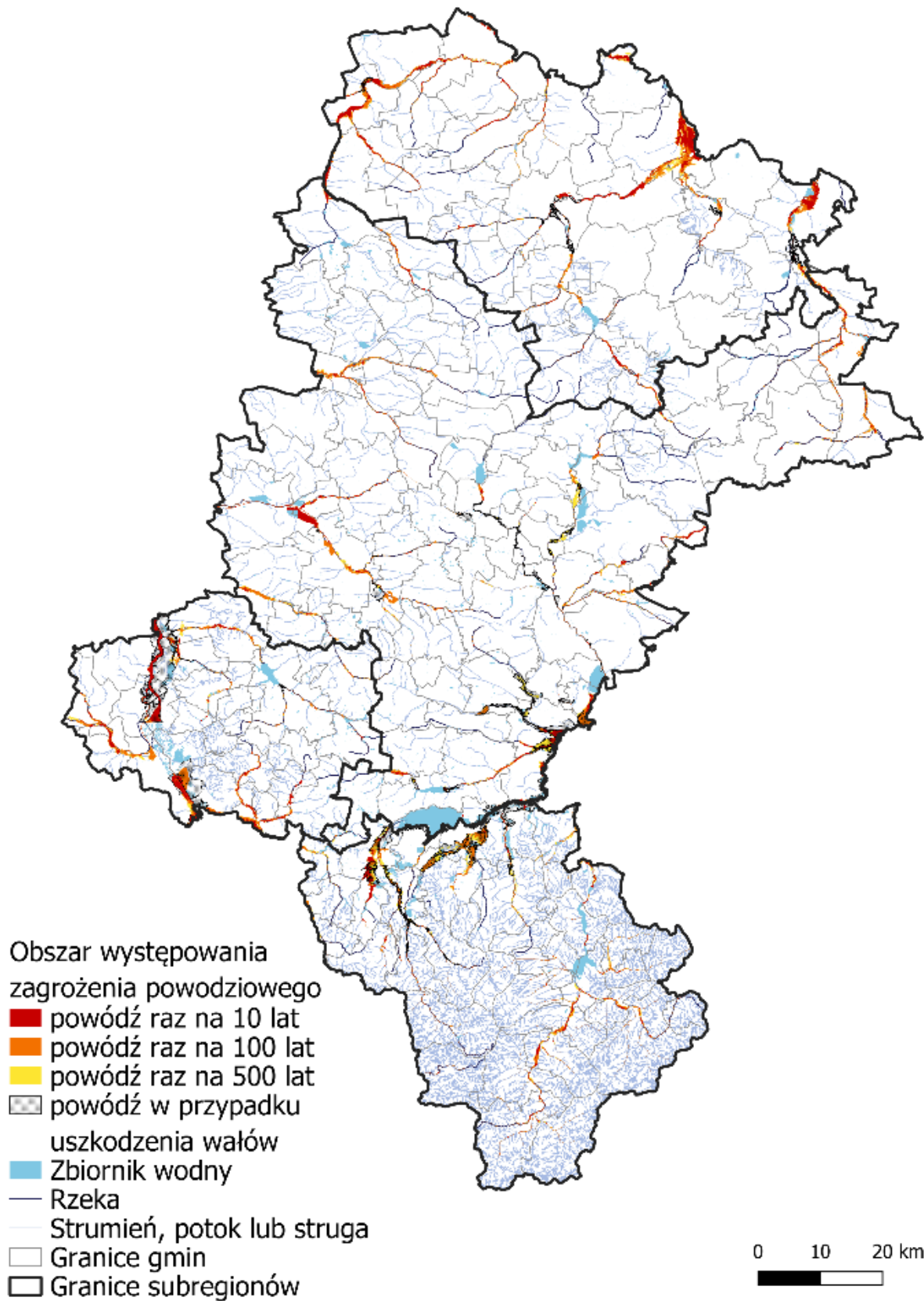
co pozwoliło nie tylko szybko nadrobić zastój w przewozach lotniczych wynikający z pandemii COVID-19, ale także osiągnąć rekordowe dla MPL „Katowice” wyniki ruchu pasażerskiego i stabilny poziom przewozów cargo.

Województwo śląskie jest jednym z najważniejszych obszarów działalności logistyczno-magazynowej w Polsce, z silną koncentracją centrów logistycznych w Metropolii Górnośląskiej oraz w obrębie głównych korytarzy transportowych. Duże znaczenie ma włączenie regionu w sieć TEN-T oraz przebiegające przez niego europejskie korytarze transportowe, co wzmacnia jego rolę w przewozach międzynarodowych i podnosi atrakcyjność inwestycyjną. Połączenie autostrad A1 i A4, rozbudowa infrastruktury kolejowej oraz obecność lotniska cargo tworzą spójny układ multimodalny.

## 5. BEZPIECZEŃSTWO PRZECIWPOWODZIOWE

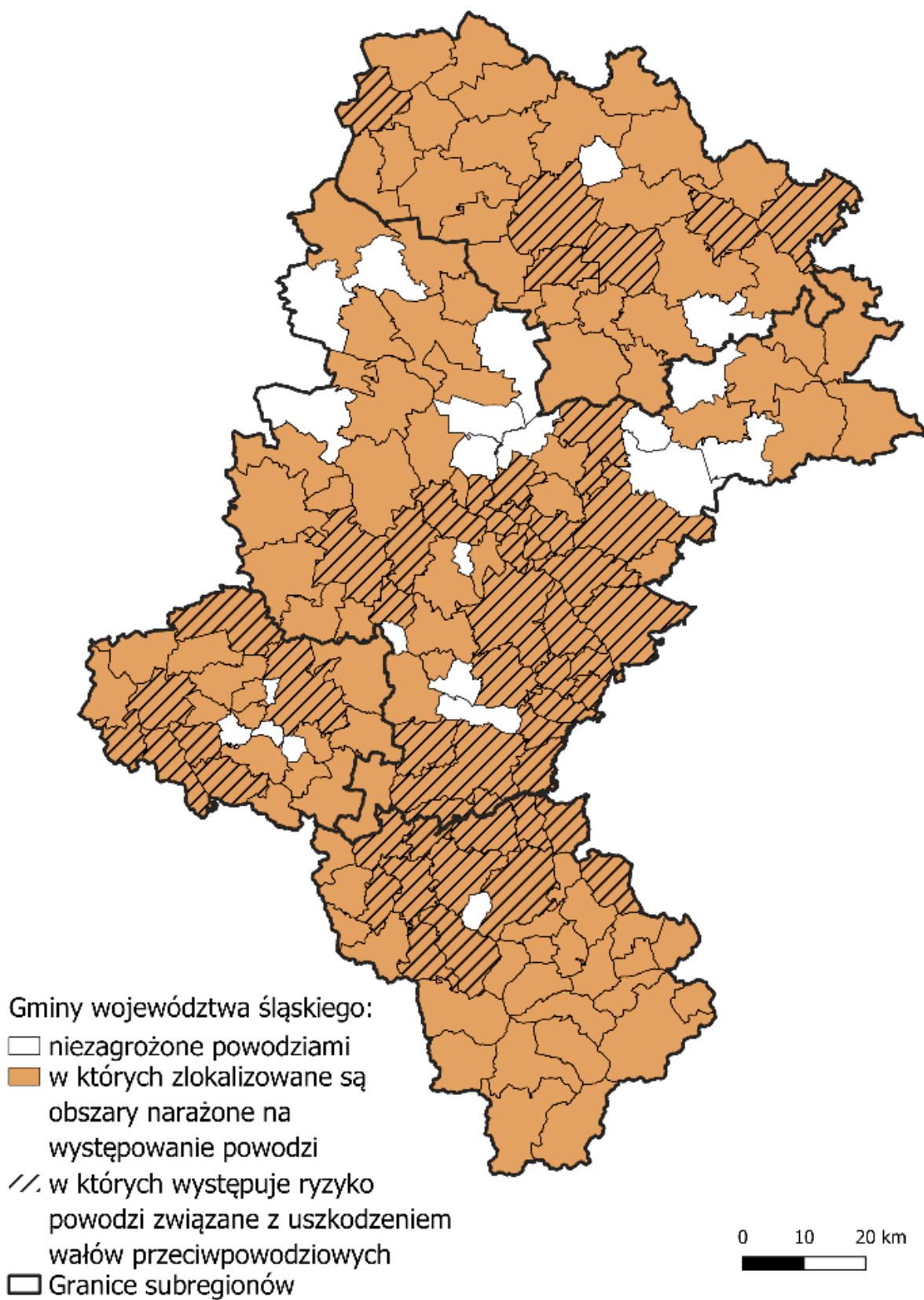
- Województwo śląskie, wraz z województwami małopolskim, podkarpackim, opolskim i dolnośląskim, należy do regionów o najwyższym poziomie zagrożenia powodziowego w Polsce (źródło: Zagrożenia okresowe występujące w Polsce, 2013, Wydział analiz RCB, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa). Wynika to przede wszystkim z jego położenia w dorzeczu dwóch głównych rzek kraju – Wisły i Odry – oraz intensywnych przekształceń środowiska naturalnego. Aż 86,6% gmin województwa śląskiego (145 z 167) posiada na swoim terenie obszary zagrożone powodzią, a 51 gmin (30,5%) narażone jest na wystąpienie zagrożenia w przypadku uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych. Obszary zagrożenia powodziowego to obszary, na których istnieje ryzyko wystąpienia powodzi – zarówno o określonym prawdopodobieństwie, jak i w wyniku zdarzeń ekstremalnych (Broszura informacyjna- Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego, 2020, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie) Do zwiększenia ryzyka powodzi prowadzą takie zjawiska jak zabudowa dolin rzecznych, wzrost powierzchni nieprzepuszczalnych, postępująca urbanizacja oraz eksploatacja górnicza, które prowadzą do zmniejszenia retencyjności zlewni. Dodatkowo, ryzyko potęgują zmienne i coraz częściej ekstremalne zjawiska atmosferyczne, w tym nierównomierne i intensywne opady, przekraczające możliwości odbioru wody przez istniejącą infrastrukturę.

**Mapa 25.** Obszar województwa śląskiego narażony na niebezpieczeństwo powodzi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie map zagrożenia przeciwpowodziowego sporządzonych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (2022).

**Mapa 26.** Gminy, w których zlokalizowane są obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi



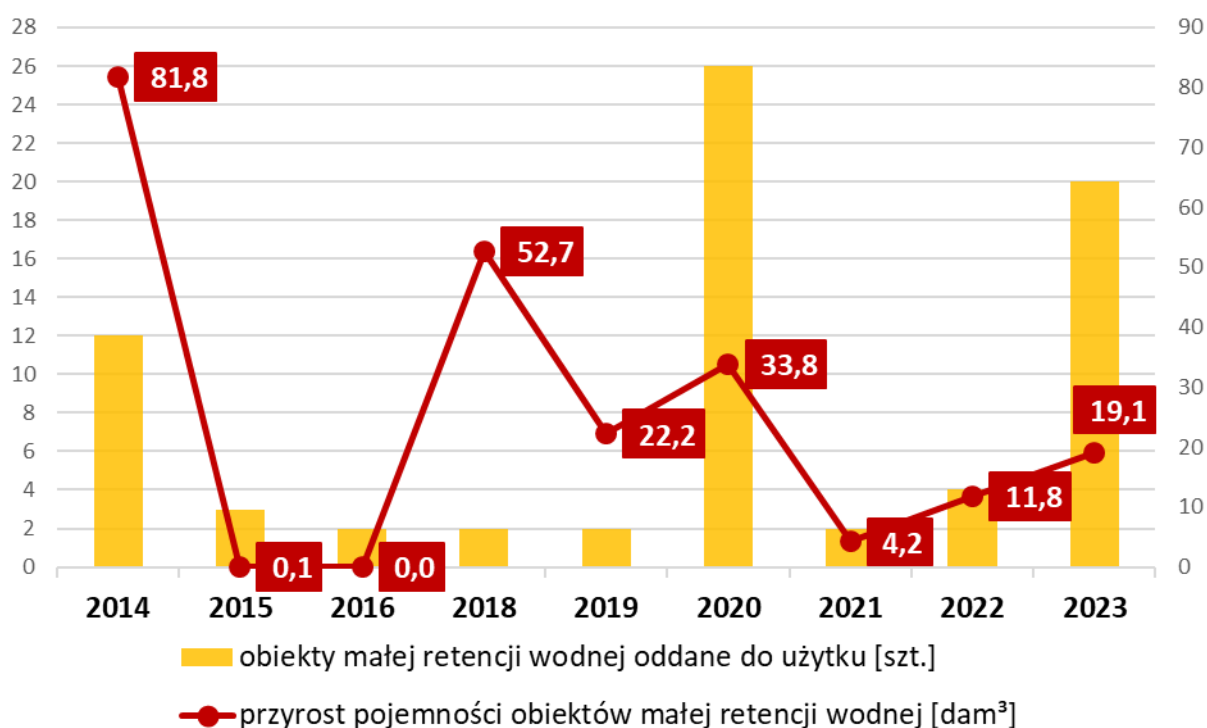
Źródło: Opracowanie własne na podstawie map zagrożenia przeciwpowodziowego sporządzonych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (2022).

- W przypadku uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych największe ryzyko powodziowe występuje w gminach: Racibórz i Czechowice-Dziedzice, gdzie zalaniu może ulec aż 24% powierzchni tych gmin. Skala zagrożenia w tych gminach wynika z ich położenia w bezpośrednim sąsiedztwie rzek oraz z dużego udziału terenów nisko położonych, które w przypadku awarii wałów stają się szczególnie podatne na zalanie. Ponadto w siedmiu gminach, poza wskazanymi powyżej, udział potencjalnie zalanych obszarów w przypadku uszkodzenia wałów przekracza 10% ich powierzchni. Do gmin tych należą: Bieruń (22,2%), Gorzyce (20,7%), Bojszowy (18,9%), Strumień (14,8%), Bestwina (14,5%), Krzyżanowice (13,4%), i Kuźnia Raciborska (11,6%).

- Szczególne znaczenie w infrastrukturze przeciwpowodziowej regionu pełni zbiornik Racibórz Dolny, który jest największym obiektem hydrotechnicznym w Polsce. Został oddany do użytku w 2020 roku i ma za zadanie ochronę około 2,5 milionów mieszkańców oraz powierzchni 600 km<sup>2</sup> przed katastrofalnymi skutkami powodzi. Funkcjonuje jako polder, czyli suchy obszar zalewowy obejmujący 26 km<sup>2</sup>, umożliwiając kontrolowane rozlanie nadmiaru wody z Odry podczas wezbrań. Zbiornik posiada zdolność retencyjną wynoszącą 185 milionów m<sup>3</sup>, która docelowo zostanie zwiększona do 300 milionów m<sup>3</sup> w związku z prowadzonym wydobyciem kruszyw z jego obszaru (na podstawie: A. Biedrzycka, Budownictwo hydrotechniczne w Polsce, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, nr 6 (99), listopad – grudzień 2021). W czasie powodzi w 2024 roku obiekt przeszedł największy test, gromadząc aż 147 milionów m<sup>3</sup> wody, potwierdzając tym samym swoją kluczową rolę w systemie ochrony przeciwpowodziowej zarówno województwa, jak i całego kraju (źródło: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Rzeszowie, Zbiornik, który nie śpi czyli jak Racibórz Dolny chroni przed powodzią, [artykuł na stronie internetowej Wód Polskich poświęcony zbiornikowi Racibórz Dolny](#), [dostęp: 17.12.2025]). Działanie zbiornika Racibórz Dolny znacząco zmniejsza ryzyko wystąpienia powodzi o charakterze katastrofalnym, jednak jego skuteczność zależy od skoordynowanego działania całego systemu zabezpieczeń hydrotechnicznych oraz od bieżącego monitorowania warunków meteorologicznych i hydrologicznych.

- Pomimo rosnącego zagrożenia powodziowego i postępujących zmian klimatycznych, województwo śląskie wykazuje niski poziom efektywności w rozwoju małej retencji wodnej. Pomimo tego, że liczba nowo oddanych obiektów (73) w latach 2014-2023 plasuje region na 9. miejscu w kraju, ich łączna pojemność, która wynosi 225,7 dam<sup>3</sup>, jest najniższa w Polsce. Dla porównania, w analizowanym okresie największą liczbę obiektów oddano do użytku w województwach wielkopolskim (376), mazowieckim (231) i dolnośląskim (157). W efekcie całkowita pojemność małej retencji wodnej regionu to 13 382,3 dam<sup>3</sup>, co stanowi zaledwie 2% krajowego zasobu. Taki poziom efektywności rzeczowej małej retencji wodnej oznacza, że nowe inwestycje nie przekładają się na realne zdolności magazynowania wody, co może wynikać z dominacji obiektów o małej skali, które nie są w stanie znacząco zwiększyć retencyjności zlewni.

**Wykres 14.** Efekty rzeczowe inwestycji małej retencji wodnej w województwie śląskim w latach 2014-2023

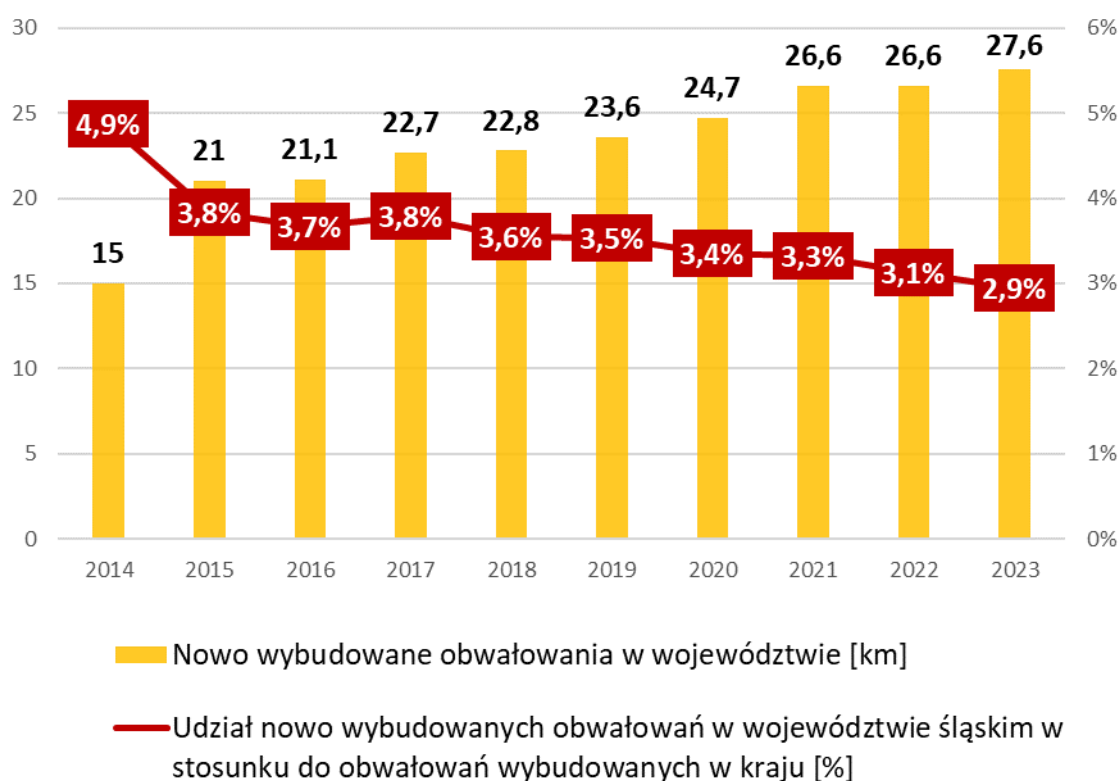


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

- W województwie śląskim w latach 2014-2023 wybudowano 27,6 km obwałowań przeciwpowodziowych, co stanowiło 2,95% nowych umocnień na terenie całego kraju. Pod względem długości nowo powstałych zabezpieczeń województwo

śląskie zajęło 11. miejsce wśród województw, podczas gdy największą długość tych zabezpieczeń odnotowano w województwach podkarpackim, dolnośląskim i małopolskim. Inwestycje w tym obszarze zostały przeprowadzone w 8 z 36 powiatów województwa śląskiego (powiecie bielskim, częstochowskim, gliwickim, pszczyńskim, raciborskim, tarnogórskim, bieruńsko-łędzińskim oraz w mieście na prawach powiatu Częstochowa), co wskazuje na ich selektywny charakter, skoncentrowany w rejonach o podwyższonym zagrożeniu powodziowym. Największy przyrost długości obwałowań odnotowano w powiatach raciborskim (9,6 km), bielskim (8,6 km) oraz bieruńsko-łędzińskim (4,6 km), które łącznie odpowiadają za ponad 80% długości nowych zabezpieczeń powstałych regionie w analizowanym okresie. W pozostałych powiatach natomiast długość nowo wybudowanych obwałowań była znacznie mniejsza – od 0,1 km w powiecie gliwickim do 2 km w powiecie pszczyńskim.

**Wykres 15.** Skumulowana długość nowo wybudowanych obwałowań przeciwpowodziowych [km] w województwie śląskim w latach 2014-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

## 5.1. Podsumowanie cząstkowe

Województwo śląskie należy do regionów szczególnie narażonych na ryzyko powodziowe, co wynika z jego położenia w zlewniach głównych polskich rzek oraz urbanizacji i przekształceń środowiskowych. Ryzyko to obejmuje zarówno obszary dolin rzecznych, jak i tereny zurbanizowane, gdzie coraz częściej występują powodzie o charakterze lokalnym, związane z gwałtownymi opadami i ograniczoną zdolnością gruntu do retencji. Obszary potencjalnego zagrożenia powodziowego obejmują znaczącą część województwa, a w wielu z nich dodatkowym czynnikiem jest ryzyko zalania w przypadku uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych.

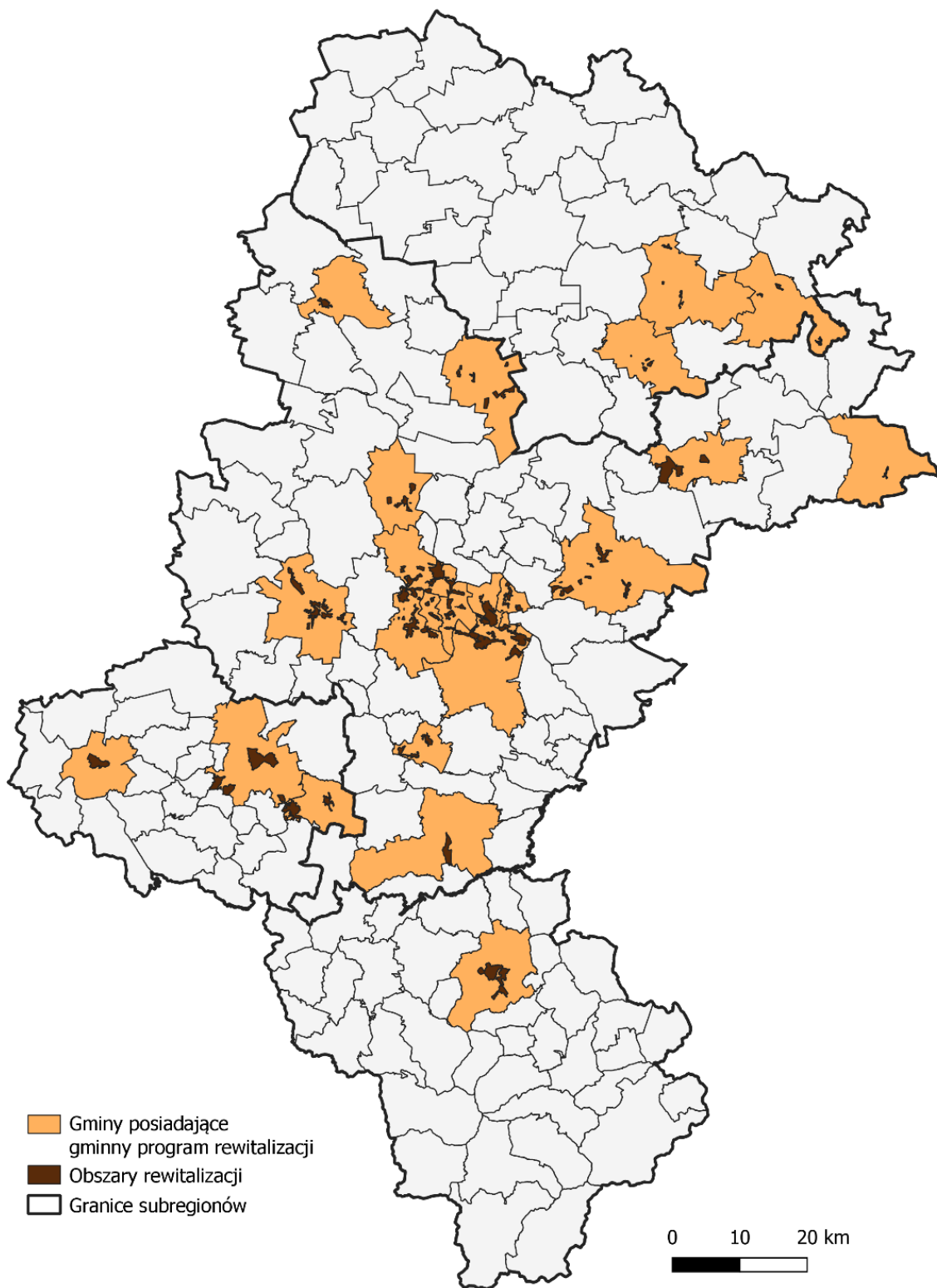
System ochrony przeciwpowodziowej regionu opiera się na rozbudowanej infrastrukturze hydrotechnicznej. Najważniejszym elementem tego systemu jest zbiornik Racibórz Dolny, pełniący funkcję suchego polderu przeznaczonego do kontrolowanego przechwytywania nadmiaru wód. Ochrona przeciwpowodziowa obejmuje również sieć obwałowań, której rozbudowa koncentruje się przede wszystkim w powiatach o największym stopniu zagrożenia. Charakter ryzyka w regionie jest zróżnicowany – od powodzi rzecznych, po lokalne podtopienia wynikające z gwałtownych zjawisk atmosferycznych. Wzrost intensywności takich zjawisk jest widoczny w ostatnich latach, co dodatkowo wpływa na konieczność rozbudowy infrastruktury odprowadzającej wody opadowe.

Coraz większe znaczenie w systemie ochrony zaczyna odgrywać mała retencja, której rozwój przyspieszył w ostatnich latach. Jest to reakcja na rosnące trudności z odprowadzaniem wód opadowych oraz na zmiany klimatyczne, które wpływają na częstsze i bardziej intensywne zjawiska hydrologiczne. System ochrony, choć oparty na strategicznych i skutecznych rozwiązaniach, musi funkcjonować w warunkach rosnącej presji związanej z dynamicznymi zjawiskami hydrologicznymi i rozwojem przestrzennym regionu, co w naturalny sposób kształtuje skalę i charakter zagrożeń powodziowych.

## 6. REWITALIZACJA I TERENY POPRZEMYSŁOWE

- Z końcem 2023 roku większość posiadanych przez gminy programów rewitalizacji (lokalnych programów rewitalizacji) przestało obowiązywać a gminy rozpoczęły prace nad przygotowaniem gminnych programów rewitalizacji. W wykazie programów rewitalizacji w województwie śląskim, zawierającym programy obowiązujące w okresie perspektywy finansowej UE 2021-2027, według stanu na 20 sierpnia 2025 roku wpisane są 23 gminy, które posiadają gminny program rewitalizacji, co stanowi 13,77% gmin województwa. Oprócz nich obowiązuje także część wcześniej przygotowanych gminnych programów rewitalizacji, w tym w ramach poprzedniej perspektywy. Łączna powierzchnia obszarów rewitalizacji określonych w dokumentach, które są umieszczone w wykazie wynosi 11 110,39 ha. Obszary te cechuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk i są wyznaczone do działań rewitalizacyjnych.

**Mapa 27.** Gminne programy rewitalizacji i wyznaczone w nich obszary rewitalizacji według stanu na 20 sierpnia 2025 rok



Źródło: Opracowanie własne na podstawie [strona internetowa](#) [Otwartego Regionalnego Systemu Informacji Przestrzennej Województwa Śląskiego](#)

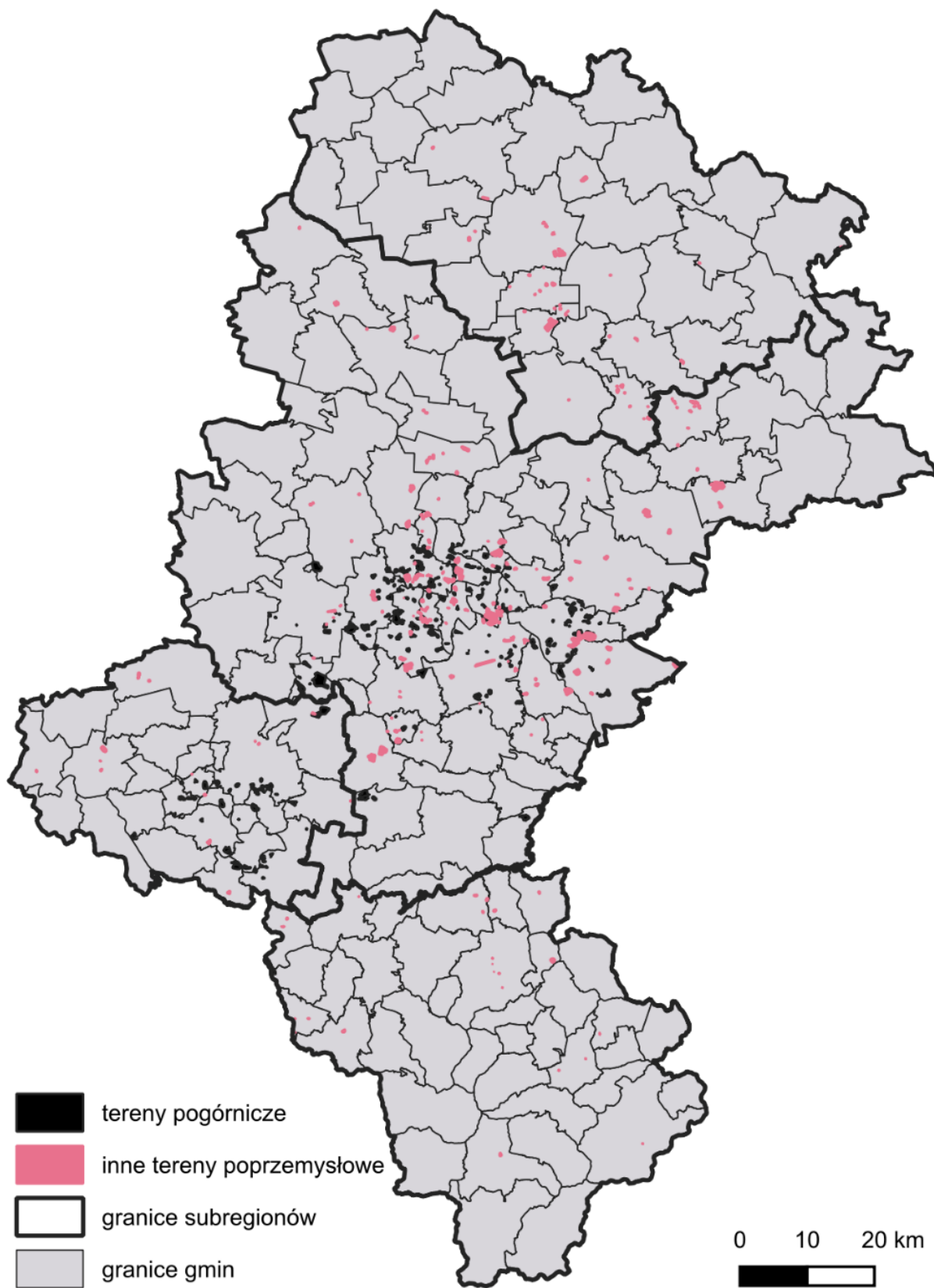
- Województwo śląskie charakteryzowało się w 2023 roku powolnym tempem rekultywacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych (55 ha/rok), zajmując przy tym trzecią pozycję od końca na tle całego kraju. Powierzchnia terenów zdewastowanych i zdegradowanych, które wymagają rekultywacji wzrosła w porównaniu z rokiem 2014 z 4 818 ha do 5 247 ha, co pokazuje, że obecna skala procesów rekultywacji nie jest wystarczająca, zwłaszcza w kontekście przewyższania negatywnego wizerunku województwa jako regionu przemysłowego. Region wyróżnia się też najwyższym udziałem gruntów zdewastowanych i zdegradowanych w całkowitej powierzchni (0,4%).

- Historia województwa śląskiego jest silnie związana z przemysłem obejmującym w szczególności eksploatację i przetwórstwo złóż (zwłaszcza węgla kamiennego), co obecnie, w obliczu szeroko rozumianej transformacji, widoczne jest w kontekście wyzwania obejmującego rekultywację i ponowne zagospodarowanie terenów przemysłowych i pogórnich. Z uwagi na konieczność bieżącego monitorowania ilości terenów pogórnich i przemysłowych Samorząd Województwa Śląskiego wraz z Głównym Instytutem Górniczym podjął się realizacji projektu pod nazwą Rozbudowa systemu zarządzania terenami pogórnymi na terenie województwa śląskiego (akronim OPI-TPP 2.0). Efektem trwających ponad 3 lata prac było udostępnienie e-usługi w postaci systemu informatycznego publikującego dane oraz informacje o terenach pogórnich i przemysłowych znajdujących się na terenie województwa śląskiego. Platforma ta zawiera zakładki ułatwiające wyszukanie potrzebnych informacji, do których należą: wyszukiwarka terenów, porównywarka terenów, mapa terenów pogórnich i przemysłowych jak również cyfrowe repozytorium ([Ogólnodostępna Platforma Informacji Tereny przemysłowe i zdegradowane](#))

- Zgodnie z informacjami zgromadzonymi w bazie w listopadzie 2024 r. na terenie województwa śląskiego znajdowało się 266 terenów przemysłowych o łącznej powierzchni 3 883,6 ha oraz 317 terenów pogórnich o powierzchni 5 249,7 ha. Największa koncentracja terenów pogórnich widoczna jest w centralnej i zachodniej części regionu, co wiąże się rozmieszczeniem złóż warunkującym działalność górnictwem. Tereny przemysłowe licznie występują także w subregionie północnym. W bazie wśród terenów przemysłowych znajdują się

m.in 44 tereny zakwalifikowane jako różnego rodzaju hałdy, 43 tereny po wyrobiskach, 31 terenów poprodukcyjnych, 28 terenów po kamieniołomach, 25 terenów po składowiskach odpadów i osadów, 21 terenów po piaskowniach lub żwirowniach oraz 20 terenów po hutach. Do grupy terenów pogórnich wpisanych jest 166 hałd po górnictwie węgla kamiennego, 100 terenów po zlikwidowanej kopalni lub po szybie kopalnianym (górnictwo węglowe lub rudne), 46 terenów po osadniku wód dołowych oraz 5 obiektów kolejowych (w tym węzłów kolejowo-drogowych) wyłączonych z użytkowania.

**Mapa 28.** Tereny pogórniczne i przemysłowe w województwie śląskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie OPI TPP 2.0.

- Tereny zdegradowane zlokalizowane w województwie śląskim zostały także dostrzeżone na poziomie krajowym. Na liście rozpoznanych wielkoobszarowych terenów zdegradowanych, na których jest konieczne podjęcie działań związanych z poprawą stanu środowiska, stanowiącej załącznik do ustawy o wielkoobszarowych terenach zdegradowanych, znajduje się pięć takich terenów w kraju. (źródło: Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 roku o wielkoobszarowych terenach zdegradowanych. Zgodnie z ustawą wielkoobszarowy teren zdegradowany to teren o powierzchni przynajmniej 10 ha, na którym znajduje się składowisko historycznych odpadów przemysłowych lub miejsce gromadzenia historycznych odpadów przemysłowych wraz z sąsiadującymi obszarami, na których występuje istotne zagrożenie dla zdrowia ludzi lub stanu środowiska spowodowane emisją w rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku – Prawo ochrony środowiska z tego składowiska lub miejsca.) W województwie śląskim są zlokalizowane dwa z nich, tereny Zakładów Chemicznych „Organika-Azot” w Jaworznie oraz tereny Zakładów Chemicznych „Tarnowskie Góry” w Tarnowskich Górach. Trwają także uzgodnienia w zakresie rozszerzenia listy o teren składowania odpadów pogórnictwa i przemysłowych w Bytomiu.

## **6.1. Podsumowanie cząstkowe**

Działania rewitalizacyjne, ukierunkowane na poprawę życia mieszkańców, w województwie śląskim są szczególnie istotne z uwagi na skalę negatywnych zjawisk, w tym zjawisk o charakterze przestrzennym. Istotnym elementem przestrzeni województwa są tereny pogórnictwa i poprzemysłowe, których liczba i powierzchnia nadal rośnie szybciej niż tempo ich rekultywacji, co pokazuje, że podejmowane działania nie są wystarczające. Największa koncentracja terenów pogórnictwa i poprzemysłowych występuje w centralnej i zachodniej części województwa, co w istotny sposób wpływa na wizerunek regionu i możliwości jego transformacji. Skala zdegradowanych terenów będąca skutkiem zakończenia działalności licznych zakładów przemysłowych stanowi jedno z kluczowych wyzwań rozwojowych.

## 7. PODSUMOWANIE DIAGNOZY

Województwo śląskie, jako jeden z najgęściej zaludnionych i najbardziej zurbanizowanych regionów Polski, wyróżnia się specyficzną strukturą użytkowania gruntów. Udział terenów rolnych jest tu stosunkowo niski, natomiast lasy zajmują znaczną powierzchnię, a obszary zabudowane i zurbanizowane stanowią ponad dwa razy większy odsetek niż przeciętnie w kraju. Region przechodzi obecnie intensywną transformację – od obszaru silnie przemysłowego do gospodarki opartej na usługach i nowoczesnych technologiach, co w bezpośredni sposób wpływa na kształtowanie przestrzeni. Wysoki stopień pokrycia planami zagospodarowania świadczy o rosnącej świadomości wyzwań związanych z rozwojem przestrzennym.

Śląskie jest również obszarem atrakcyjnym turystycznie. Beskidy, Jura Krakowsko-Częstochowska, Śląsk Cieszyński czy Kraina Górnej Odry przyciągają zarówno krajobrazami, jak i dobrze rozwiniętą infrastrukturą wypoczynkową. Centralna część regionu, silnie przekształcona przemysłowo, posiada liczne tereny poprzemysłowe i pogórnice, które stają się dziś zarówno wyzwaniem, jak i elementem cennego dziedzictwa postindustrialnego. Region wyróżnia się gęstą siecią szlaków turystycznych oraz popularnością szlaków tematycznych, takich jak Szlak Orlich Gniazd, Szlak Zabytków Techniki czy Szlak Architektury Drewnianej.

Infrastruktura komunalna w województwie jest rozbudowana, szczególnie w miastach. Sieć wodociągowa obejmuje większość budynków, choć w rejonach górskich utrudnia ją ukształtowanie terenu. Peryferyjne gminy południa i północnego wschodu mają gorszy dostęp do sieci kanalizacyjnej i gazowej, choć na tle kraju region nadal plasuje się wysoko. Ciepłownictwo rozwinięte jest przede wszystkim w miastach, natomiast obszary wiejskie opierają się na indywidualnych źródłach ogrzewania.

Województwo posiada największy zasób mieszkaniowy w Polsce, a ceny mieszkań są względnie przystępne. Zasób ten będzie nadal rósł, głównie na skutek procesów demograficznych. Jednocześnie wiele budynków pochodzi z lat 1945–1970 i nie odpowiada współczesnym standardom, a skala pustostanów jest duża. Nowe budownictwo koncentruje się na południu regionu i w strefach podmiejskich,

odzwierciedlając kierunki migracji. Istotnym wyzwaniem pozostaje zapewnienie mieszkań osobom w trudnej sytuacji, a także poprawa stanu technicznego części lokali.

W rozwoju budownictwa przeszkodą są także obszary zagrożone powodzią. Ryzyko to jest wysokie z powodu położenia w dorzeczach głównych rzek oraz przekształceń wynikających z działalności człowieka – zwłaszcza szkód górniczych i zabudowy terenów zalewowych.

Województwo śląskie jest jednym z najważniejszych centrów transportowych w Polsce i Europie Środkowej. Położenie na sieci TEN-T oraz rozwinięta infrastruktura logistyczna wzmacniają jego znaczenie gospodarcze i wpływają na zdolność funkcjonowania w sytuacjach kryzysowych. Mimo to sieć transportowa wymaga dalszej modernizacji. W transporcie drogowym wyzwaniem pozostaje wiek pojazdów i wypadkowość, a w transporcie kolejowym – konieczność modernizacji linii i zwiększenia ich atrakcyjności dla codziennych użytkowników. Również komunikacja miejska, mimo poprawy bezpieczeństwa, nie rozwija się wystarczająco szybko w stosunku do potrzeb.

Zróżnicowanie infrastrukturalne regionu odzwierciedla jego specyfikę osadniczą. Rozproszona zabudowa podnosi koszty budowy i utrzymania sieci, a jej rozlewanie się prowadzi do zanikania granic między miastem a wsią, presji na tereny cenne krajobrazowo oraz fragmentacji korytarzy ekologicznych. Kluczowe staje się więc chronienie terenów niezabudowanych przed niekontrolowaną suburbanizacją oraz ponowne wykorzystywanie terenów poprzemysłowych, często wymagających kosztownej rekultywacji.

W kontekście przeciwdziałania wyludnieniu miast istotna jest poprawa jakości i dostępności mieszkań oraz skuteczna rewitalizacja, a w obszarze transportu – rozwój zrównoważonych form mobilności

## SPIS MAP

Mapa 1. Struktura użytkowania gruntów w województwie śląskim w 2021 roku.....	7
Mapa 2. Rozmieszczenie zidentyfikowanych w ramach Audytu obszarów zabudowanych wyróżniających się lokalną formą architektoniczną na tle obszarów typologicznych województwa śląskiego .....	9
Mapa 3. Gęstość sieci ciepłowniczej oraz jej długość w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców dla województwa śląskiego w roku 2023.....	19
Mapa 4. Gęstość sieci gazowej województwa śląskiego w roku 2023.....	21
Mapa 5. Udział korzystających z sieci gazowej [%] w województwie śląskim w roku 2023 .....	25
Mapa 6. Gęstość sieci kanalizacyjnej oraz jej długość w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców dla województwa śląskiego w roku 2023.....	28
Mapa 7. Maksymalna cena wskaźnikowa za 1m <sup>3</sup> dostarczanej wody dla gospodarstw domowych i udział wydatków na wodę w dochodzie rozporządzalnym w województwie śląskim w roku 2023 .....	30
Mapa 8. Maksymalna cena wskaźnikowa za 1m <sup>3</sup> odbieranych ścieków dla gospodarstw domowych i udział wydatków na ścieki w dochodzie rozporządzalnym w województwie śląskim w roku 2023 .....	31
Mapa 9. Udział korzystających z sieci wodociągowej [%] w województwie śląskim w roku 2023.....	36
Mapa 10. Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej [%] w województwie śląskim w roku 2023.....	37
Mapa 11. Udział korzystających z sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej w ogóle ludności w województwie w roku 2023.....	39
Mapa 12. Zmiana wielkości zasobów mieszkaniowych w gminach województwa śląskiego w latach 2014-2023 .....	43
Mapa 13. Liczba mieszkań w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców w gminach województwa śląskiego w 2023 roku.....	45
Mapa 14. Udział mieszkań w budynkach wybudowanych po 2003 roku w mieszkaniach ogółem w gminach województwa śląskiego w 2021 roku .....	47

Mapa 15. Udział mieszkań w budynkach wybudowanych do 1944 roku w mieszkaniach ogółem w gminach województwa śląskiego w 2021 roku .....	48
Mapa 16. Gminy województwa śląskiego posiadające udziały w TBS .....	50
Mapa 17. Gminy województwa śląskiego posiadające udziały w SIM .....	50
Mapa 18. Udział mieszkań niezamieszkałych w mieszkaniach ogółem w województwie śląskim w 2021 roku .....	55
Mapa 19. Konsekwencje wypadków drogowych w powiatach województwa śląskiego w 2024 roku .....	63
Mapa 20. Elementy sieci TEN-T w województwie śląskim.....	74
Mapa 21. Elementy sieci drogowej, linie kolejowe, lotniska, węzły miejskie oraz terminale kolejowo-drogowe wchodzące w skład korytarzy TEN-T na obszarze województwa śląskiego .....	76
Mapa 22. Elementy sieci drogowej, linie kolejowe, lotniska, węzły miejskie oraz terminale kolejowo-drogowe wchodzące w skład korytarzy TEN-T na obszarze województwa śląskiego .....	77
Mapa 23. Lotniska i lądowiska w województwie śląskim .....	79
Mapa 24. Główne centra logistyczne oraz obszary zagęszczenia powierzchni magazynowych w województwie śląskim (2025) .....	86
Mapa 25. Obszar województwa śląskiego narażony na niebezpieczeństwo powodzi .....	90
Mapa 26. Gminy, w których zlokalizowane są obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi .....	91
Mapa 27. Gminne programy rewitalizacji i wyznaczone w nich obszary rewitalizacji według stanu na 20 sierpnia 2025 rok .....	97
Mapa 28. Tereny pogórnice i poprzemysłowe w województwie śląskim .....	100

## SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Efektywność sieci ciepłowniczej województwa śląskiego w latach 2014–2023 .....	18
Rysunek 2. Udział gmin województwa śląskiego według odsetka budynków podłączonych do instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej w 2023 roku .....	33
Rysunek 3. Pojazdy w latach 2015 i 2023 według grup wieku w Polsce i województwie śląskim.....	59
Rysunek 4. Harmonogram przygotowania sieci TEN-T .....	73

## SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Gęstość zaludnienia na terenach zurbanizowanych i wskaźnik urbanizacji w województwie śląskim w 2023 roku .....	6
Wykres 2. Długość szlaków turystycznych w województwach w 2023 roku .....	12
Wykres 3. Sprzedaż energii ciepłej w ciągu roku dla województwa śląskiego w latach 2014–2023.....	20
Wykres 4. Zużycie gazu przez gospodarstwa domowe na osobę w województwie śląskim i kraju w latach 2014-2023 [MWh/os.].....	24
Wykres 5. Wzrost liczby mieszkań oraz liczba mieszkań przypadająca na 1 000 mieszkańców w województwach w 2023 roku .....	41
Wykres 6. Struktura mieszkań według wieku budynków w województwie śląskim w 2021 roku.....	46
Wykres 7. Mieszkania oddane do użytkowania w województwie śląskim w latach 2014-2023 .....	52
Wykres 8. Liczba pozwoleń na budowę i zgłoszeń z projektem w województwie śląskim w latach 2014-2023 .....	53
Wykres 9. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków (ofiary śmiertelne, ranni) w woj. śląskim w latach 2014-2024 .....	61
Wykres 10. Udział odcinków linii kolejowych, na których obowiązuje dana $V_{max}$ [%] .....	66

Wykres 11. Liczba pasażerów kolei i wskaźnik wykorzystania kolei według województw w 2024 roku .....	68
Wykres 12. Liczba pasażerów MPL "Katowice" w Pyrzowicach w latach 2014-2024	81
Wykres 13. Ładunki w MPL „Katowice” w Pyrzowicach w latach 2014, 2019 i 2024 (w tonach) .....	82
Wykres 14. Efekty rzeczowe inwestycji malej retencji wodnej w województwie śląskim w latach 2014-2023 .....	93
Wykres 15. Skumulowana długość nowo wybudowanych obwałowań przeciwpowodziowych [km] w województwie śląskim w latach 2014-2023.....	94

## **SPIS TABEL**

Tabela 1. Główne szlaki tematyczne w województwie śląskim .....	13
---	----