



Projekt pn. **Wyzwania zrównoważonego użytkowania terenu na przykładzie województwa śląskiego - scenariusze 2050**
realizowany w ramach: poddziałania 1.1.1 *Projekty badawcze z wykorzystaniem metody foresight* Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Mariusz Raczek

Zadanie 3

**KONSEKWENCJE PRZYSZŁEJ INTEGRACJI SYSTEMÓW TRANSPORTU
PUBLICZNEGO I TOWAROWEGO W WOJEWÓDZTWIE**



SCENARIUSZE
2050

Katowice, kwiecień 2011

Opis problemu

1 Aktualny stan zagadnienia w województwie i czynniki, które o nim zadecydowały

Dla integracji transportu podstawowe znaczenie ma zarówno jakość i stan infrastruktury (spełnianie odpowiednich standardów technicznych) jak również istnienie i funkcjonalność elementów infrastruktury integrującej różnorodne typy sieci, w tym np. węzły multimodalne, wielopoziomowe skrzyżowania, parkingi i miejsca postojowe. Istotnym zagadnieniem jest również sposób zarządzania siecią, jej rozwojem, organizacją przewozów i transportu publicznego oraz istnienie systemów sterowania ruchem i informowania o warunkach na poszczególnych elementach sieci.

Można przyjąć, że do uwarunkowań decydujących o aktualnej strukturze systemów transportowych województwa śląskiego należą czynniki:

- gospodarczo-ekonomiczne – w tym: historyczna i istniejąca struktura i potencjał gospodarczy obszaru województwa, potencjał inwestycyjny sektora publicznego i prywatnego,
- przestrzenno-środowiskowe – w tym: ukształtowanie i zagospodarowanie terenu, sposób gospodarowania przestrzenią, struktura osadnicza oraz transgraniczne położenie,
- społeczno-demograficzne – w tym: struktura wiekowa społeczeństwa, struktura zatrudnienia, otwartość na realizację celów zbiorowych i partycypacja społeczna w realizacji projektów infrastrukturalnych,
- prawno-organizacyjne – w tym: procedury planowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych, możliwości współpracy w układzie podmioty publiczne – sektor prywatny, skłonność i możliwość integracji oraz współpracy administracji lokalnej.

Województwo śląskie jest istotnym elementem układu transportowego i komunikacyjnego Polski i Europy. Województwo charakteryzuje się najgęstszą siecią dróg o nawierzchni twardej w kraju, ponad 170km/km². Z wyznaczonych korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej dwa przebiegają przez region tj. korytarz III – Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów oraz korytarz VI – Gdańsk – Katowice – Żylna. Należy również podkreślić, że przez obszar województwa śląskiego przebiegają również główne szlaki kolejowe o kierunku północ-południe i wschód-zachód, z czego trzy linie kolejowe magistralne zaliczane są do międzynarodowej sieci „E” (AGC): E30 (Drezno – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka – Lwów – Kijów – Moskwa), E59 (Malmö – Ystad – Świnoujście – Zielona Góra – Wrocław – Racibórz – Chałupki), E65 (Gdynia – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice – Ostrawa – Wiedeń).

Duże znaczenie ma znajdujący się w Tarnowskich Górach węzeł kolejowy, który należy do największych w Europie. Szybkie przemieszczanie się pomiędzy Katowicami i Warszawą umożliwia Centralna Magistrala Kolejowa, a pomiędzy Katowicami i Gdynią – Magistrala Portowa, którymi przewożona jest większość towarów z terenu województwa.

Długość sieci kolejowej na obszarze województwa wynosi 2164 km (linie kolejowe normalnotorowe) co powoduje, że region ten charakteryzuje się również największą gęstością sieci kolejowej w kraju wynoszącą 17,5 km/100km².

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż na terenie województwa – w Sławkowie – kończy się szeroki tor łączący Polskę ze Wschodem, tzw. Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS). Wykorzystując dostęp do normalno- i szerokotorowej linii kolejowej oraz położenie (70 km od południowej, 280 km od wschodniej i 400 km od zachodniej granicy), a także bliskość

lotnisk w Katowicach i Krakowie, w Sławkowie realizowana jest budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego. Projekt ten przewiduje przekształcenie dotychczasowego terminalu – zajmującego się głównie przeładunkiem rud żelaza i paliw płynnych – w nowoczesne centrum logistyczne do obsługi kontenerowego ruchu towarowego pomiędzy Europą a Azją.

Atrakcyjność komunikacyjną województwa w znacznym stopniu podnosi Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach oraz bliskość dwóch lotnisk międzynarodowych w Balicach (k. Krakowa) i w Ostrawie, w Republice Czeskiej.

Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” wyróżnia się na tle kraju najmniejszą liczbą „dni nielotnych” dzięki panującym tutaj dogodnym warunkom meteorologicznym.

Liczba osób, korzystających z komunikacji lotniczej oferowanej przez MPL „Katowice” w Pyrzowicach systematycznie wzrasta. W roku 2010 z usług lotniska skorzystało 2,4 mln pasażerów. Dynamiczny wzrost jest zauważalny od 2004 roku, co związane było z wejściem Polski do Unii Europejskiej oraz pojawieniem niskokosztowych przewoźników lotniczych. Lotnisko w Pyrzowicach jest również drugim w kraju portem cargo pod względem przewiezionych ładunków. W roku 2010 przewozy cargo, obejmujące przewozy ładunków realizowane poprzez port lotniczy w Pyrzowicach, stanowiły ok. 16 % krajowych przewozów tego typu.

Ważnym elementem infrastruktury transportowej jest również sieć małych lotnisk obejmująca: Aleksandrowice koło Bielska-Białej, Gliwice, Gotartowice koło Rybnika, Katowice Muchowiec, Żar w Międzybrodziu Żywieckim, Rudniki koło Częstochowy, Kaniów koło Czechowic-Dziedzic.

Wykorzystanie lotnisk lokalnych stanowić może istotny czynnik rozwoju gospodarczego regionu, w tym wymiany handlowej, szczególnie w odniesieniu do ładunków wymagających szybkiego przemieszczania. Rola transportu lotniczego ma szczególne znaczenie w najnowocześniejszych sektorach gospodarki.

Złożoność oraz znaczenie województwa śląskiego w układzie przestrzenno-komunikacyjnym kraju i Unii Europejskiej wynika również z specyfiki ukształtowania układu osadniczego, a co za tym idzie układu wewnętrznych powiązań transportowych zarówno w sferze organizacji transportu jak i stanu oraz gęstości sieci infrastruktury transportu. Głównymi elementami systemu osadniczego województwa śląskiego zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego są aglomeracje miejskie: Górnośląska (o znaczeniu europejskim) oraz Bielska, Częstochowska i Rybnicka (o znaczeniu krajowym).

Najistotniejszym elementem struktury osiedleńczej regionu jest Aglomeracja Górnośląska, która stanowi układ przestrzennie ciągły o charakterze policentrycznym, w pasie o długości ok. 70 km obejmujący zespół 14 miast od Dąbrowy Górniczej do Gliwic. Obszar ten cechuje się wysoką koncentracją działalności gospodarczej, wysokim stopniem zainwestowania infrastrukturalnego oraz znaczną liczbą użytkowników i mieszkańców (Aglomerację zamieszkuje ponad 2 mln osób). Średnia gęstość zaludnienia wynosi tu ponad 1 900 osób/km². Aglomeracja stanowi ważny węzeł komunikacyjny – zarówno ze względu na usytuowanie jak i na wolumen dokonywanych tu przewozów pasażerskich jak i towarowych. Policentryczny układ osadniczy regionu z ośrodkami o znaczeniu europejskim i krajowym jest czynnikiem podnoszącym znaczenie i rolę jaką odgrywa region w europejskim systemie transportowym.

Z przedstawionego zarysu wynika, że województwo śląskie charakteryzuje się wysokim poziomem rozwoju gęstości sieci transportowej przeznaczonej dla realizacji przewozów pasażerskich (indywidualnych i zbiorowych) i towarowych. Istotnym problemem jest jednak stan techniczny tej infrastruktury jak również stopień integracji jej poszczególnych elementów, również w wymiarze organizacyjnym.

Istotnym czynnikiem wpływającym na jakość infrastruktury transportowej i jej integrację zarówno w zakresie transportu pasażerskiego jak i towarowego jest realizowany proces inwestycyjny w zakresie jej rozbudowy. W ostatnich latach w regionie zrealizowano wiele inwestycji infrastrukturalnych, w tym m.in. odcinki autostrady A1, Drogowej Trasy Średnicowej stanowiącej główną oś komunikacji drogowej w Aglomeracji Górnośląskiej, drogi ekspresowej S1 oraz zakończono budowę autostrady A4. Realizacja tych inwestycji w połączeniu z realizacją projektów związanych z rozbudową MPL „Katowice” w Pyrzowicach już zrealizowane terminal, parkingi, i planowany 2 pas startowy, nowe płyty postojowe i rozwój cargo) niewątpliwie należy uznać za istotny krok w celu integracji systemów transportu pasażerskiego i towarowego w regionie. Jednocześnie rozwojowi infrastruktury drogowej i lotniczej w regionie towarzyszył wzrost sektora firm działających w obszarze transportu, spedycji i logistyki.

Na złożoność i obecny stan integracji systemów transportu pasażerskiego w regionie ma wpływ niewątpliwie skala i wolumen realizowanych na terenie przewozów pasażerskich wynikająca z ilości mieszkańców regionu w szczególności aglomeracji miejskich oraz organizacji i struktury gospodarczej tego obszaru. Województwo śląskie posiada w odniesieniu do średniej krajowej dobrze rozwiniętą sieć komunikacji miejskiej w kraju, ponad 93% ludności miejskiej województwa jest obsługiwana przez komunikację publiczną. Obserwując na przestrzeni ostatnich lat działania podejmowane w zakresie organizacji przewozów pasażerskich można sformułować wniosek, że w regionie następuje subregionalna integracja tego rodzaju usług lecz tempo i zakres tej integracji jest niezadawalające. Szczególnie na obszarze Aglomeracji Górnośląskiej widoczne są działania integrujące przewoźników publicznych poprzez istnienie i działalność KZK GOP - głównego organizatora przewozów autobusowych jak również tramwajowych w tym obszarze. Należy również odnotować próbę integracji w zakresie funkcjonowania wspólnego biletu autobusowo-tramwajowo-kolejowego. Należy jednak podkreślić, że powodzenie w zakresie podniesienia efektywności oraz stopnia integracji transportu pasażerskiego w regionie, w wymiarze najpierw subregionalnym a perspektywnie regionalnym, będzie zależała w głównej mierze od trwałości tendencji związanych z realizacją polityki kreowania rozwoju obszaru metropolitalnego wyrażająca się m.in. poprzez stworzenie Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (Metropolia Silesia) oraz procesów integracyjnych wokół pozostałych aglomeracji tj. Rybnickiej (istnieje związek Gmin Subregionu Zachodniego) oraz Bielskiej i Częstochowskiej.

Oceniając sytuację w województwie śląskim można stwierdzić, że pomimo gęstej sieci infrastruktury transportowej jak również częściowej integracji w zakresie organizacji przewozów pasażerskich brakuje w pełni spójnego, sprawnie funkcjonującego i efektywnego systemu transportowego. Ponadto nierównomiernie rozwinięta sieć transportowa oraz niejednorodny system organizacji transportu pasażerskiego powoduje ograniczoną dostępność mieszkańcom terenów peryferyjnych do głównych ośrodków świadczących usługi publiczne.

2 Czego dotyczą luki w wiedzy o stanie zagadnienia w województwie? z czego wynikają?

W zakresie integracji systemów transportu do głównych ograniczeń tego procesu i wiedzy w tym zakresie zaliczyć można problemy i braki w obszarze:

- systemu planowania rozbudowy infrastruktury,
- systemu gromadzenia i przetwarzania informacji.

Stan infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju obszaru i jest też determinantą wzrostu gospodarczego. Przed województwem śląskim będącym specyficznym w polskiej przestrzeni obszarem, w którym zachodzą znaczne przeobrażenia gospodarcze, społeczne i infra-przestrzenne, stoi wiele wyzwań w zakresie rozwoju i integracji systemów transportu zarówno pasażerskiego i towarowego.

Jednym z problemów w zakresie stanu wiedzy o potrzebach i kierunkach rozwoju infrastruktury oraz integracji systemów transportu pasażerskiego i towarowego jest swoboda w zakresie opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zarówno pod względem obszaru objętego planowaniem jak i formatu graficznego mapy planu. Ta dowolność praktycznie uniemożliwia przeprowadzenie zabiegu integracji i zgromadzenia miarodajnej informacji o całym regionie jako funkcjonalnym systemie społeczno-gospodarczym. Kolejnym ograniczeniem w zakresie rozwoju i integracji systemów transportu jest sposób organizacji zarządzania infrastrukturą, w tym głównie drogową czy kolejową. W oparciu o przepisy prawne możliwa jest realizacja niektórych typów infrastruktury w oparciu o tzw. spec ustawy (np. ustawa z dnia 10 maja 2007 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw Dz.U. 2007 nr 112 poz. 767). Pozwala to na ich realizację (np. przebiegu dróg) w sposób odmienny aniżeli wskazano to w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Tego typu działania mogą w znaczący sposób podważać celowość planowania i poszukiwania rozwiązań w zakresie integracji systemów komunikacji na szczeblu lokalnym oraz powodować brak pełnej i aktualnej informacji w zakresie istniejącej infrastruktury transportowej, w tym jej stanu i rezerw terenowych pod przyszłe niezbędne inwestycje infrastrukturalne.

W obecnym systemie planowania regionalnego i monitoringu przestrzeni nie stworzono i wdrożono efektywnych narzędzi o charakterze formalno-prawnym, służących gromadzeniu tego typu informacji i wiedzy (np. w jednej, elektronicznej ogólnodostępnej bazie danych o infrastrukturze, która prezentowała by informacje o przebiegu, stanie oraz kierunkach rozwoju infrastruktury drogowej, kolejowej czy lotniczej). W województwie śląskim stworzono Regionalny System Informacji o Przestrzeni (RSIP) jednak w chwili obecnej trudno uznać, iż zawarte w nim informacje są w pełni kompleksowe i aktualne.

Z tego też względu należy wyposażyć samorząd regionalny lub odpowiednie instytucje w narzędzia prawne i finansowe umożliwiające pozyskiwanie i gromadzenie danych od innych podmiotów publicznych i niepublicznych, realizujących zadania publiczne, w tym z zakresu rozbudowy i planowania inwestycji infrastrukturalnych jak również organizacji i zarządzania przewozami pasażerskich celem stworzenia odpowiedniego systemu monitorowania przestrzeni i systemów transportowych. Stworzeniu kompleksowego systemu monitorowania tego typu uwarunkowań i zamian służyć będzie wdrożenie dyrektywy INSPIRE.

3 Hipoteza – kierunki krótkoterminowych (do 2015) i długoterminowych zmian stanu

Wzrost integracji systemu transportu jest działaniem ukierunkowanym na podniesienie konkurencyjności tego sektora gospodarki. Proces ten może przynieść wymierne korzyści podmiotom rynkowym jak również publicznym np. skrócenie czasu podróży, ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko co w konsekwencji wpływa na podniesienie jakości życia mieszkańców. Ponadto za integracją systemów komunikacji przemawia również podniesienie dostępności przestrzennej i czasowej usług zarówno świadczonych przez różnego typu podmioty świadczące regionalne usługi publiczne np. specjalistyczne usługi medyczne, czy kultury wysokiej, które zazwyczaj świadczone są w centrach aglomeracji miejskich. Zintegrowanie systemów w obszarze transportu pasażerskiego, ale również towarowego wpływa również na jakość i bezpieczeństwo przemieszczania i przewozu towarów poprzez ograniczenie operacji związanych z organizacją przewozu różnymi środkami transportu.

Analizując prognozy i trendy w zakresie rozwoju i integracji transportu pasażerskiego oraz towarowego, w tym dokumenty programowe UE oraz krajowe i regionalne do głównych kierunków rozwoju determinujących procesy integracji systemów transportu pasażerskiego i towarowego zaliczyć można:

- rozwój sieci infrastruktury transportowej, w tym kolejowej i drogowej w szczególności budowę autostrad i międzynarodowych linii kolejowych oraz ich powiązań z układem regionalnym, obejmujące m.in.: tworzenie punktów przesiadkowych – centrów komunikacji integrujących transport międzynarodowy, ponadregionalny i regionalny,
- rozwój połączeń lotniczych i dostępności portu lotniczego oraz rozwój sieci lotnisk lokalnych (wzrost znaczenia jako lotniska o zasięgu międzynarodowym w przewozie zarówno pasażerów jak i cargo), intensyfikacja międzynarodowych powiązań komunikacyjnych - obejmująca między innymi zagadnienia poprawy dostępności do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach,
- rozwój przestrzeni aktywności gospodarczej przeznaczonych pod działalność logistyczną i przeładunkową zlokalizowane wzdłuż głównych osi drogowych w regionie oraz głównych elementów sieci, w tym lotnisk,
- poprawa efektywności i jakości transportu publicznego, w tym kolei,
- rozwój inteligentnych systemów transportu mająca na celu poprawę płynności ruchu,
- wzrost intermodalności transportu,
- wzrost preferencji dla transportu zbiorowego (bus pasy, sygnalizacja świetlna),
- ograniczanie swobody korzystania z samochodu w niektórych strefach (zwłaszcza centrum miasta i innych intensywnie zabudowanych obszarach),
- tworzenie centrów i węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego, tworzenie warunków dla zwiększenia roli transportu zbiorowego,
- rozwój zintegrowanych systemów transportu kombinowanego poprzez tworzenie zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali - obejmujące: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym lokalizacja terminali lub centrów logistycznych: oraz poprawa ich dostępności z układu drogowego,
- zmiany w organizacji i zarządzaniu przedsiębiorstwami transportu publicznego.

4 Hipoteza przyszłych uwarunkowań zewnętrznych (regionalnych, ponadregionalnych) wyznaczających kierunki zmian

Proces rozwoju i integracji systemu transportowego regionu w dłuższym horyzoncie czasowym zależeć będzie od szeregu czynników o charakterze:

- społecznym,
- ekonomicznym,
- środowiskowym,
- technicznym,
- organizacyjnym.

Do głównych uwarunkowań determinujących integrację systemów transportowych zaliczyć możemy:

- kierunki rozwoju infrastruktury transportu w regionie,
- politykę rozwoju regionu oraz politykę transportową państwa oraz UE,
- występujące trendy w zakresie rozwoju systemu transportu.

Opierając się na prognozowanych kierunkach rozwoju systemów transportu można przewidywać, że w województwie śląskim nastąpi dalsza realizacja inwestycji w zakresie rozbudowy sieci transportowej drogowej, szynowej, oraz infrastruktury o charakterze punktów transportowych (lotnisk międzynarodowych i lokalnych) oraz urządzeń pomocniczych służących do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych. Ponadto nastąpi reorganizacja rynków transportowych i następować będzie kreowanie struktur integrujących usługi przewozowe obejmujące i integrujące system transportu pasażerskiego wewnątrz aglomeracji miejskich, w szczególności Górnośląskiej jak i pomiędzy aglomeracjami.

Wpływ na integrację systemów transportu będzie miał poziom koordynacji polityki transportowej z polityką rozwoju regionu, w tym polityką przestrzenną, tak aby uzyskać:

- poprawę funkcjonalności i efektywności struktur transportowych,
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla przestrzeni i środowiska,
- obniżenie kosztów społecznych rozbudowy infrastruktury jednocześnie zapewniając możliwości rozwoju gospodarczego regionu i wysokiej jakości usługi transportu publicznego w regionie.

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju transportu jest wzrost znaczenia zastosowania nowoczesnych technologii informacyjnych w procesie zarządzania transportem. Zastosowanie Inteligentnych systemów transportu zwiększa efektywność oraz bezpieczeństwo systemów transportowych i pozwala na poprawę stopnia ich integralności zarówno w obszarze transportu pasażerskiego jak i towarowego. System ten dostarcza narzędzi do zarządzania systemem transportu i przyczynia się do:

- zwiększenia, przepustowości elementów sieci transportowych i zmniejszenia potrzeb w zakresie nakładów na infrastrukturę transportową przy jednoczesnym uzyskaniu efektywności systemu jak w przypadku budowy nowych odcinków sieci,
- poprawy stanu bezpieczeństwa sieci transportowej poprzez prowadzenie monitoringu pozwalającego na zmniejszenie czasu reakcji na zdarzenia krytyczne oraz poprawę płynności ruchu,

- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zmniejszenie ilości emitowanego CO₂ oraz emisji pyłów drobnych, spowodowaną m.in. ścieraniem klocków hamulcowych, opon, nawierzchni dróg,
- oszczędności czasu podróży.

Inteligentne systemy transportu znajdują zastosowanie również w zakresie zarządzania transportem towarowym. Podnosząc bezpieczeństwo przejazdu i umożliwiając zwiększenie skuteczność zarządzania i monitorowania flotą pojazdów, a także podnoszenia sprawności zarządzania obsługi w centrach logistycznych i przeładunkowych (wyznaczanie tras, informacje o trasie, monitorowanie przewozów).

5 Hipoteza przyszłego wpływu na użytkowanie terenu województwa i różne sfery życia

Rozwój systemów transportu pasażerskiego jak również towarowego oraz ich integracja będzie miała wielorakie skutki o charakterze zarówno pozytywnym jak i negatywnym w sferze wykorzystania przestrzeni, ładu przestrzennego, kształtowania miast, środowiska naturalnego oraz jakości życia mieszkańców poprzez kształtowanie warunków pracy, mieszkania i wypoczynku mieszkańców regionu.

Jakość decyzji w zakresie infrastruktury transportu w zakresie jej lokalizacji, rodzaju i powiązań w głównej mierze decydować będzie o sprawności i efektywności systemu transportowego. Decyzje te powinny być ukierunkowane na:

- łagodzenie konfliktu pomiędzy realizowaną funkcją transportu, a środowiskiem przyrodniczym i kulturowym,
- zapewnienie dostępności transportowej, szczególnie ważnej dla działalności gospodarczej w skali lokalnej, regionalnej i krajowej,
- oddziaływanie na wybór środka lokomocji w transporcie lokalnym, z preferencją dla transportu publicznego i komunikacji zbiorowej,
- zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa przewozu osób i towarów,
- tworzenie przestrzeni, przyjaznej mieszkańcom i odwiedzającym.

Infrastrukturę transportową w zintegrowanym regionalnym systemie transportu pasażerskiego i towarowego w województwie śląskim powinny tworzyć w głównej mierze: sieć dróg, linie kolejowe (znaczenia krajowego, regionalnego i lokalnego) linie autobusowe (ponad regionalne, regionalne, lokalne), porty lotnicze (o charakterze międzynarodowy i krajowym) i terminale pasażerskie, w tym centra przesiadkowe, dworce kolejowe i autobusowe.

Realizacja postulatu integracji systemu transportu wiążącego się z dalszą planowaną rozbudową infrastruktury transportowej o wysokiej jakości powinno wpłynąć na:

- intensywne zagospodarowanie terenów głównie na cele gospodarcze wokół głównych szlaków drogowych oraz linii kolejowych i lotnisk,
- przekształcanie struktur urbanistycznych z monofunkcyjnych, (osiedla blokowisk bez miejsc pracy i z ograniczonymi usługami) na wielofunkcyjne skomunikowane wewnętrznie i zewnętrznie,
- pogłębianie się procesów dekoncentracji osadnictwa i niekorzystnych zjawisk jak suburbanizacja, tworzenia nowej zabudowy mieszkaniowej na obszarach, które będą musiały zostać efektywnie obsłużone przez komunikację zbiorową,
- koncentrację funkcji miejskich i metropolitalnych w aglomeracjach i funkcji mieszkaniowych w miastach satelickich względem ośrodka metropolitalnego,
- rozwój wielofunkcyjnych obszarów wiejskich (utrata tradycyjnych funkcji rolnych tych terenów),
- rozwijanie oraz powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych w granicach obecnego obszaru aglomeracji miejskich i dogęszczania istniejących struktur,
- wzmocnienie bazy gospodarczej i usługowej większych jednostek strukturalnych, zwłaszcza położonych na obszarach peryferyjnych,

- wzrost intensywności wykorzystania terenu w korytarzach o dogodnej obsłudze transportem publicznym (zarówno wzdłuż istniejących jak i planowanych tras) i kolejowym ze wzrostem zabudowy w obszarach przy stacjach i przystankach,
- przeznaczenie i zapewnienie rezerw terenowych na lokalizację urządzeń mających istotny wpływ na integrację systemu (węzły przesiadkowe, w tym parkingi, pętle i dworce komunikacji zbiorowej, łącznice pomiędzy siecią kolejową a tramwajową),
- uruchomienie działalności inwestycyjnej na określonym obszarze z dostępnością komunikacyjną, istniejącą lub możliwą do uzyskania w bliskiej perspektywie czasowej.

Analizując plany regionu w zakresie integracji systemów transportowych jednym z najistotniejszych przedsięwzięć będzie stworzenie multimodalnego centrum pasażersko-towarowego przy Międzynarodowym Porcie lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach jako jednego z głównych centrów w ramach krajowego systemu logistycznego. Powinno ono posiadać dostęp i stanowić ośrodek integracji gałęzi transportu: kolejowego, drogowego i oczywiście lotniczego, a poprzez skomunikowane z rzeczny portem przeładunkowym w Gliwicach również żeglugi śródlądowej. Centrum będzie pełniło funkcje logistyczne związane głównie z obsługą transportową w relacjach międzynarodowych, poza tradycyjnymi usługami transportowymi w zakresie transportu pasażerskiego jak i towarowego oraz świadczyć usługi przeładunkowo-składowe. Zakłada się, że realizacja tego przedsięwzięcia, będzie determinować i pobudzać rozwój innych centrów logistycznych zlokalizowanych w pobliżu przebiegających w regionie autostrad A1 i A4 jak również będzie ściśle związany z rozwojem Euroterminala w Sławkowie, otwierając możliwości przewozu towarów na Daleki Wschód.