Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Rzeczpospolita Polska

aglomeracja beskidzka

Unia Europejska
Fundusz Spójności

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Beskidzkiej 2040+

Kompendium

Wykonawca

LPW Sp. z o.o.

ul. Żeliwna 38

40-599 Katowice

Zamawiający

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów

Subregionu Południowego Województwa Śląskiego

Aglomeracja Beskidzka

ul. Cieszyńska 15

43-300 Bielsko-Biała

Spis treści

Wprowadzenie **9**
1. Gmina Bestwina **10**
1.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 11
1.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 12
2. Miasto Bielsko-Biała **16**
2.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 17
2.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 18
3. Gmina Brenna **23**
3.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 24
3.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 25
4. Gmina Buczkowice **29**
4.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 30
4.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 31
5. Gmina Chybie **35**
5.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 36
5.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 37
6. Miasto Cieszyn **41**
6.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 42
6.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 43
7. Gmina Czechowice-Dziedzice **48**
7.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 49
7.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 50
8. Gmina Czernichów **54**
8.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 55
8.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 56
9. Gmina Dębowiec **60**
9.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 61
9.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 62
10. Gmina Gilowice **66**
10.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 67
10.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 68
11. Gmina Goleszów **72**
11.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 73
11.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 74

12.Gmina Hażlach ... 78
12.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 79
12.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 80
13.Gmina Istebna ... 84
13.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 85
13.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 86
14.Gmina Jasienica ... 90
14.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 91
14.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 92
15.Gmina Jaworze ... 96
15.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 97
15.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 98
16.Gmina Jeleśnia ... 103
16.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 104
16.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 105
17.Gmina Koszarawa ... 109
17.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 110
17.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 111
18.Gmina Kozy ... 115
18.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 116
18.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 117
19.Gmina Lipowa ... 121
19.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 122
19.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 123
20.Gmina Łękawica ... 127
20.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 128
20.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 129
21.Gmina Łodygowice ... 133
21.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 134
21.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 135
22.Gmina Milówka ... 140
22.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 141
22.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 142
23.Gmina Porąbka ... 146
23.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności ... 147
23.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej ... 148

24.Gmina Radziechowy-Wieprz 152
24.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 153
24.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 154
25.Gmina Rajcza 158
25.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 159
25.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 160
26.Gmina Skoczów 164
26.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 165
26.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 166
27.Gmina Strumień 170
27.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 171
27.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 172
28.Miasto Szczyrk 176
28.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 177
28.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 178
29.Gmina Ślemień 182
29.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 183
29.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 184
30.Gmina Świnna 188
30.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 189
30.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 190
31.Gmina Ujsoły 194
31.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 195
31.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 196
32.Miasto Ustroń 200
32.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 201
32.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 202
33.Gmina Węgierska Górka 206
33.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 207
33.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 208
34.Gmina Wilamowice 212
34.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 213
34.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 214
35.Gmina Wilkowice 218
35.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 219
35.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 220

36.Miasto Wisła 224
36.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 225
36.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 226
37.Gmina Zebrzydowice 231
37.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 232
37.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 233
38.Miasto Żywiec 237
38.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 238
38.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 239
39.Powiat Bielski 244
39.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 245
39.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 249
40.Powiat Cieszyński 263
40.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 264
40.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 269
41.Powiat Żywiecki....280
41.1. Istniejąca sytuacja dotycząca mobilności 281
41.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej 286
Spis tabel 300
Spis rysunków 303

WPROWADZENIE

Dokument stanowi kompendium w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności miejskiej oraz działań i zaleceń wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej 2040+. Zawiera on esencjonalne informacje w podziale na poszczególne gminy objęte opracowaniem.

Rysunek 0.1 Podział funkcjonalny Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

1. Gmina Bestwina

Na rysunku 1.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 1.1 Gmina Bestwina na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Bestwina jest gminą wiejską leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej Graniczy z gminami: Wilamowice, Czechowice-Dziedzice i z miastem Bielsko-Biała, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem pszczyńskim. W tabeli 1.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Bestwina.

Tabela 1.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Bestwina

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	12 072	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	8,46	[%]	
Gęstość zaludnienia	317	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	72	[-]	
Przyrost naturalny	-27	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	120	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,43	[-]	

Źródło: Opracowanie własne

Gmina Bestwina w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców, co może być spowodowane suburbanizacją Bielska-Białej. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

1.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Bestwina występuje transport drogowy, kolejowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 1.2.

Tabela 1.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Bestwina

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	7	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	792 865,57	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: Opracowanie własne

Transport drogowy

Przez teren gminy Bestwina nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka. Najbliższe połączenie drogą krajową DK1 występuje w sąsiadującej gminie Czechowice-Dziedzice. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Bestwina występują na drogach powiatowych: P4447S oraz P4403S.

Transport kolejowy

Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 93, w ciągu której zlokalizowany jest przystanek kolejowy Kaniów. Z gminy Bestwina realizowane są pojedyncze kursy do Krakowa i Czechowic-Dziedzic w wybrane dni tygodnia. Na linii nr 93, na odcinku Oświęcim – Czechowice-Dziedzice zdiagnozowano zły stan infrastruktury.

Transport autobusowy

W gminie Bestwina organizatorem komunikacji autobusowej jest Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny. Na terenie gminy kursuje 7 linii autobusowych, których operatorem jest przedsiębiorstwo Komunikacja Beskidzka. Poza obsługą połączeń wewnątrzgminnych, dla pasażerów dostępne są również połączenia z gminami sąsiednimi wchodzącymi w skład Aglomeracji Beskidzkiej.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Bestwina nie występują drogi rowerowe. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa czy niebieski szlak rowerowy dookoła Bielska-Białej.

1.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływające na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Bestwina na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ramach nich rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej - Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 1.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Bestwina.

Tabela 1.3. Rekomendacje dla gminy Bestwina

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;

1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa.
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.)

	i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[1]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[2];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.
3.2.9.	budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.10.	ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;

[1] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[2] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu;
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych;
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe;
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: Opracowanie własne

2. Miasto Bielsko-Biała

Na rysunku 2.1 przedstawiono lokalizację miasta w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 2.1 Miasto Bielsko-Biała na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Bielsko-Biała to miasto na prawach powiatu leżące w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej, będące także siedzibą powiatu bielskiego. Miasto graniczy z gminami: Bestwina, Wilamowice, Kozy, Wilkowice, Brenna, Jaworze, Jasienica i Czechowice-Dziedzice, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 2.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar miasta Bielsko-Biała.

Tabela 2.1. Dane statystyczne opisujące obszar miasta Bielsko - Biała

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	168 106	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-3,47	[%]	
Gęstość zaludnienia	1352	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-522	[-]	
Przyrost naturalny	-907	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	215	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	40	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	3	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	48	[-]	
Liczba hipermarketów	6	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	458	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	4,33	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Bielsko-Biała w ostatnich latach doświadczyło zauważalnego spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji jak i przyrostu naturalnego. Znacząca liczba podmiotów gospodarczych, w tym 3 zatrudniające powyżej 1000 osób, jest przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do Bielska-Białej jako lokalnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W mieście zlokalizowane są także sklepy wielkopowierzchniowe, a także wiele innych punktów handlowych generujących ruch.

2.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie miasta Bielsko-Biała występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 2.2.

Tabela 2.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Bielsko-Biała

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	8	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	88	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	78 209 824,44	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	35,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	57	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Bielsko-Biała posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1, dróg krajowych S52, DK1 i DK52 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 940, 942, 944. Na terenie Bielska-Białej występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: S1, S52, DK52, DW942, P7477S, P7474S, P7415S, P7473S, P7435S, P7446S, P7416S, P7401S, P7429S, P7411S, P7410S, G160802S, G160754S. Na terenie miasta funkcjonuje strefa płatnego parkowania.

Transport kolejowy

Przez miasto Bielsko-Biała przebiegają linie kolejowe nr 117, 139 oraz 190, przy czym fragment linii kolejowej nr 190 Bielsko-Biała Główna – Cieszyn od 0,170 km do 21,479 km jest nieczynny. Na terenie miasta zlokalizowane są 3 stacje kolejowe: Bielsko-Biała Wschód, Bielsko-Biała Główna, Bielsko-Biała Leszczyny oraz 5 przystanków kolejowych: Bielsko-Biała Komorowice, Bielsko-Biała Północ, Bielsko-Biała Lipnik, Bielsko-Biała Mikuszowice, Bielsko-Biała Górne. Z Bielska-Białej realizowane są połączenia kolejowe m.in. w kierunku Katowic, Wrocławia, Krakowa czy Zakopanego. Na sieci kolejowej występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 117 oraz funkcjonowaniem jednego toru na linii kolejowej nr 139. Brak jest połączenia Cieszyna z Bielskiem-Białą ze względu na nieczynny fragment linii kolejowej nr 190. Dodatkowym utrudnieniem jest mała liczba torów postojowych czy brak torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów na stacji Bielsko-Biała Główna.

Transport autobusowy

Bielsko-Biała organizuje komunikację autobusową samodzielnie, a także w ramach porozumień międzygminnych (z gminą Czechowice-Dziedzice czy z gminą Wilkowice). W mieście operatorem miejskiego transportu autobusowego jest Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.

Na terenie miasta zinwentaryzowano 88 linii, które obsługiwane są przez następujących przewoźników: Bus Janiso, Bus Transport, Chrustek Travel, JM-BUS, Komunikacja Beskidzka, Konkret Bus, Linea Trans, MZK Bielsko-Biała, PKM Czechowice-Dziedzice, Travel Bus, WISPOL, Woj-Tur.

W mieście rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego pełnią dworzec autobusowy Komunikacji Beskidzkiej oraz dworzec kolejowy zlokalizowane przy ul. Warszawskiej.

Transport rowerowy

Na terenie Bielsko-Biała występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 35,0 km. Odcinek drogi rowerowej w kierunku południowym umożliwia przejazd do gminy Wilkowice, pozostałe odcinki w mieście nie tworzą spójnej sieci połączeń rowerowych, mają charakter fragmentaryczny.

Turystyka rowerowa na terenie miasta dynamicznie się rozwija, powstają nowe trasy wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także istnieją wyciągi rowerowe Bielsko-Biała – Szyndzielnia i Kozia Górka. Przez miasto przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: niebieski szlak rowerowy dookoła Bielska-Białej, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem) czy czerwony szlak rowerowy Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka.

2.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływające na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Miasto Bielsko-Biała na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej zostało zakwalifikowane jako rdzeń Aglomeracji Beskidzkiej, należąc jednocześnie do Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ramach nich rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej - Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 2.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla miasta Bielsko-Biała.

Tabela 2.3. Rekomendacje dla miasta Bielsko-Biała

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2 modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3 poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;

1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu); 1.8.3. wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających warunki ruchu (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.2. analiza i budowa węzłów przesiadkowych o znaczeniu aglomeracyjnym (węzłów subregionalnych) w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego. 2.2.2. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych; 2.2.3. budowa infrastruktury rowerowej odseparowanej od ruchu samochodowego, zapewniającej połączenie jednostek osadniczych miasta; 2.2.4. rozwiązania z zakresu uspokajania ruchu na istniejącej sieci drogowej (tereny osiedli mieszkaniowych).
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[3]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[4]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;

[3] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[4] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.6.	stymulowanie powstawania centrów lokalnych przy węzłach przesiadkowych nadrzędnych poprzez działania planistyczne;
3.2.7.	uzupełnianie pakietu dostępnych usług publicznych w obszarach o gęstej strukturze zamieszkania;
3.2.8.	kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.3.	ograniczenie ruchu samochodowego w centralnej części miasta;
3.3.4.	analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf;
3.3.5.	lokalne uspokajanie ruchu;
3.3.6.	rozwój strefy płatnego parkowania;
3.3.7.	rozszerzenie funkcjonalności systemu ITS w zakresie dostępności przestrzeni w ramach polityki parkingowej.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	
3.4.1.	rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2.	zazielenianie ulic;
3.4.3.	zielone budownictwo;
3.4.4.	wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności	
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy	
4.1.1.	analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna	
4.2.1.	wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
4.2.2.	analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
4.2.3.	utworzenie Strefy Czystego Transportu;
4.2.4.	utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

3. GMINA BRENNA

Na rysunku 3.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 3.1 Gmina Brenna na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Brenna jest gminą wiejską, leżącą w zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina graniczy z gminami: Jasienica, Jaworze, Bielsko-Biała, Szczyrk, Wisła, Ustroń, Skoczów, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 3.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Brenna.

Tabela 3.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Brenna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	11 721	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	4,13	[%]	
Gęstość zaludnienia	119	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	50	[-]	
Przyrost naturalny	-56	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	117	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,31	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Chociaż gmina Brenna w ostatnich latach doświadczyła zauważalnego wzrostu liczby mieszkańców, a w 2021 roku wskaźnik migracji ogółem przyjął wartość dodatnią, to jednak przyrost naturalny osiągnął większą wartość ujemną, co w efekcie wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, jest przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych, generujących ruch.

3.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Brenna występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 3.2.

Tabela 3.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Brenna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	2	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	0,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Brenna posiada dostęp do dróg wojewódzkich nr 941 oraz nr 942. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Brenna występuje na drodze powiatowej P2602S.

Transport autobusowy

W gminie Brenna nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatnego przewoźnika WISPOL działającego na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Brenna nie wykonano dróg rowerowych. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym oraz wytyczonymi trasami rowerowymi. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem), Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty), RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

W 2021 roku w ramach projektu Rowerem przez Beskidy – etap 1 wykonany został w Górkach Wielkich odcinek trasy regionalnej nr 604 (Via Ducalis), który jest zgodny z wyznaczonym w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego korytarzem Bielsko-Biała – Cieszyn. Trasa ta łączy się w Górkach Wielkich z Wiślaną Trasą Rowerową oraz częściowo biegnie wspólnie z WTR w Gminie Brenna i Ustroń.

3.2. Działania i zalecenia wynikające z SUMP Aglomeracji Beskidzkiej

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływające na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Brenna na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 3.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Brenna.

Tabela 3.3. Rekomendacje dla gminy Brenna

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca

1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich, zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie,

	wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[5]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[6];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13.	budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.8.	lokalne uspokajanie ruchu;
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	
3.4.1.	rewitalizacja terenów zieleni;

[5] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[6] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

4. GMINA BUCZKOWICE

Na rysunku 4.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 4.1 Gmina Buczkowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Buczkowice to gmina wiejska, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina Buczkowice graniczy z gminami: Wilkowice, Łodygowice, Lipowa oraz Szczyrk, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 4.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Buczkowice.

Tabela 4.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Buczkowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	11 231	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	1,68	[%]	
Gęstość zaludnienia	576	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	37	[-]	
Przyrost naturalny	-71	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	6	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	170	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,45	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Chociaż Gmina Buczkowice w ostatnich latach doświadczyła niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców, a w 2021 roku wskaźnik migracji ogółem przyjął wartość dodatnią, to jednak przyrost naturalny osiągnął większą wartość ujemną, co w efekcie wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, jest przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

4.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Buczkowice występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 4.2.

Tabela 4.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Buczkowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	8	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	450 064,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	9,1	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Buczkowice posiada dostęp do drogi ekspresowej S1 oraz dróg wojewódzkich nr 942 oraz nr 945. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Buczkowice występuje na drodze wojewódzkiej DW942.

Transport autobusowy

W gminie Buczkowice transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.).

Transport rowerowy

Na terenie gminy Buczkowice występuje sieć rowerowa, licząca wg danych GUS 9,1 km. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym oraz dojazd do wybranych gmin sąsiednich: Szczyrk i Wilkowice. Przez gminę przebiega turystyczny szlak rowerowy: Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

4.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływające na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Buczkowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 4.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Buczkowice.

Tabela 4.3. Rekomendacje dla gminy Buczkowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem

transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;

	• powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[7]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[8];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11.	budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12.	ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12.	lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	
3.4.1.	rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2.	zazielenianie ulic;
3.4.3.	zielone budownictwo;
3.4.4.	wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.

[7] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[8] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.3. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.4. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

5. Gmina Chybie

Na rysunku 5.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 5.1 Gmina Chybie na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Chybie jest gminą wiejską, leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina Chybie graniczy z gminami: Czechowice-Dziedzice, Jasienica, Skoczów i Strumień, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej oraz z powiatem pszczyńskim. W tabeli 5.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Chybie.

Tabela 5.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Chybie

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	9 633	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	3,62	[%]	
Gęstość zaludnienia	310	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	55	[-]	
Przyrost naturalny	-38	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	123	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,23	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Chybie w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go, dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym zatrudniających do 1000 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

5.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Chybie występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 5.2.

Tabela 5.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Chybie

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	6	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	119 056,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	8,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Przez teren gminy Chybie nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka. Najbliższe połączenie drogą krajową nr 81 występuje w sąsiadującej gminie Strumień. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Chybie występują na drogach: P2627S, P2633S, G643042S, G643026S.

Transport kolejowy

Przez gminę Chybie przebiegają linie kolejowe nr 93, 150 oraz 157. Zlokalizowana jest stacja kolejowa: Chybie oraz przystanek kolejowy: Chybie Mnich Zaborze. Realizowane są regularne połączenia kolejowa w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna (poprzez linię kolejową nr 93). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia linią kolejową nr 157 w kierunku Wisły oraz Gliwic. Na sieci kolejowej w Chybiu występują problemy związane z małą liczbą torów postojowych oraz torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów.

Transport autobusowy

W gminie Chybie nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Chybie występuje sieć dróg rowerowych o długości 8 km. Infrastruktura rowerowa jest dość fragmentaryczna, niespójna, o przebiegach południkowych. W obszarze gminy infrastruktura rowerowa tworzy dwie odrębne drogi rowerowe, łączące ośrodki odpowiednio: w południowej i północnej części gminy. Infrastruktura rowerowa zapewnia jednak połączenie z sąsiednimi gminami.

Przez gminę przebiega istotny turystyczny szlak rowerowy: Wiślana Trasa Rowerowa.

5.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Chybie na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 5.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Chybie.

Tabela 5.3. Rekomendacje dla gminy Chybie

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1 prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.)

	i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[9]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[10];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.
3.2.13.	budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość - w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14.	ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej

[9] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[10] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe;
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

6. Miasto Cieszyn

Na rysunku 6.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 6.1 Miasto Cieszyn na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Cieszyn jest gminą miejską, leżącą w zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Stanowi siedzibę władz powiatu cieszyńskiego. Miasto Cieszyn graniczy z gminami: Hażlach, Dębowiec i Goleszów, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z Czechami. W tabeli 6.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Cieszyn.

Tabela 6.1. Dane statystyczne opisujące obszar miasta Cieszyn

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	33 601	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-7,25	[%]	
Gęstość zaludnienia	1171	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-106	[-]	
Przyrost naturalny	-318	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	40	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	6	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	10	[-]	
Liczba hipermarketów	2	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	371	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	2,05	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Cieszyn w ostatnich latach doświadczyło zauważalnego spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Znacząca liczba podmiotów gospodarczych, szczególnie zatrudniających między 50 a 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do Cieszyna jako lokalnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W mieście zlokalizowane są także sklepy wielkopowierzchniowe, a także wiele innych punktów handlowych generujących ruch.

6.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie miasta Cieszyn występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 6.2.

Tabela 6.2. Dane statystyczne opisujące obszar miasta Cieszyn

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	33	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	6 360 092,97	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	6,9	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	2	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Cieszyn posiada dostęp do drogi ekspresowej nr 52 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 938 oraz 944. Na terenie Cieszyna występują następujące drogi, posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW938, P2712S, P2713S, P2700S, P2710S, P2619S, P2624S, P2706S, G390220S, G390084S. Na terenie miasta funkcjonuje strefa płatnego parkowania.

Transport kolejowy

Przez miasto Cieszyn przebiegają linie kolejowe nr 90 oraz 190. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Cieszyn i Cieszyn Marklowice, oraz 1 przystanek kolejowy: Cieszyn Uniwersytet. Z Cieszyna realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Goleszowa/Skoczowa, Czechowic-Dziedzic oraz miasta Frydek-Mistek (poprzez linię kolejową nr 190), a także Zebrzydowic (poprzez linię kolejową nr 90). Na sieci kolejowej w Cieszynie występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz z ograniczeniami w długości użytecznej torów na linii nr 190 (odcinek Skoczów – Cieszyn).

Transport autobusowy

W mieście Cieszyn transport autobusowy jest organizowany przez gminę w ramach porozumień międzygminnych. W mieście Cieszyn operatorem transportu zbiorowego jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o. Siatkę połączeń tworzą 33 linie komunikacyjne (z czego 9 to komunikacja miejska). W mieście od 2018 roku funkcjonuje centrum przesiadkowe o nazwie „Dworzec Cieszyn". Umożliwia przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego.

Transport rowerowy

Na terenie Cieszyna występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 6,9 km. Infrastruktura rowerowa jest fragmentaryczna. Nie występują połączenia drogami dla rowerów z gminami ościennymi. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, szlak Śladami Stroju Cieszyńskiego, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń, RS553 Droga książęca – Via Ducalis, szlak Olzy 10.

6.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Miasto Cieszyn na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej zostało przypisane do lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 6.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla miasta Cieszyna.

Tabela 6.3. Rekomendacje dla miasta Cieszyna

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.6.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.7.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.8.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.9.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.10.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.3.	analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców

	i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.5.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[11]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[12];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.3.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.4.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach

[11] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[12] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych. 3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową; 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych;
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;

6.2.2.	opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
6.2.3.	prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	
6.3.1.	zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

7. Gmina Czechowice-Dziedzice

Na rysunku 7.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 7.1 Gmina Czechowice-Dziedzice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Czechowice-Dziedzice są gminą miejsko-wiejską, leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina Czechowice-Dziedzice graniczy z gminami: Bestwina, Bielsko-Biała i Jasienica, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem pszczyńskim. W tabeli 7.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Czechowice-Dziedzice.

Tabela 7.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Czechowice-Dziedzice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	44 705	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	1,89	[%]	
Gęstość zaludnienia	683	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	70	[-]	
Przyrost naturalny	-139	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	25	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	6	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	1	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	11	[-]	
Liczba hipermarketów	1	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	345	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	1,51	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Chociaż Gmina Czechowice-Dziedzice w ostatnich latach doświadczyła niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców, a w 2021 roku wskaźnik migracji ogółem przyjął wartość dodatnią – jednak przyrost naturalny osiągnął większą wartość ujemną, co w efekcie wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty. Znacząca liczba podmiotów gospodarczych, w tym zatrudniających powyżej 1000 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do Czechowic-Dziedzic jako lokalnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W mieście zlokalizowane są także sklepy wielkopowierzchniowe, a także wiele innych punktów handlowych generujących ruch.

7.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Czechowice-Dziedzice występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 7.2.

Tabela 7.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Czechowice-Dziedzice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	5	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	16	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	8 983 502,84	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	2,1	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Czechowice-Dziedzice posiada dostęp do drogi krajowej nr 1. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1, P4116S, G350186S.

Transport kolejowy

Przez gminę Czechowice-Dziedzice przebiegają linie kolejowe nr 93, 139, 150 oraz 693. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Czechowice-Dziedzice i Czechowice-Dziedzice Płd. oraz 3 przystanki kolejowe: Zabrzeg, Zabrzeg Czarnolesie, Czechowice-Dziedzice Przyst. Z gminy realizowane są połączenia kolejowe w kierunku m.in. Zwardonia, Cieszyna, Bielska-Białej, Katowic czy Wrocławia. Na sieci kolejowej w gminie Czechowice-Dziedzice występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 93 oraz z małą liczbą torów postojowych i torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów na stacjach Czechowice-Dziedzice i Zabrzeg Czarnolesie.

Transport autobusowy

Gmina Czechowice-Dziedzice organizuje komunikację autobusową samodzielnie, a także w ramach porozumień międzygminnych (z gminą Bielsko-Biała). W mieście Czechowice-Dziedzice od 2017 roku funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, umożliwiający przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł posiada funkcje Bike&Ride.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Czechowice-Dziedzice występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 2,1 km. Infrastruktura rowerowa zapewnia spójność połączeń z gminami Bestwina i Jasienica. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń, Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

7.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Czechowice-Dziedzice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 7.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Czechowice-Dziedzice.

Tabela 7.3. Rekomendacje dla gminy Czechowice-Dziedzice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;

1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu);
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego. 2.2.5. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich

zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[13];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[14];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową;
3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.

[13] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[14] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

8. Gmina Czernichów

Na rysunku 8.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 8.1 Gmina Czernichów na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Czernichów jest gminą wiejską, leżącą w północno-wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina Czernichów graniczy z gminami: Porąbka, Łękawica, Żywiec, Łodygowice, Wilkowice i Kozy, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 8.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Czernichów.

Tabela 8.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Czernichów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	6 481	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-2,39	[%]	
Gęstość zaludnienia	117	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-22	[-]	
Przyrost naturalny	-58	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	1	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	160	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,4	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Czernichów w ostatnich latach doświadczyło zauważalnego spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

8.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Czernichów występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 8.2.

Tabela 8.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Czernichów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	7	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 272 376,78	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Czernichów posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 948. Na terenie gminy Czernichów nie występują odcinki dróg, posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

W gminie Czernichów organizatorem transportu autobusowego jest miasto Żywiec w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe, organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Czernichów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Na terenie gminy rozwija się turystyka rowerowa, czego przykładem jest Góra Żar.

8.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Czernichów na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 8.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Czernichów.

Tabela 8.3. Rekomendacje dla gminy Czernichów

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).

Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych, w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[15]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[16]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu

[15] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[16] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

9. GMINA DĘBOWIEC

Na rysunku 9.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 9.1 Gmina Dębowiec na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Dębowiec jest gminą wiejską, leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina graniczy z gminami: Strumień, Skoczów, Goleszów, Cieszyn i Hażlach, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 9.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Dębowiec.

Tabela 9.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Dębowiec

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	5 759	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	2,75	[%]	
Gęstość zaludnienia	137	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	20	[-]	
Przyrost naturalny	-26	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	0	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	165	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,49	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Chociaż Gmina Dębowiec w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców, a w 2021 roku wskaźnik migracji ogółem przyjął wartość dodatnią, to jednak przyrost naturalny osiągnął większą wartość ujemną, co w efekcie wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W gminie brak jest dużych punktów handlowych, które mogłyby być istotnymi generatorami ruchu.

9.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Dębowiec występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 9.3.

Tabela 9.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Dębowiec

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	4	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	21 000,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Dębowiec posiada dostęp do drogi krajowej nr S52 oraz do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy Dębowiec nie występują odcinki dróg, posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

W gminie Dębowiec nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Dębowiec nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiega istotny turystyczny szlak rowerowy RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

9.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Dębowiec na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 9.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Dębowiec.

Tabela 9.3. Rekomendacje dla gminy Dębowiec

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	

1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1 prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[17]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[18]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

[17] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[18] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

10. GMINA GILOWICE

Na rysunku 10.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 10.1 Gmina Gilowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Gilowice to gmina wiejska, leżąca we wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Łękawica, Ślemień, Świnna i Żywiec, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 10.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Gilowice.

Tabela 10.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Gilowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	6 245	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	4,16	[%]	
Gęstość zaludnienia	226	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	40	[-]	
Przyrost naturalny	-38	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	76	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,2	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Gilowice w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku odnotowano dodatnie saldo migracji ogółem oraz ujemny przyrost naturalny, które w sumie wskazują niemal zerowy przyrost rzeczywisty. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

10.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Gilowice występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 10.2.

Tabela 10.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Gilowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	4	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	151 972,33	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Gilowice posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 946, jest to droga z występującymi miejscami szczególnie niebezpiecznymi.

Transport autobusowy

W gminie Gilowice organizatorem transportu autobusowego jest miasto Żywiec w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Gilowice nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

10.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Gilowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 10.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Gilowice.

Tabela 10.3. Rekomendacje dla gminy Gilowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb

osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[19];

[19] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[20]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.3. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.4. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

[20] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.4. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.5. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.6. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

11. GMINA GOLESZÓW

Na rysunku 11.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 11.1 Gmina Goleszów na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Goleszów jest gminą wiejską, leżącą w zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Cieszyn, Dębowiec, Skoczów i Ustroń, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z Czechami. W tabeli 11.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Goleszów.

Tabela 11.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Goleszów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	13 165	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	3,0	[%]	
Gęstość zaludnienia	199	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	62	[-]	
Przyrost naturalny	-106	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	9	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	182	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,53	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Chociaż Gmina Goleszów w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców, a w 2021 roku wskaźnik salda migracji ogółem przyjął wartość dodatnią, to przyrost naturalny osiągnął większą wartość ujemną, co w efekcie wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

11.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Goleszów występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 11.2.

Tabela 11.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Goleszów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	11	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	47 500,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Goleszów posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg, posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport kolejowy

Przez gminę Goleszów przebiegają linie kolejowe nr 190 oraz 191. Zlokalizowane są: stacja kolejowa Goleszów oraz przystanki kolejowe: Goleszów Górny i Bażanowice. Z gminy realizowane są

regularne połączenia kolejowe w kierunku Cieszyna, Skoczowa, Katowic (linią kolejową nr 190) oraz Wisły (linią kolejową nr 191). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo w kierunku Warszawy i Olsztyna. Na sieci kolejowej w Goleszowie występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz z ograniczeniami w długości użytecznej torów na linii nr 190.

Transport autobusowy

W gminie Goleszów nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Goleszów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń czy Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński.

11.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Goleszów na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 11.3 przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Goleszów.

Tabela 11.3. Rekomendacje dla gminy Goleszów

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych

	jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[21];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[22];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

[21] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[22] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

12. GMINA HAŻLACH

Na rysunku 12.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 12.1 Gmina Hażlach na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Hażlach jest gminą wiejską, leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Zebrzydowice, Strumień, Dębowiec i Cieszyn, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z Czechami. W tabeli 12.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Hażlach.

Tabela 12.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Hażlach

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	10 782	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	3,23	[%]	
Gęstość zaludnienia	223	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	14	[-]	
Przyrost naturalny	-46	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	72	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,11	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Hażlach w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku saldo migracji ogółem osiągnęło dodatnią wartość, jednak przewyższająca je, ujemna wartość przyrost naturalnego wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

12.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Hażlach występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 12.2.

Tabela 12.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Hażlach

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	12	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	302 836,91	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Hażlach posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 937 oraz 938. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW938, P2616S.

Transport kolejowy

Przez miasto Hażlach przebiega linia kolejowa nr 90, przy której zlokalizowany jest przystanek kolejowy Pogwizdów. Z gminy Hażlach realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Cieszyna oraz Czechowic-Dziedzic. Na sieci kolejowej w gminie Hażlach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość.

Transport autobusowy

W gminie Hażlach transport autobusowy jest organizowany przez gminę Cieszyn w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Hażlach nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński czy RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

12.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Hażlach na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 12.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Hażlach.

Tabela 12.3. Rekomendacje dla gminy Hażlach

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca

1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1 prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6 budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie,

wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[23];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[24];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość - w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

[23] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[24] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.4. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.5. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.6. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

13. GMINA ISTEBNA

Na rysunku 13.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 13.1 Gmina Istebna na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Istebna jest gminą wiejską, leżącą w południowo-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Wisła, Milówka i Rajcza, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z Czechami. W tabeli 13.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Istebna.

Tabela 13.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Istebna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	12 178	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	3,06	[%]	
Gęstość zaludnienia	145	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-9	[-]	
Przyrost naturalny	6	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	3	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	135	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,16	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Istebna w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął dodatnią wartość, jednak przewyższająca go, ujemna wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na ujemny przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

13.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Istebna występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 13.2.

Tabela 13.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Istebna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	4	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	50 000,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,9	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	2	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Istebna posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 941 oraz 943, przy czym na DW941 występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

W gminie Istebna nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Istebna występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 0,9 km, natomiast dane OSM wskazują na 0,1 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest niewielka, fragmentaryczna, nie zapewnia pełnych możliwości przejazdu przez gminę. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe: Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty), Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony). Odcinek zapewniający połączenie z sąsiednią gminą Milówką pełni także funkcje transportową.

13.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Istebna na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 13.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Istebna.

Tabela 13.3. Rekomendacje dla gminy Istebna

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie

zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[25]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[26]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu

[25] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[26] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

14. GMINA JASIENICA

Na rysunku 14.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 14.1 Gmina Jasienica na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Jasienica jest gminą wiejską, leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Czechowice-Dziedzice, Jaworze, Brenna, Skoczów, Chybie i z miastem Bielsko-Biała, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 14.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Jasienica.

Tabela 14.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jasienica

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	24 978	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	9,72	[%]	
Gęstość zaludnienia	271	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	163	[-]	
Przyrost naturalny	-44	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	15	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	1	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	198	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,56	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Jasienica w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go, dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Liczba podmiotów gospodarczych może wskazywać na wzmożony ruchu osób pracujących z gmin ościennych, jednak mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących świadczy o dominujących przepływach do innych ośrodków lokalnych. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

14.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Jasienica występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 14.2.

Tabela 14.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jasienica

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	11	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 363 797,45	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Jasienica posiada dostęp do drogi krajowej S52 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 942 oraz 944, przy czym na drogach S52 i DW944 występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Jasienica przebiega linia kolejowa nr 190. W obszarze funkcjonalnym gminy zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jaworze/Jasienica, oraz 2 przystanki kolejowe: Jasienica koło Bielska oraz przystanek kolejowy w Grodźcu. Obecnie przez wskazane stacje i przystanki kolejowe nie są realizowane regularne połączenia. Na sieci kolejowej w gminie Jasienica występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość. Infrastruktura pozostaje nieczynna ze względu na stan techniczny lub brak ciągłości infrastruktury.

Transport autobusowy

W gminie Jasienica transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Jasienica nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne trasy rowerowe: Dookoła Bielska-Białej, czerwony szlak rowerowy nr 192, RS553 Droga książęca – Via Ducalis oraz Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń.

14.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Jasienica na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 14.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Jasienica.

Tabela 14.3. Rekomendacje dla gminy Jasienica

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich

zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[27];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[28];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

[27] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[28] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12 lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

15. GMINA JAWORZE

Na rysunku 15.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 15.1 Gmina Jaworze na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Jaworze jest gminą wiejską, leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami Jasienica i Brenna oraz z miastem Bielsko-Biała, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 15.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Jaworze.

Tabela 15.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jaworze

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	7 322	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	8,31	[%]	
Gęstość zaludnienia	353	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	73	[-]	
Przyrost naturalny	-55	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	4	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	182	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,53	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Jaworze w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go, dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

15.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Jaworze występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 15.2.

Tabela 15.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jaworze

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	9	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	540 289,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	10,3	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Jaworze posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Jaworze przebiega linia kolejowa nr 190. W obszarze funkcjonalnym gminy zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jaworze/Jasienica. Obecnie przez wskazaną stację nie są realizowane regularne połączenia. Na sieci kolejowej w gminie Jaworze występują problemy

związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość. Infrastruktura pozostaje nieczynna ze względu na stan techniczny lub brak ciągłości infrastruktury.

Transport autobusowy

W gminie Jaworze transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Jaworze występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 10,3 km, natomiast dane OSM wskazują na 4,5 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym. Infrastruktura rowerowa zapewnia jednak połączenie z sąsiednimi gminami: Ustroń i Skoczów, oraz częścią gminy Brenna. Brakuje przede wszystkim połączeń poprzecznych o przebiegach południkowych. Infrastruktura rowerowa jest niewielka, fragmentaryczna, nie umożliwia w pełni realizacji przemieszczeń przez gminę oraz dojazdu do części gmin ościennych. Przez gminę przebiegają turystyczne trasy rowerowe: Dookoła Bielska-Białej, czerwony szlak rowerowy nr 192 oraz Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń.

15.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Jaworze na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej, a także gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 15.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Jaworze.

Tabela 15.3. Rekomendacje dla gminy Jaworze

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I

1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:
- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[29];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[30];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych.
3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach

[29] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[30] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

możliwie dużo celów podróży; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe

6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

16. GMINA JELEŚNIA

Na rysunku 16.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 16.1 Gmina Jeleśnia na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Jeleśnia jest gminą wiejską, leżącą w południowo-wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Koszarawa, Ujsoły, Węgierska-Górka, Radziechowy-Wieprz, Świnna i Ślemień, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, z powiatem suskim w województwie małopolskim oraz ze Słowacją. W tabeli 16.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Jeleśnia.

Tabela 16.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jeleśnia

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	12 810	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-2,77	[%]	
Gęstość zaludnienia	77	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-13	[-]	
Przyrost naturalny	-105	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	3	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	1	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	191	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,93	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Jeleśnia w ostatnich latach doświadczyła spadku liczby mieszkańców. W 2021 roku zarówno przyrost naturalny, jak i wskaźnik salda migracji ogółem osiągnęły ujemne wartości. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

16.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Jeleśnia występuje transport drogowy, kolejowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 16.2.

Tabela 16.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Jeleśnia

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	6	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	54 082,40	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	2	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Jeleśnia posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 945, ponadto na drodze P1417S występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport kolejowy

Przez gminę Jeleśnia przebiega linia kolejowa nr 97. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jeleśnia, oraz 2 przystanki kolejowe: Pewel Wielka i Pewel Wielka Centrum. Z gminy Jeleśnia

realizowane są pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo linią kolejową nr 97 w kierunku Żywca, Krakowa, Zakopanego i Suchej Beskidzkiej. Na sieci kolejowej w gminie Jeleśnia występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość oraz ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 97.

Transport autobusowy

W gminie Jeleśnia nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Jeleśnia nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Wyznaczone trasy rowerowe spełniają rolę wyłącznie turystyczną. Ze względu na ukształtowanie terenu trasy cechuje dość znaczny poziom trudności. Trasy prowadzone są w większości poza drogami utwardzonymi i nie tworzą spójnej sieci; są rozproszone na obszarze gminy.

16.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Jeleśnia na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 16.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Jeleśnia.

Tabela 16.3. Rekomendacje dla gminy Jeleśnia

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca

1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie,

	wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[31]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[32];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15.	budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12.	lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	
3.4.1.	rewitalizacja terenów zieleni;

[31] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[32] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

17. GMINA KOSZARAWA

Na rysunku 17.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 17.1 Gmina Koszarawa na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Koszarawa jest gminą wiejską, leżącą we wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminą Jeleśnia, należącą do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem suskim w województwie małopolskim. W tabeli 17.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Koszarawa.

Tabela 17.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Koszarawa

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	2 242	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-5,14	[%]	
Gęstość zaludnienia	74	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-4	[-]	
Przyrost naturalny	-21	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	0	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	46	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,06	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Koszarawa w ostatnich latach doświadczyła spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Brak dużych podmiotów gospodarczych, zatrudniających powyżej 50 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla bardzo niska wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie nie ma dużych punktów handlowych, które mogłyby generować ruch.

17.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Koszarawa występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 17.2.

Tabela 17.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Koszarawa

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	3	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	0,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Przez teren gminy Koszarawa nie przebiega żadna droga krajowa oraz wojewódzka. Na terenie gminy Koszarawa nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

W gminie Koszarawa nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Koszarawa nie występują drogi rowerowe. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

17.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Koszarawa na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 17.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Koszarawa.

Tabela 17.3. Rekomendacje dla gminy Koszarawa

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.

Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[33];

[33] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[34];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

[34] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

18. Gmina Kozy

Na rysunku 18.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 18.1 Gmina Kozy na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Kozy jest gminą wiejską, leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Porąbka, Czernichów, Wilkowice, Wilamowice i miastem Bielsko-Biała, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem oświęcimskim w województwie małopolskim. W tabeli 18.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Kozy.

Tabela 18.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Kozy

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	13 124	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	5,54	[%]	
Gęstość zaludnienia	491	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	68	[-]	
Przyrost naturalny	-47	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	133	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,4	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Kozy w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go, dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie jest duża liczba małych i średnich podmiotów gospodarczych. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych wielkopowierzchniowych generujących ruch.

18.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Kozy występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 18.2.

Tabela 18.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Kozy

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	7	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	443 150,80	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Kozy posiada dostęp do drogi krajowej nr 52. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Kozy przebiega linia kolejowa nr 117. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Kozy, oraz 2 przystanki kolejowe: Kozy Zagroda, Kozy-Krzemionki. Na sieci kolejowej w gminie Kozy na linii kolejowej nr 117 występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury oraz funkcjonowaniem jednego toru.

Transport autobusowy

W gminie Kozy transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.).

Transport rowerowy

Na terenie gminy Kozy nie występuje infrastruktura rowerowa liniowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiega jedynie fragment turystycznej trasy rowerowej Dookoła Bielska-Białej. W gminie powstała infrastruktura towarzysząca w formie stacji naprawczej rowerów.

18.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Kozy na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 18.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Kozy.

Tabela 18.3. Rekomendacje dla gminy Kozy

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi

zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[35];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[36];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12 lokalne uspokajanie ruchu.

[35] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[36] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

19. GMINA LIPOWA

Na rysunku 19.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 19.1 Gmina Lipowa na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Lipowa jest gminą wiejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Buczkowice, Łodygowice, Radziechowy-Wieprz, Wisła, Szczyrk i miastem Żywiec, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 19.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Lipowa.

Tabela 19.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Lipowa

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	10 847	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	6,56	[%]	
Gęstość zaludnienia	187	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	129	[-]	
Przyrost naturalny	-19	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	60	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,13	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Lipowa w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku przyrost naturalny osiągnął ujemne wartości, jednak przewyższająca go, dodatnia wartość wskaźnika salda migracji ogółem wskazuje na dodatni przyrost rzeczywisty ludności. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających do 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych lub lokalnych ośrodków rozwoju, co odzwierciedla mniejsza niż 1,0 wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych generujących ruch.

19.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Lipowa występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 19.2.

Tabela 19.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Lipowa

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	6	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	150 231,55	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Lipowa posiada dostęp do drogi krajowej S1. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg, posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

Na terenie gminy Lipowa występuje transport autobusowy organizowany samodzielnie przez gminę. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Lipowa nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiega czerwony szlak rowerowy Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka.

19.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływające na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Lipowa na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 19.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Lipowa.

Tabela 19.3. Rekomendacje dla gminy Lipowa

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).

Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[37]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[38]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu

[37] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[38] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

20. GMINA ŁĘKAWICA

Na rysunku 20.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 20.1 Gmina Łękawica na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: Opracowanie własne

Łękawica jest gminą wiejską, leżącą we wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej. Graniczy z gminami: Ślemień, Gilowice, Czernichów, Porąbka i miastem Żywiec, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem wadowickim w województwie małopolskim. W tabeli 20.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Łękawica.

Tabela 20.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Łękawice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	4 502	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	2,81	[%]	
Gęstość zaludnienia	107	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	20	[-]	
Przyrost naturalny	-3	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	1	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	77	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,1	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Łękawica w ostatnich latach doświadczyła wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku wskaźnik salda migracji przyjął wartość dodatnią, natomiast wartość przyrostu naturalnego była ujemna. W efekcie przyrost rzeczywisty osiągnął wartość dodatnią. W gminie znajduje się niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym tylko jeden zatrudniający co najmniej 50 osób, co może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych oraz lokalnych ośrodków rozwoju. Potwierdza to wartość ilorazu przepływu pracujących, wskazująca na znaczną nadwyżkę osób wyjeżdżających z gminy w celu podjęcia pracy nad osobami przyjeżdżającymi. W gminie zlokalizowany jest tylko jeden większy punkt handlowy, który generuje głównie ruch lokalny.

20.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Łękawica występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 20.2.

Tabela 20.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Łękawica

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	3	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	37 021,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Łękawica posiada dostęp do dróg wojewódzkich nr 781 oraz nr 946. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy występują następujące drogi, posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW946.

Transport autobusowy

W gminie Łękawica nie występuje autobusowy transport publiczny organizowany przez JST. Transport autobusowy jest organizowany m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Łękawica nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

20.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Łękawica na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 20.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Łękawica.

Tabela 20.3. Rekomendacje dla gminy Łękawica

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	

1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1 prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[39]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[40]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności

[39] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[40] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

21. GMINA ŁODYGOWICE

Na rysunku 21.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 21.1 Gmina Łodygowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Gmina Łodygowice jest gminą wiejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Czernichów, Żywiec, Lipowa, Buczkowice, Wilkowice, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej.

W tabeli 21.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Łodygowice.

Tabela 21.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Łodygowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	14 599	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	7,48	[%]	
Gęstość zaludnienia	411	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	151	[-]	
Przyrost naturalny	-37	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	4	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	84	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,19	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Łodygowice w ostatnich latach doświadczyła wyraźnego wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku wskaźnik salda migracji przyjął wartość dodatnią, jednak przyrost naturalny cechował się wynikiem ujemnym, w efekcie przyrost rzeczywisty był dodatni. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym nie większych niż zatrudniających 249 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju. Potwierdza to wartość ilorazu przepływów pracujących, wskazująca na znaczną nadwyżkę osób wyjeżdżających z gminy w celu podjęcia pracy w stosunku do osób przyjeżdżających do Łodygowic w tym celu. W gminie zlokalizowane jest kilka większych punktów handlowych, generujących głównie ruch lokalny.

21.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Łodygowice występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 21.2.

Tabela 21.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Łodygowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	2	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	5	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 086 503,98	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Łodygowice posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 945. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945 oraz P1404S.

Transport kolejowy

Przez gminę Łodygowice przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Łodygowice, oraz 1 przystanek kolejowy: Łodygowice Górne. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Łodygowicach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru oraz złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139. Dodatkowym utrudnieniem jest mała liczba torów postojowych, brak torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów na stacji Łodygowice.

Transport autobusowy

W gminie Łodygowice organizatorem transportu autobusowego jest gmina w ramach porozumień międzygminnych. Na terenie gminy występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m.in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Łodygowice nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

21.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Łodygowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej, a także gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 21.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Łodygowice.

Tabela 21.3. Rekomendacje dla gminy Łodygowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;

1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.2. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.3. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.4. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.5. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.6. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.7. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.8. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.3. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.4. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa;

2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:
- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[41];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[42];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili".

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

[41] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[42] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności

na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

22. Gmina Milówka

Na rysunku 22.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 22.1 Gmina Milówka na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Gmina Milówka jest gminą wiejską, leżącą w południowej części Aglomeracji Beskidzkiej. Gmina graniczy z gminami: Radziechowy-Wieprz, Węgierska Góra, Ujsoły, Rajcza, Istebna, Wisła, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 22.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Milówka.

Tabela 22.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Milówka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	9 888	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-1,19	[%]	
Gęstość zaludnienia	101	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	5	[-]	
Przyrost naturalny	-70	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	96	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,15	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Milówka w ostatnich latach doświadczyła spadku liczby ludności. W 2021 roku wskaźnik salda migracji zanotował wartość dodatnią, natomiast przyrost naturalny był ujemny, co skutkowało ujemnym przyrostem rzeczywistym. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym zatrudniających maksymalnie do 249 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju. Odzwierciedla to wartość ilorazu przepływów, wskazująca na znaczna przewagę osób wyjeżdżających z gminy w celach podejmowania pracy nad osobami przejeżdżającymi. W gminie zlokalizowane jest niewiele punktów handlowych, generujących głównie ruch lokalny.

22.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Milówka występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 22.2.

Tabela 22.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Milówka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	3	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	291 365,61	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	3,7	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Milówka posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 943. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: P1439S.

Transport kolejowy

Przez gminę Milówka przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Milówka, oraz 1 przystanek kolejowy: Milówka Zabawa. Z Milówki realizowane są bezpośrednie połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na terenie gminy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru oraz złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139.

Transport autobusowy

Na terenie Milówki transport autobusowy organizowany jest samodzielnie przez gminę.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Milówka występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 3,7 km, natomiast na podstawie danych OSM 2,6 km. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym oraz dojazd do gmin sąsiednich: Rajczy, Węgierskiej Górki oraz Istebnej. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty), Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

22.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Milówka na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 22.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Milówka.

Tabela 22.3. Rekomendacje dla gminy Milówka

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi

zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[43];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[44];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

[43] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[44] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

23. GMINA PORĄBKA

Na rysunku 23.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 23.1 Gmina Porąbka na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Gmina Porąbka jest gminą wiejską, leżącą w północno-wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie bielskim. Gmina graniczy z gminami: Łękawica, Czernichów, Kozy, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z województwem małopolskim (powiatami: oświęcimskim oraz wadowickim). W tabeli 23.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Porąbka.

Tabela 23.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Porąbka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	15 455	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	1,8	[%]	
Gęstość zaludnienia	243	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	52	[-]	
Przyrost naturalny	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	8	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	5	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	186	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,38	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Porąbka cechowała się w ostatnich latach wzrostem liczby mieszkańców. W 2021 roku dodatnie wartości osiągnął zarówno wskaźnik salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. W gminie jest zlokalizowana znaczna ilość zakładów pracy zatrudniających od 50 do 249 osób. Porąbka jednak nie jest dużym rynkiem pracy, co generuje istotny ruch zewnętrzny. Odzwierciedla to wartość ilorazu przepływów, która wskazuje na nadwyżkę osób wyjeżdżających z gminy w celach zarobkowych w stosunku do osób przyjeżdżających.

23.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Porąbka występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 23.2.

Tabela 23.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Porąbka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	8	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 632 088,17	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Porąbka posiada dostęp do drogi krajowej nr 52 oraz do drogi wojewódzkiej nr 948. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK52.

Transport autobusowy

Na terenie gminy Porąbka organizatorem transportu autobusowego jest związek powiatowo-gminny.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Porąbka nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

23.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Porąbka na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 23.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Porąbka.

Tabela 23.3. Rekomendacje dla gminy Porąbka

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.

Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich, zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[45];

[45] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[46];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

[46] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

24. Gmina Radziechowy-Wieprz

Na rysunku 24.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 24.1 Gmina Radziechowy-Wieprz na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Radziechowy-Wieprz są gminą wiejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Żywiec, Świnna, Jeleśnia, Węgierska Górka, Milówka, Wisła oraz Lipowa, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 24.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Radziechowy-Wieprz.

Tabela 24.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Radziechowy-Wieprz

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	12 788	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	0,13	[%]	
Gęstość zaludnienia	201	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	14	[-]	
Przyrost naturalny	-75	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	95	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,13	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Radziechowy-Wieprz w ostatnich latach doświadczyła niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku wskaźnik salda migracji przyjął wartość dodatnią, natomiast przyrost naturalny odnotował wartość ujemną, co skutkowało ujemnym przyrostem rzeczywistym. Brak większych podmiotów gospodarczych sprawia, może być przyczyną wzmożonego ruchu zewnętrznego. Odzwierciedla to również wskaźnik ilorazu przepływów, który wskazuje na znaczną nadwyżkę liczby osób wyjeżdżających z gminy w celu wykonywania pracy w stosunku do liczby osób przyjeżdżających. W gminie zlokalizowanych jest niewiele punktów handlowych, które generują głównie ruch lokalny.

24.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Radziechowy-Wieprz występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 24.2.

Tabela 24.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Radziechowy-Wieprz

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	3	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 356 399,38	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Radziechowy-Wieprz posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz drogi krajowej nr 1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy Radziechowy-Wieprz występują następujące drogi, posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1.

Transport kolejowy

Przez gminę Radziechowy-Wieprz przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowany jest 1 przystanek kolejowy: Radziechowy Wieprz. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej na terenie gminy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru na linii kolejowej nr 139.

Transport autobusowy

W gminie Radziechowy-Wieprz organizatorem transportu autobusowego jest gmina w ramach porozumień międzygminnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Radziechowy-Wieprz nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

24.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Radziechowy-Wieprz na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 24.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Radziechowy-Wieprz.

Tabela 24.3. Rekomendacje dla gminy Radziechowy-Wieprz

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań

	transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;

• wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[47]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[48]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.3. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;

[47] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[48] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

25. Gmina Rajcza

Na rysunku 25.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 25.1 Gmina Rajcza na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Rajcza jest gminą wiejską, leżącą w południowej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Milówka, Ujsoły oraz Istebna, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, a także z Republiką Słowacką. W tabeli 25.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Rajcza.

Tabela 25.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Rajcza

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	8 502	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-5	[%]	
Gęstość zaludnienia	66	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-9	[-]	
Przyrost naturalny	-65	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	0	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	143	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,32	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Rajcza w ciągu ostatnich lat odnotowała wyraźny spadek liczby mieszkańców. W 2021 roku ujemną wartość odnotowały wskaźniki salda migracji oraz przyrostu naturalnego. Niewielka liczba podmiotów gospodarczych, w tym zatrudniających poniżej 250 osób, może być przyczyną wzmożonego ruchu do gmin ościennych i lokalnych ośrodków rozwoju. Wartość wskaźnika ilorazu przepływów wskazuje na znaczną przewagę osób wyjeżdżających z gminy w celach zarobkowych nad osobami przyjeżdżającymi do gminy.

25.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Rajcza występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 25.2.

Tabela 25.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Rajcza

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	6	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	2	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	18 128,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	6,7	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Rajcza posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające odcinki niebezpieczne: P1439S, P1447S.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Rajcza przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Rajcza i Sól, oraz 3 przystanki kolejowe: Rajcza Centrum, Rycerka, Sól Kiczora. Z Rajczy odbywają się regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Rajczy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz ze złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139.

Transport autobusowy

W gminie Rajcza organizatorem transportu autobusowego jest gmina w sposób samodzielny.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Rajcza występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 6,7 km, natomiast na podstawie danych OSM 1,4 km. Infrastruktura rowerowa nie jest ze sobą w pełni spójna, zapewnia jednak połączenie północnej części gminy z sąsiadującą gminą – Milówką. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty), Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

25.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Rajcza na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 25.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Rajcza.

Tabela 25.3. Rekomendacje dla gminy Rajcza

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi

zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[49];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[50];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

[49] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[50] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

26. Gmina Skoczów

Na rysunku 26.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 26.1 Gmina Skoczów na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Skoczów jest gminą miejsko-wiejską, leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie cieszyńskim. Gmina graniczy z gminami: Chybie, Jasienica, Brenna, Ustroń, Goleszów, Dębowiec oraz Strumień, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 26.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Skoczów.

Tabela 26.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Skoczów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	26 343	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	0,13	[%]	
Gęstość zaludnienia	421	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	79	[-]	
Przyrost naturalny	-134	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	16	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	4	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	289	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	2,75	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Liczba mieszkańców Skoczowa na przestrzeni ostatnich lat ulegała niewielkim zmianom, notując minimalny wzrost. W 2021 roku wartość wskaźnika salda migracji była dodatnia, natomiast przyrost naturalny osiągnął wartość ujemną, co skutkowało ujemnym przyrostem rzeczywistym. W gminie jest zlokalizowana znacząca liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających mniej niż 1000 osób, co może być przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do gminy Skoczów jako lokalnego rynku pracy. Wartość wskaźnika ilorazu przepływów wskazuje na wyraźną przewagę osób przyjeżdżających z gmin ościennych w celach zawodowych nad wyjeżdżającymi. Obecność kilku sklepów wielkopowierzchniowych może być generatorem ruchu lokalnego, eliminując konieczność podróży zewnętrznych dla mieszkańców.

26.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Skoczów występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 26.2.

Tabela 26.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Skoczów

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	4	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	15	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	241 323,32	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Skoczów posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S52, drogi krajowej nr 81 oraz dróg wojewódzkich nr 941 oraz nr 944. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca

szczególnie niebezpieczne: S52, DK81, DW941, DW944, P2614S, P2642S, G430074S, G430070S. W Skoczowie występuje strefa płatnego parkowania.

Transport kolejowy

Przez gminę Skoczów przebiegają linii kolejowe nr 157 oraz 190. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Skoczów, Pierściec i nieczynna stacja Pogórze, a także 2 przystanki kolejowe: Skoczów Bajerki oraz Skoczów Bładnice. Ze Skoczowa są realizowane regularne połączenia kolejowe w kierunku Wisły, Cieszyna oraz Katowic, a także dalekobieżne połączenia w kierunku Warszawy. W wybrane dni tygodnia są realizowane pojedyncze połączenia w kierunku Gliwic. Na sieci kolejowej w Skoczowie występują problemy związane z ograniczeniami w długości użytecznej torów na liniach nr 157 i nr 190.

Transport autobusowy

W gminie Skoczów nie występuje transport publiczny organizowany przez JST. Przewozy autobusowe są organizowane m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Skoczów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Szlak Śladami Stroju Cieszyńskiego (szlak rowerowy oznaczony specjalnym znakiem stroju regionalnego), Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem), RS553 Droga Książęca – Via Ducalis (szlak rowerowy czerwony).

26.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Skoczów na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 26.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Skoczów.

Tabela 26.3. Rekomendacje dla gminy Skoczów

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;

1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.

Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[51]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[52]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość –

[51] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[52] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

27. Gmina Strumień

Na rysunku 27.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 27.1 Gmina Strumień na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Strumień jest gminą miejsko-wiejską, leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie cieszyńskim. Gmina graniczy z gminami: Chybie, Skoczów, Dębowiec, Hażlach, Zebrzydowice, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem pszczyńskim. W tabeli 27.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Strumień.

Tabela 27.1. Dane statystyczne opisujące gminę Strumień

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	13 288	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	5,05	[%]	
Gęstość zaludnienia	227	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	33	[-]	
Przyrost naturalny	-5	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	8	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	156	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	1,76	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Strumień w ostatnich latach cechowała się zauważalnym wzrostem liczby mieszkańców. W 2021 roku wyraźnie dodatnią wartość osiągnął wskaźnik salda migracji, natomiast wartość przyrostu naturalnego była ujemna, skutkowało to dodatnim przyrostem rzeczywistym. Występowanie kilku większych podmiotów gospodarczych zatrudniających w przedziale od 50 do 249 osób, a także innych zakładów pracy sprawia, że gmina Strumień jest znaczącym, lokalnym rynkiem pracy. Iloraz przepływu pracujących wskazuje na nadwyżkę osób przyjeżdżających w celach zawodowych z innych gmin nad wyjeżdżającymi. W Strumieniu jest także zlokalizowana duża ilość sklepów wielkopowierzchniowych, co może być istotnym generatorem ruchu wewnętrznego, a jednocześnie zmniejszać potrzebę zewnętrznych podróży mieszkańców.

27.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Strumień występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 27.2.

Tabela 27.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Strumień

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	6	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	101 294,28	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Strumień posiada dostęp do drogi krajowej nr 81 oraz do dróg wojewódzkich nr 938 i nr 939. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK81, P2630S, P2631S, G611083S, G611081S, G611037S.

Transport kolejowy

Przez gminę Strumień przebiegają linie kolejowe nr 93 oraz nr 157. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Strumień i Pruchna, oraz 1 przystanek kolejowy: Drogomyśl. Realizowane są regularne połączenia kolejowa w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna (linią kolejową nr 93). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia linią kolejową nr 157 w kierunku Wisły oraz Gliwic.

Transport autobusowy

Realizowane są połączenia autobusowe organizowane m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Strumień nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Europejska Trasa Rowerowa Eurovelo (R4).

27.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Strumień na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 27.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Strumień.

Tabela 27.3. Rekomendacje dla gminy Strumień

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1 prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.6 budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich

zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[53];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[54];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

[53] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[54] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe;
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

28. Miasto Szczyrk

Na rysunku 28.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 28.1 Gmina Szczyrk na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Szczyrk jest gminą miejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie bielskim. Graniczy z gminami: Bielsko-Biała, Wilkowice, Buczkowice, Lipowa, Wisła, Brenna, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 28.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Szczyrk.

Tabela 28.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Szczyrk

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	5 454	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-1,81	[%]	
Gęstość zaludnienia	144	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-12	[-]	
Przyrost naturalny	-37	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	3	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	187	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,42	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Szczyrk cechowało się w ostatnich latach spadkiem liczby mieszkańców. W 2021 roku ujemne wartości osiągnął zarówno wskaźnik salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. W gminie zlokalizowana jest niewielka ilość podmiotów gospodarczych, co może być powodem zwiększonego natężenia ruchu do gmin ościennych, w tym lokalnych ośrodków rozwoju. Wartość wskaźnika ilorazu przepływu pracujących wskazuje na ponad dwukrotną nadwyżkę osób wyjeżdzających z gminy w celach zawodowych nad liczbą przyjeżdżających. W gminie jest zlokalizowanych kilka większych punktów handlowych, co może generować ruch lokalny, zmniejszając liczbę podróży zewnętrznych.

28.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Szczyrk występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 28.2.

Tabela 28.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Szczyrk

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	3	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	815 546,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	3,6	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	5	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Szczyrk posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 942. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie Szczyrku występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW942, P4404S.

Transport autobusowy

Na terenie Szczyrku organizatorem transportu autobusowego jest związek gminno-powiatowy. Występują także inne formy transportu autobusowego, np. przewozy autobusowe dedykowane dla narciarzy, tzw. Skibusy organizowane przez podmioty prywatne. Przy wjeździe do miejscowości znajduje się centrum przesiadkowe, mające w przyszłości pełnić ważną rolę w systemie Park&Ride.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Szczyrk występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 3,6 km, natomiast na podstawie danych OSM 18,0 km. Sieć rowerowa cechuje się przewagą infrastruktury o przeznaczeniu turystycznym, występuje jednak odcinek o funkcji typowo transportowej, łączący Szczyrk z gminą Buczkowice.

28.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Szczyrk na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 28.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Szczyrk.

Tabela 28.3. Rekomendacje dla gminy Szczyrk

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu,

informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna,

Żywiec[55]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[56];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.

[55] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[56] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

29. Gmina Ślemień

Na rysunku 29.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 29.1 Gmina Ślemień na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Ślemień jest gminą wiejską, leżąca we wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Graniczy z gminami: Jeleśnia, Świnna, Gilowice i Łękawica, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z województwem małopolskim (powiaty wadowicki oraz suski). W tabeli 29.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Ślemień.

Tabela 29.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Ślemień

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	3 526	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	0,31	[%]	
Gęstość zaludnienia	78	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	18	[-]	
Przyrost naturalny	-8	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	0	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	88	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,16	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Ślemień w ostatnich latach doświadczyła niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców. W 2021 roku wskaźnik salda migracji przyjął wartość dodatnią, natomiast przyrost naturalny cechował się wynikiem ujemnym, w efekcie przyrost rzeczywisty był dodatni. Brak większych podmiotów gospodarczych w gminie może być przyczyną wzmożonego ruchu zewnętrznego, co odzwierciedla wskaźnik ilorazu przepływu pracujących znacznie niższy od 1,0. W gminie nie występują również sklepy wielkopowierzchniowe, co także może determinować większą liczbę podróży do gmin ościennych oraz lokalnych ośrodków rozwoju.

29.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Ślemień występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 29.2.

Tabela 29.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Ślemień

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	4	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	29 032,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Ślemień posiada dostęp drogi wojewódzkiej nr 946. Gmina nie posiada dostępy do dróg krajowych. Na terenie gminy Ślemień nie występują odcinki dróg, posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

Na terenie gminy Ślemień nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, połączenia autobusowe organizowane są m.in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Ślemień nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

29.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Ślemień na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 29.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Ślemień.

Tabela 29.3. Rekomendacje dla gminy Ślemień

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej

1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[57]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[58]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu

[57] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[58] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

30. Gmina Świnna

Na rysunku 30.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 30.1 Gmina Świnna na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Świnna jest gminą wiejską, leżącą we wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Gilowice, Ślemień, Jeleśnia, Radziechowy-Wieprz, Żywiec, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej.

W tabeli 30.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Świnna.

Tabela 30.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Świnna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	7 931	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-0,83	[%]	
Gęstość zaludnienia	204	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-15	[-]	
Przyrost naturalny	-39	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	1	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	48	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,17	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Świnna w ostatnich latach odnotowała niewielki spadek liczby mieszkańców. W 2021 r. ujemne wartości osiągnęły zarówno wskaźniki salda migracji jak i przyrostu naturalnego. Niska liczba podmiotów gospodarczych sprawia, że Świnna nie stanowi atrakcyjnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość ilorazu przepływu pracujących. Widoczna jest zdecydowana nadwyżka osób wyjeżdżających do pracy w innej gminie nad przyjeżdżającymi. W gminie występuje jeden sklep wielkopowierzchniowy, co może zmniejszać potrzebę przemieszczeń zewnętrznych.

30.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Świnna występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 30.2.

Tabela 30.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Świnna

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	7	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	635 776,76	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Świnna posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 945. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Świnna występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945, DP1428S.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Świnna przebiega linia kolejowa nr 97. Zlokalizowany jest 1 przystanek kolejowy: Pewel Mała. Z terenu gminy realizowane są pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia w kierunku Żywca oraz Suchej Beskidzkiej/Krakowa. Na sieci kolejowej w Świnnej i Pewli Małej występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 97.

Transport autobusowy

W gminie Świnna komunikacja autobusowa jest organizowana przez gminę w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Świnna nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

30.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Świnna na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 30.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Świnna.

Tabela 30.3. Rekomendacje dla gminy Świnna

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych

	jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[59];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[60];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;

[59] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[60] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

31. Gmina Ujsoły

Na rysunku 31.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 31.1 Gmina Ujsoły na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Ujsoły są gminą wiejską, leżącą w południowej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Węgierska Górka, Jeleśnia, Rajcza i Milówka, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz ze Słowacją.

W tabeli 31.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar gminy Ujsoły.

Tabela 31.1. Dane statystyczne opisujące gminę Ujsoły

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	4 261	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-7,26	[%]	
Gęstość zaludnienia	40	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-31	[-]	
Przyrost naturalny	-40	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	0	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	95	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,15	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Ujsoły w ostatnich latach odnotowała zauważalny spadek liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Niska liczba podmiotów gospodarczych sprawia, że Ujsoły nie stanowią atrakcyjnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość ilorazu przepływu pracujących. Widoczna jest zdecydowana nadwyżka osób wyjeżdżających do pracy w innej gminie nad przyjeżdżającymi. W Ujsołach nie występują także sklepy wielkopowierzchniowe, co może być dodatkowym generatorem podróży zewnętrznych.

31.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Ujsoły występuje transport drogowy, autobusowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 31.2.

Tabela 31.2. Dane statystyczne opisujące gminę Ujsoły

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	0	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	2	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	154 837,67	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Ujsoły nie posiada dostępu do dróg krajowych oraz wojewódzkich. Na terenie gminy nie odnotowane także odcinków dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Transport autobusowy

Na terenie gminy Ujsoły występuje transport autobusowy organizowany samodzielnie przez gminę.

Transport rowerowy

Na terenie gminy Ujsoły nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty) , Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

31.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Ujsoły na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 31.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Ujsoły.

Tabela 31.3. Rekomendacje dla gminy Ujsoły

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	

1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[61];

[61] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S,

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[62];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;

P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[62] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

32. Miasto Ustroń

Na rysunku 32.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 32.1 Gmina Ustroń na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Miasto Ustroń jest gminą miejską, leżącą w zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie cieszyńskim. Gmina graniczy z gminami: Skoczów, Brenna, Wisła, Goleszów, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z Republiką Czeską. W tabeli 32.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Ustroń.

Tabela 32.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Ustroń

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	16 035	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-0,79	[%]	
Gęstość zaludnienia	269	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	70	[-]	
Przyrost naturalny	-159	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	20	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	1	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	6	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	305	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	2,45	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Ustroń w ostatnich latach zanotowało niewielki spadek liczby mieszkańców. W 2021 r. ujemną wartość osiągnął wskaźnik przyrostu naturalnego przy dodatniej wartości salda migracji, skutkując ujemnym przyrostem rzeczywistym. Znacząca liczba podmiotów gospodarczych, w tym podmiotu zatrudniającego powyżej 1000 osób, jest przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do Ustronia jako lokalnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W mieście dość licznie są także zlokalizowane punkty handlowe, oddziałujące również na gminy sąsiednie.

32.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Ustroń występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 32.2.

Tabela 32.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Ustroń

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	4	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	11	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	62 999,99	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	6,6	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	3	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Ustroń posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 941. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie miasta Ustroń występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW941, P2606S, P2607S, P2650S, P2659S, P2652S, G592148S, G592058S, G592084S.

Transport kolejowy

Przez teren gminy Ustroń przebiega linia kolejowa nr 191. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Ustroń oraz 3 przystanki kolejowe: Ustroń Zdrój, Ustroń Brzegi oraz Ustroń Polana. Z Ustronia są realizowane regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Wisły. Występują także kursy pociągów dalekobieżnych w kierunku Warszawy oraz pojedyncze kursy w kierunku Gliwic, w wybrane dni tygodnia.

Transport autobusowy

W mieście Ustroń nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie Ustronia występuje sieć rowerowa licząca 6,6 km wg danych GUS oraz 15,4 km na podstawie danych OSM. Sieć rowerowa jest dość spójna, łącząc północą część gminy z południową, zapewnia także połączenia z gminami ościennymi: Wisłą, Skoczowem, Brenną. Brakuje jednak połączeń poprzecznych o przebiegach równoleżnikowych. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony), Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem).

32.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Ustroń na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 32.3. 32.3.32.3.przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Ustroń.

Tabela 32.3. Rekomendacje dla gminy Ustroń

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.

Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych, w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich

zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[63];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[64];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;

[63] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[64] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

33. GMINA WĘGIERSKA GÓRKA

Na rysunku 33.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 33.1 Gmina Węgierska Górka na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Węgierska Górka jest gminą wiejską, leżącą w południowej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie żywieckim. Gmina graniczy z gminami: Radziechowy-Wieprz, Jeleśnia, Ujsoły, Milówka, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 33.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Węgierska Górka.

Tabela 33.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Węgierska Górka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	15 045	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-1,27	[%]	
Gęstość zaludnienia	195	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-16	[-]	
Przyrost naturalny	-77	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	9	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	132	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,41	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Węgierska Górka w ostatnich latach doświadczyła spadku liczby ludności. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 r. zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. W gminie jest zlokalizowana znacząca liczba podmiotów zatrudniających od 50 do 249 osób. Rynek pracy jednak nie zaspokaja w pełni lokalnych potrzeb, na co wskazuje wartość ilorazu przepływu pracujących, świadcząca o nadwyżce osób wyjeżdżających do pracy nad przyjeżdżającymi.

33.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Węgierska Góra występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 33.2.

Tabela 33.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Węgierska Górka

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	4	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	2	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	233 017,60	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	1,4	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	1	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Węgierska Górka posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1, drogi krajowej nr 1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy Węgierska Górka występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1, P1435S.

Transport kolejowy

Przez gminę Węgierska Górka przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Węgierska Górka, a także 3 przystanki kolejowe: Cięcina Dolna, Cięcina, Cisiec. Realizowane

są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Węgierskiej Górce występują problemy związane z przepustowością, wynikające z funkcjonowania jednego toru.

Transport autobusowy

Gmina jest organizatorem transportu autobusowego na terenie gminy, występują także inne formy połączeń autobusowych, np. organizowane przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie Węgierskiej Górki występują sieć rowerowa licząca wg danych GUS 1,4 km, natomiast na podstawie danych OSM 7,6 km. Infrastruktura rowerowa obejmuje niewielki obszar gminy, jest jednak spójna i umożliwia dojazd do gminy sąsiedniej – Milówki. Przez gminę przebiega istotny turystyczny szlak rowerowy: Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

33.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Węgierska Górka na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących funkcję turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 33.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Węgierska Górka.

Tabela 33.3. Rekomendacje dla gminy Węgierska Górka

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca

1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie,

	wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[65]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[66];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15.	budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12.	lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura	
3.4.1.	rewitalizacja terenów zieleni;

[65] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[66] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

34. GMINA WILAMOWICE

Na rysunku 34.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 34.1 Gmina Wilamowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Gmina Wilamowice jest gminą miejsko-wiejską, leżącą w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie bielskim. Gmina graniczy z gminami: Kozy, Bielsko-Biała, Bestwina, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej, oraz z powiatem pszczyńskim, województwem małopolskim (powiatem oświęcimskim).

W tabeli 34.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Wilamowice.

Tabela 34.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Wilamowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	17 957	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	8,62	[%]	
Gęstość zaludnienia	312	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	151	[-]	
Przyrost naturalny	-31	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	1	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
osób			
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	127	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,94	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Wilamowice doświadczyła w ostatnich latach zauważalnego wzrostu liczby ludności. Saldo migracji w 2021 roku zanotowało wartość dodatnią, natomiast wartość przyrostu naturalnego była ujemna. Przeciętna liczba średnich zakładów pracy sprawia, że Wilamowice są niewielkim rynkiem pracy, jednak dość dobrze zaspokajającym lokalne potrzeby. Iloraz przepływu pracujących wskazuje na niewielką nadwyżkę osób wyjeżdżających do pracy nad przyjeżdżającymi. W gminie znajduje się także kilka punktów handlowych wielkopowierzchniowych o średniej wielkości, generujących głównie ruch lokalny.

34.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Wilamowice występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 34.2.

Tabela 34.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Wilamowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	17	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 211 065,22	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	0,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Wilamowice nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich ani krajowych. Na terenie Wilamowic występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: P4490S, P4491S.

Transport kolejowy

Przez gminę Wilamowice przebiega linia kolejowa nr 93. Zlokalizowany jest jeden przystanek kolejowy: Dankowice. Obecnie ze względu na modernizacje nie są wykonywane pasażerskie połączenia kolejowe, jednak po modernizacji można oczekiwać połączeń w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Oświęcimia/Krakowa. Przed rozpoczęciem modernizacji stan linii kolejowej na terenie gminy był niezadowalający.

Transport autobusowy

Na terenie Wilamowic transport autobusowy jest organizowany przez związek gminno-powiatowy. Występuje także transport autobusowy organizowany przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie Wilamowic nie występuje infrastruktura rowerowa, dlatego transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Dookoła Bielska-Białej (szlak rowerowy niebieski).

34.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Wilamowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 34.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Wilamowice.

Tabela 34.3. Rekomendacje dla gminy Wilamowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.

Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi

	zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[67]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[68];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4.	opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5.	ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11.	budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12.	ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast	
3.3.1.	budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12	lokalne uspokajanie ruchu.

[67] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[68] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

35. Gmina Wilkowice

Na rysunku 35.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 35.1 Gmina Wilkowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Gmina Wilkowice jest gminą wiejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie bielskim. Gmina graniczy z gminami: Bielsko-Biała, Kozy, Czernichów, Łodygowice, Buczkowice oraz Szczyrk, należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej. W tabeli 35.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Wilkowice.

Tabela 35.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Wilkowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	13 352	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	1,85	[%]	
Gęstość zaludnienia	390	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	79	[-]	
Przyrost naturalny	-120	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	2	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba supermarketów	2	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	221	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,45	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Wilkowice w ostatnich latach doświadczyło wzrostu liczby mieszkańców. Saldo migracji w 2021 roku zanotowało wartość dodatnią, natomiast wartość przyrostu naturalnego była ujemna. Na terenie gminy występują zakłady pracy zatrudniające od 250 do 999 osób, jednak rynek pracy jest stosunkowo niewielki. Odzwierciedla to wartość ilorazu przepływów, który wskazuje na większą ilość wyjeżdżających do pracy niż przyjeżdżających. W gminie znajduje się niewiele sklepów wielkopowierzchniowych, które generują głównie ruch lokalny.

35.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Wilkowice występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 35.2.

Tabela 35.2.Dane statystyczne opisujące obszar gminy Wilkowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	1	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	11	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	1 031 572,97	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	1,7	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Wilkowice posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 942. Na terenie gminy Wilkowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW942 oraz P1404S.

Transport kolejowy

Przez gminę Wilkowice przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Wilkowice Bystra. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Żywca/Zwardonia. Na sieci kolejowej w Wilkowicach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru na odcinku od Wilkowic do Żywca, co ogranicza przepustowość linii kolejowej.

Transport rowerowy

Na terenie Wilkowic występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 1,7 km, natomiast dane OSM wskazują na 4,0 km dróg rowerowych. Odcinki dróg rowerowych umożliwiają przejazd do sąsiednich gmin: Buczkowice oraz Bielsko-Biała, jednak nie występują powiązania poprzeczne na obszarze gminy.

35.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Wilkowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących rolę turystyczną, jednocześnie należąc do obszaru funkcjonalnego Aglomeracji Bielskiej.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 35.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Wilkowice.

Tabela 35.3. Rekomendacje dla gminy Wilkowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań

	transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi

zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[69];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[70];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej

[69] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[70] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.3. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

36. Miasto Wisła

Na rysunku 36.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 36.1 Gmina Wisła na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Wisła jest gminą miejską, leżącą w południowo-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie cieszyńskim. Miasto graniczy łącznie z siedmioma gminami należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej: Ustroń, Brenna, Szczyrk, Lipowa, Radziechowy-Wieprz, Milówka, Istebna. Ponadto miasto graniczy z Republiką Czeską. W tabeli 36.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Wisła.

Tabela 36.1. Dane statystyczne

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	10 798	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-3,84	[%]	
Gęstość zaludnienia	99	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-9	[-]	
Przyrost naturalny	-78	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	7	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
1000 osób			
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	189	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,69	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Wisła w ostatnich latach doświadczyło spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Na terenie gminy występuje kilka podmiotów gospodarczych zatrudniających od 50 do 249 osób, co świadczy o niewielkim rynku pracy. Wartość wskaźnika ilorazu przepływów pracujących to potwierdza, ponieważ większa ilość osób wyjeżdża z Wisły w celach zawodowych niż do niej przyjeżdża. W mieście zlokalizowane jest kilka sklepów wielkopowierzchniowych.

36.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Wisła występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 36.2.

Tabela 36.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Wisła

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	5	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	8	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	140 000,00	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	8,1	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	7	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Wisła posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 941 oraz 942. Nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Wisła występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW941. Na terenie miasta występuje strefa płatnego parkowania.

Transport kolejowy

Przez miasto Wisła przebiega linia kolejowa nr 191. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Wisła Uzdrowisko i Wisła Głębce, oraz 3 przystanki kolejowe: Wisła Jawornik, Wisła Dziechcinka, Wisła Kopydło. Z Wisły realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic. Występują także kursy pociągów dalekobieżnych w kierunku Warszawy oraz pojedyncze kursy do Gliwic w wybrane dni tygodnia. Na sieci kolejowej w Wiśle występują problemy związane z małą liczbą torów postojowyc, a także torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów. W rejonie stacji kolejowej Wisła Uzdrowisko uruchomiono centrum przesiadkowe poprzez odrestaurowanie budynku dworca, rewitalizację otoczenia dworca, budowę małej infrastruktury oraz stworzenie miejsc odjazdu dla autobusów oraz taksówek.

Transport autobusowy

W mieście Wisła nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie Wisły wg danych GUS występuje sieć dróg rowerowych o długości 8,1 km, natomiast dane OSM wskazują na 14,4 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest dość fragmentaryczna, niespójna w przebiegach poprzecznych. Zapewnia jednak połączenie z sąsiednią gminą Ustroń. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony), Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty).

36.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Wisła na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do gmin pełniących rolę turystyczną.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 36.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Wisła.

Tabela 36.3. Rekomendacje dla gminy Wisła

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;

1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.

Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[71]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[72]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość –

[71] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[72] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

37. GMINA ZEBRZYDOWICE

Na rysunku 37.1przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 37.1 Gmina Zebrzydowice na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Zebrzydowice są gminą wiejską leżącą w północno-zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej, w powiecie cieszyńskim. Zostały zakwalifikowane do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju. Gmina graniczy z dwoma gminami należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej: Strumień oraz Hażlach. Ponadto gmina graniczy z powiatem pszczyńskim, powiatem Jastrzębie – Zdrój oraz Republiką Czeską. W tabeli 37.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Zebrzydowice.

Tabela 37.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Zebrzydowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	13 107	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	0,14	[%]	
Gęstość zaludnienia	316	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-24	[-]	
Przyrost naturalny	-96	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	4	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	0	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	0	[-]	
Liczba supermarketów	3	[-]	
Liczba hipermarketów	0	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	77	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	0,12	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Gmina Zebrzydowice w ostatnich latach cechowała się niewielkimi zmianami liczby ludności. Rok 2021 przyniósł jednak ujemne wartości zarówno dla wskaźnika salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. W gminie Zebrzydowice nie znajdują się duże podmioty gospodarcze, występuje jedynie kilka zatrudniających od 50 – 249 osób. W gminie występuje kilka supermarketów, służących potrzebom lokalnym, nie ma natomiast żadnego hipermarketu. Wskaźnik ilorazu przepływów wskazuje na zdecydowaną przewagę osób wyjeżdżających do pracy w stosunku do przyjeżdżających.

37.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Zebrzydowice występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 37.2.

Tabela 37.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Zebrzydowice

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	9	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	0	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	380 354,38	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	2,2	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Zebrzydowice posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 937, nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Zebrzydowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW 937 oraz P2672S.

Transport kolejowy

Przez gminę Zebrzydowice przebiegają linie kolejowe nr 90 oraz 93. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Zebrzydowice, oraz 2 przystanki kolejowe: Kończyce oraz Kaczyce. Z Zebrzydowic realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna, a także odjazdy dalekobieżnych pociągów międzynarodowych, m. in. w stronę Wiednia oraz Warszawy. Na terenie gminy występują problemy z przepustowością sieci kolejowej z powodu niewystarczającej funkcjonalności stacji Zebrzydowice.

Transport autobusowy

W gminie Zebrzydowice organizatorem miejskiego transportu autobusowego jest gmina Zebrzydowice w ramach porozumień międzygminnych, występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m. in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie Zebrzydowic występuje sieć rowerowa Żelazny Szlak Rowerowy (5,5 km) oraz Szlakiem Zamków nad Piotrówką (ok. 8 km). Infrastruktura rowerowa jest fragmentaryczna, jednak zapewnia możliwość dojazdu do gmin ościennych. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak czerwony), Żelazny Szlak Rowerowy (szlak oznaczony specjalnym logotypem).

37.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Zebrzydowice na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do obszaru funkcjonalnego lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 37.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Zebrzydowice.

Tabela 37.3. Rekomendacje dla gminy Zebrzydowice

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie

	publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;

2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:
- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[73];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[74];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili".

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach

[73] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[74] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

38. Miasto Żywiec

Na rysunku 38.1 przedstawiono lokalizację gminy w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 38.1 Gmina Żywiec na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Żywiec jest gminą miejską, leżącą w centralnej części Aglomeracji Beskidzkiej, stanowiąc jedyny ośrodek miejski, a także siedzibę władz powiatu żywieckiego. Miasto graniczy łącznie z siedmioma gminami należącymi do Aglomeracji Beskidzkiej: Łękawica, Gilowice, Świnna, Radziechowy-Wieprz, Lipowa, Łodygowice, Czernichów. W tabeli 38.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar gminy Żywiec.

Tabela 38.1. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Żywiec

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	30 043	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Dynamika zmian w liczbie mieszkańców w latach 2012-2021	-6,27	[%]	
Gęstość zaludnienia	600	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-132	[-]	
Przyrost naturalny	-240	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	39	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	8	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych	4	[-]	

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
powyżej 1000 osób			
Liczba supermarketów	10	[-]	
Liczba hipermarketów	1	[-]	
Liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców	482	[-]	
Iloraz przepływu pracujących	3,48	[-]	

Źródło: opracowanie własne

Miasto Żywiec w ostatnich latach doświadczyło zauważalnego spadku liczby mieszkańców. Ujemne wartości osiągnęły w 2021 roku zarówno wskaźniki salda migracji, jak i przyrostu naturalnego. Znacząca liczba podmiotów gospodarczych, w tym zatrudniających powyżej 1000 osób, jest przyczyną wzmożonego ruchu z gmin ościennych do Żywca jako lokalnego rynku pracy, co odzwierciedla wartość wskaźnika ilorazu przepływów. W mieście zlokalizowane są także sklepy wielkopowierzchniowe, a także wiele innych punktów handlowych generujących ruch.

38.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie gminy Żywiec występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 38.2.

Tabela 38.2. Dane statystyczne opisujące obszar gminy Żywiec

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	3	[szt.]	PKP
Liczba linii autobusowych	34	[szt.]	Rozkłady jazdy przewoźników (zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	1	[szt.]	Dane z gmin
Wydatki ogółem na ogólnodostępny transport zbiorowy	12 347 943,27	[zł]	Sprawozdania z wykonania budżetu 2021
Długość dróg rowerowych	4,0	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	0	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Miasto Żywiec posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 945, 946 oraz 948. Na terenie gminy Zebrzydowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945, DW946, P1405S, P1457S, P1469S, G420001S, G420002S, G430036S, G420009S, G420003S, G420040S, G420040S, G420069S, G420069S, G420073S.

Transport kolejowy

Przez miasto Żywiec przebiegają linie kolejowe nr 139 oraz 97. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Żywiec i Żywiec Sporysz, oraz 1 przystanek kolejowy: Pietrzykowice Żywieckie. Z Żywca realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Zwardonia oraz Katowic (linią kolejową nr 139). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo linią kolejową nr 97 w kierunku Krakowa lub Zakopanego p. Suchą Beskidzką. Na sieci kolejowej w Żywcu występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 97 oraz funkcjonowaniem jednego toru na linii kolejowej nr 139.

Transport autobusowy

W mieście Żywiec organizatorem miejskiego transportu autobusowego jest gmina Żywiec w ramach porozumień międzygminnych, występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m. in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych. W mieście od 2020 roku funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, umożliwiający przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł posiada funkcje Park&Ride oraz Bike&Ride.

Transport rowerowy

Na terenie Żywca występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 4,0 km, natomiast według danych OSM 11,0 km. Infrastruktura rowerowa zapewnia spójność połączeń w relacji północ – południe, a także fragmentaryczne odcinki poziome. Nie występują połączenia drogami dla rowerów z gminami ościennymi.

38.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Żywiec na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 38.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na cele szczegółowe oraz pakiety dla gminy Żywiec.

Tabela 38.3. Rekomendacje dla gminy Żywiec

Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.3.	analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców

	i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.5.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[75]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[76];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5.	tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6.	tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7.	rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja	
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego	
3.1.1.	stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2.	koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne	
3.2.1.	dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2.	wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3.	rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach

[75] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[76] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową; 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1 budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2 wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;

6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

39. POWIAT BIELSKI

Na rysunku 39.1 przedstawiono lokalizację powiatu w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 39.1 Powiat bielski na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Powiat bielski znajduje się w północnej części Aglomeracji Beskidzkiej i składa się z 10 gmin. W tabeli 39.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar powiatu bielskiego.

Tabela 39.1. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu bielskiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	165 650	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Gęstość zaludnienia	363	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	753	[-]	
Przyrost naturalny	-567	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	80	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	12	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	2	[-]	
Liczba supermarketów	39	[-]	
Liczba hipermarketów	1	[-]	

Źródło: opracowanie własne

W powiecie odnotowano dodatnie saldo migracji, natomiast ujemne wartości osiągnął w 2021 roku przyrost naturalny. W powiecie zlokalizowane są sklepy wielkopowierzchniowe, a także wiele innych punktów handlowych generujących ruch.

39.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie powiatu bielskiego występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanym powiecie przedstawiono w tabeli 39.2.

Tabela 39.2. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu bielskiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	14	[szt.]	PKP
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	2	[szt.]	Dane z gmin
Długość dróg rowerowych	26,8	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	7	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Przez teren gminy Bestwina nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka. Najbliższe połączenie drogą krajową DK1 występuje w sąsiadującej gminie Czechowice-Dziedzice. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Bestwina występują na drogach powiatowych: P4447S oraz P4403S.

Gmina Buczkowice posiada dostęp do drogi ekspresowej S1 oraz dróg wojewódzkich nr 942 oraz nr 945. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Buczkowice występuje na drodze wojewódzkiej DW942.

Gmina Czechowice-Dziedzice posiada dostęp do drogi krajowej nr 1. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1, P4116S, G350186S.

Gmina Jasienica posiada dostęp do drogi krajowej S52 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 942 oraz 944, przy czym na drogach S52 i DW944 występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Jaworze posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Kozy posiada dostęp do drogi krajowej nr 52. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Porąbka posiada dostęp do drogi krajowej nr 52 oraz do drogi wojewódzkiej nr 948. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK52.

Miasto Szczyrk posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 942. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie Szczyrku występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW942, P4404S.

Gmina Wilamowice nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich ani krajowych. Na terenie Wilamowic występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: P4490S, P4491S.

Gmina Wilkowice posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 942. Na terenie gminy Wilkowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW942 oraz P1404S.

Transport kolejowy

Przez gminę Bestwina przebiega linia kolejowa nr 93, w ciągu której zlokalizowany jest przystanek kolejowy Kaniów. Z gminy Bestwina realizowane są pojedyncze kursy do Krakowa i Czechowic-Dziedzic w wybrane dni tygodnia. Na linii nr 93, na odcinku Oświęcim – Czechowice-Dziedzice, zdiagnozowano zły stan infrastruktury.

Przez gminę Czechowice-Dziedzice przebiegają linie kolejowe nr 93, 139, 150 oraz 693. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Czechowice-Dziedzice i Czechowice-Dziedzice Płd. oraz 3 przystanki kolejowe: Zabrzeg, Zabrzeg Czarnolesie, Czechowice-Dziedzice Przyst. Z gminy realizowane są połączenia kolejowe w kierunku m.in. Zwardonia, Cieszyna, Bielska-Białej, Katowic czy Wrocławia. Na sieci kolejowej w gminie Czechowice-Dziedzice występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 93 oraz z małą liczbą torów postojowych oraz torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów na stacjach Czechowice-Dziedzice i Zabrzeg Czarnolesie.

Przez teren gminy Jasienica przebiega linia kolejowa nr 190. W obszarze funkcjonalnym gminy zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jaworze/Jasienica oraz 2 przystanki kolejowe: Jasienica koło Bielska oraz przystanek kolejowy w Grodzcu. Obecnie przez wskazane stacje i przystanki kolejowe nie są realizowane regularne połączenia. Na sieci kolejowej w gminie Jasienica występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość. Infrastruktura pozostaje nieczynna ze względu na stan techniczny lub brak ciągłości infrastruktury.

Przez teren gminy Jaworze przebiega linia kolejowa nr 190. W obszarze funkcjonalnym gminy zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jaworze/Jasienica. Obecnie przez wskazaną stację nie są realizowane regularne połączenia. Na sieci kolejowej w gminie Jaworze występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość. Infrastruktura pozostaje nieczynną ze względu na stan techniczny lub brak ciągłości infrastruktury.

Przez teren gminy Kozy przebiega linia kolejowa nr 117. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Kozy, oraz 2 przystanki kolejowe: Kozy Zagroda, Kozy-Krzemionki. Na sieci kolejowej w gminie Kozy na linii kolejowej nr 117 występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury oraz funkcjonowaniem jednego toru.

Przez gminę Wilamowice przebiega linia kolejowa nr 93. Zlokalizowany jest jeden przystanek kolejowy: Dankowice. Obecnie ze względu na modernizacje nie są wykonywane pasażerskie połączenia kolejowe, jednak po modernizacji można oczekiwać połączeń w kierunku Czechowic-

Dziedzic oraz Oświęcimia/Krakowa. Przed rozpoczęciem modernizacji stan linii kolejowej na terenie gminy był niezadowalający.

Przez gminę Wilkowice przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Wilkowice Bystra. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Żywca/Zwardonia. Na sieci kolejowej w Wilkowicach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru na odcinku od Wilkowic do Żywca, co ogranicza przepustowość linii kolejowej.

Transport autobusowy

W gminie Bestwina organizatorem komunikacji autobusowej jest Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny. Na terenie gminy kursuje 7 linii autobusowych, których operatorem jest przedsiębiorstwo Komunikacja Beskidzka. Poza ofertą połączeń wewnątrzgminnych, dla pasażerów dostępne są również połączenia z gminami sąsiednimi wchodzącymi w skład Aglomeracji Beskidzkiej.

W gminie Buczkowice transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.).

Gmina Czechowice-Dziedzice organizuje komunikację autobusową samodzielnie, a także w ramach porozumień międzygminnych (z gminą Bielsko-Biała). W mieście Czechowice-Dziedzice od 2017 roku funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, umożliwiający przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł posiada funkcje Bike&Ride.

W gminie Jasienica transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Jaworze transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.). Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Kozy transport autobusowy jest organizowany w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG). Operatorem przewozów jest natomiast Komunikacja Beskidzka S.A. (dawniej PKS w Bielsku-Białej S.A.).

Na terenie gminy Porąbka organizatorem transportu autobusowego jest związek powiatowo-gminny.

Na terenie Szczyrku organizatorem transportu autobusowego jest związek gminno-powiatowy. Występują także inne formy transportu autobusowego, np. przewozy autobusowe dedykowane dla narciarzy, tzw. Skibusy, organizowane przez podmioty prywatne. Przy wjeździe do miejscowości zostało zrealizowane centrum przesiadkowe, mające w przyszłości pełnić ważną rolę w systemie Park&Ride.

Na terenie Wilamowic transport autobusowy jest organizowany przez związek gminno-powiatowy. Występuje także transport autobusowy organizowany przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie powiatu bielskiego występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 26,8 km.

Na terenie gminy Bestwina nie występują drogi rowerowe. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa czy niebieski szlak rowerowy dookoła Bielska-Białej.

Na terenie gminy Buczkowice występuje sieć rowerowa, licząca wg danych GUS 9,1 km. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym oraz dojazd do wybranych gmin sąsiednich: Szczyrk i Wilkowice. Przez gminę przebiega turystyczny szlak rowerowy: Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie gminy Czechowice-Dziedzice występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 2,1 km. Infrastruktura rowerowa zapewnia spójność połączeń z gminami Bestwina i Jasienica. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń, Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie gminy Jasienica nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne trasy rowerowe: Dookoła Bielska-Białej, czerwony szlak rowerowy nr 192, RS553 Droga książęca – Via Ducalis oraz Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń.

Na terenie gminy Jaworze występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 10,3 km, natomiast dane OSM wskazują na 4,5 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym. Infrastruktura rowerowa zapewnia jednak połączenie z sąsiednimi gminami: Ustroń i Skoczów, oraz częścią gminy Brenna. Brakuje przede wszystkim połączeń poprzecznych o przebiegach południkowych. Infrastruktura rowerowa jest niewielka, fragmentaryczna, nie umożliwia w pełni realizacji przemieszczeń przez gminę oraz dojazdu do części gmin ościennych. Przez gminę przebiegają turystyczne trasy rowerowe: Dookoła Bielska-Białej, czerwony szlak rowerowy nr 192 oraz Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń.

Na terenie gminy Kozy nie występuje infrastruktura rowerowa liniowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiega jedynie fragment turystycznej trasy rowerowej Dookoła Bielska-Białej. W gminie powstała infrastruktura towarzysząca w formie stacji naprawczej rowerów.

Na terenie gminy Porąbka nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Szczyrk występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 3,6 km, natomiast na podstawie danych OSM 18,0 km. Sieć rowerowa cechuje się przewagą infrastruktury o przeznaczeniu turystycznym, występuje jednak odcinek o funkcji typowo transportowej, łączący Szczyrk z gminą Buczkowice.

Na terenie Wilamowic nie występuje infrastruktura rowerowa, dlatego transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Dookoła Bielska-Białej (szlak rowerowy niebieski).

Na terenie Wilkowic występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 1,7 km, natomiast dane OSM wskazują na 4,0 km dróg rowerowych. Odcinki dróg rowerowych umożliwiają przejazd do sąsiednich gmin Buczkowice oraz Bielsko-Biała, jednak nie występują powiązania poprzeczne na obszarze gminy.

39.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 39.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na obszary gmin, cele szczegółowe oraz pakiety.

Tabela 39.3. Rekomendacje z podziałem na obszary gmin, cele szczegółowe oraz pakiety

Na obszarze gmin: Bestwina, Buczkowice, Jasienica, Kozy, Wilamowice	
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	

1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa; 2.2.6. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[77];

[77] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S,

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[78];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.9. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.10. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;

P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[78] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Na obszarze gminy Czechowice-Dziedzice
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza

o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.5. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń,

Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[79]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[80]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową; 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic;

[79] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[80] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Na obszarze gmin: Jaworze, Wilkowice
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych;

1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;
2.2.7.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich

zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[81];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[82];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.9. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych;
3.2.10. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość –

[81] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[82] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

w owiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Na obszarze gmin: Szczyrk, Porąbka
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców

i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;

2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.

Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa;

2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[83];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[84];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;

2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;

2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;

2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;

2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili".

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;

3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);

3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;

3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach

[83] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[84] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.12. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;

6.2.2.	opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
6.2.3.	prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	
6.3.1.	zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

40. Powiat Cieszyński

Na rysunku 40.1 przedstawiono lokalizację powiatu w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 40.1 Powiat cieszyński na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Powiat cieszyński znajduje się w zachodniej części Aglomeracji Beskidzkiej i składa się z 12 gmin. W tabeli 40.1. przedstawiono dane statystyczne, opisujące obszar powiatu cieszyńskiego.

Tabela 40.1. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu cieszyńskiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	176 113	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Gęstość zaludnienia	242	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	235	[-]	
Przyrost naturalny	-1056	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	116	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	14	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	1	[-]	
Liczba supermarketów	47	[-]	
Liczba hipermarketów	2	[-]	

Źródło: opracowanie własne

W powiecie cieszyńskim odnotowano dodatnie saldo migracji, natomiast ujemne wartości osiągnął w 2021 roku przyrost naturalny. W powiecie zlokalizowane są sklepy wielkopowierzchniowe oraz wiele zakładów pracy generujących ruch.

40.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie powiatu cieszyńskiego występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanej gminie przedstawiono w tabeli 40.2.

Tabela 40.2. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu cieszyńskiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	29	[szt.]	PKP
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	2	[szt.]	Dane z gmin
Długość dróg rowerowych	32,7	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	17	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Brenna posiada dostęp do dróg wojewódzkich nr 941 oraz nr 942. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Brenna występuje na drodze powiatowej P2602S.

Przez teren gminy Chybie nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka. Najbliższe połączenie drogą krajową nr 81 występuje w sąsiedniej gminie Strumień. Miejsca szczególnie niebezpieczne w gminie Chybie występują na drogach P2627S, P2633S, G643042S, G643026S.

Miasto Cieszyn posiada dostęp do drogi ekspresowej nr 52 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 938 oraz 944. Na terenie Cieszyna występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW938, P2712S, P2713S, P2700S, P2710S, P2619S, P2624S, P2706S, G390220S, G390084S. Na terenie miasta funkcjonuje strefa płatnego parkowania.

Gmina Dębowiec posiada dostęp do drogi krajowej nr S52 oraz do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy Dębowiec nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Goleszów posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 944. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Hażlach posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 937 oraz 938. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW938, P2616S.

Gmina Istebna posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 941 oraz 943, przy czym na DW941 występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Skoczów posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S52, drogi krajowej nr 81 oraz dróg wojewódzkich nr 941 oraz nr 944. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: S52, DK81, DW941, DW944, P2614S, P2642S, G430074S, G430070S. W Skoczowie występuje strefa płatnego parkowania.

Gmina Strumień posiada dostęp do drogi krajowej nr 81 oraz do dróg wojewódzkich nr 938 i nr 939. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK81, P2630S, P2631S, G611083S, G611081S, G611037S.

Miasto Ustroń posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 941. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie miasta Ustroń występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW941, P2606S, P2607S, P2650S, P2659S, P2652S, G592148S, G592058S, G592084S.

Miasto Wisła posiada dostęp do dróg wojewódzkich o numerach 941 oraz 942. Nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Wisła występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW941. Na terenie miasta występuje strefa płatnego parkowania.

Gmina Zebrzydowice posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 937, nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Zebrzydowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW 937 oraz P2672S.

Transport kolejowy

Przez gminę Chybie przebiegają linie kolejowe nr 93, 150 oraz 157. Zlokalizowana jest stacja kolejowa: Chybie, oraz przystanek kolejowy: Chybie Mnich Zaborze. Realizowane są regularne połączenia kolejowa w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna (linią kolejową nr 93). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia linią kolejową nr 157 w kierunku Wisły oraz Gliwic. Na sieci kolejowej w Chybiu występują problemy związane z małą liczbą torów postojowych oraz torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów.

Przez miasto Cieszyn przebiegają linie kolejowe nr 90 oraz 190. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Cieszyn i Cieszyn Marklowice, oraz 1 przystanek kolejowy: Cieszyn Uniwersytet. Z Cieszyna realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Goleszowa/Skoczowa, Czechowic-Dziedzic oraz Frydek-Mistek (linią kolejową nr 190) oraz Zebrzydowic (linią kolejową nr 90). Na sieci kolejowej w Cieszynie występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz z ograniczeniami w długości użytecznej torów na linii nr 190 (odcinek Skoczów – Cieszyn).

Przez gminę Goleszów przebiegają linie kolejowe nr 190 oraz 191. Zlokalizowane są stacja kolejowa Goleszów oraz przystanki kolejowe: Goleszów Górny i Bażanowice. Z gminy realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Cieszyna, Skoczowa, Katowic (linią kolejową nr 190) oraz Wisły (linią kolejową nr 191). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo w kierunku Warszawy i Olsztyna. Na sieci kolejowej w Goleszowie występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz z ograniczeniami w długości użytecznej torów na linii nr 190.

Przez miasto Hażlach przebiega linia kolejowa nr 90, przy której zlokalizowany jest przystanek kolejowy Pogwizdów. Z gminy Hażlach realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Cieszyna oraz Czechowic-Dziedzic. Na sieci kolejowej w gminie Hażlach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość.

Przez gminę Skoczów przebiegają linii kolejowe nr 157 oraz 190. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Skoczów, Pierściec i nieczynna stacja Pogórze, a także 2 przystanki kolejowe: Skoczów Bajerki oraz Skoczów Bładnice. Ze Skoczowa są realizowane regularne połączenia kolejowe w kierunku Wisły, Cieszyna oraz Katowic, a także dalekobieżne połączenia w kierunku Warszawy. W wybrane dni tygodnia są realizowane pojedyncze połączenia w kierunku Gliwic. Na sieci kolejowej w Skoczowie występują problemy związane z ograniczeniami w długości użytecznej torów na liniach nr 157 i nr 190.

Przez gminę Strumień przebiegają linie kolejowe nr 93 oraz nr 157. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Strumień i Pruchna, oraz 1 przystanek kolejowy: Drogomyśl. Realizowane są regularne połączenia kolejowa w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna (linią kolejową nr 93). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia linią kolejową nr 157 w kierunku Wisły oraz Gliwic.

Przez teren gminy Ustroń przebiega linia kolejowa nr 191. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Ustroń, oraz 3 przystanki kolejowe: Ustroń Zdrój, Ustroń Brzegi oraz Ustroń Polana. Z Ustronia są realizowane regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Wisły. Występują także kursy pociągów dalekobieżnych w kierunku Warszawy oraz pojedyncze kursy w kierunku Gliwic, w wybrane dni tygodnia.

Przez miasto Wisła przebiega linia kolejowa nr 191. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Wisła Uzdrowisko i Wisła Głębce, oraz 3 przystanki kolejowe: Wisła Jawornik, Wisła Dziechcinka, Wisła Kopydło. Z Wisły realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic. Występują także kursy pociągów dalekobieżnych w kierunku Warszawy oraz pojedyncze kursy do Gliwic w wybrane dni tygodnia. Na sieci kolejowej w Wiśle występują problemy związane z małą liczbą torów postojowych oraz torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów. W rejonie stacji kolejowej Wisła Uzdrowisko uruchomiono centrum przesiadkowe poprzez odrestaurowanie budynku dworca, rewitalizację otoczenia dworca, budowę małej infrastruktury oraz stworzenie miejsc odjazdu dla autobusów oraz taksówek.

Przez gminę Zebrzydowice przebiegają linie kolejowe nr 90 oraz 93. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Zebrzydowice, oraz 2 przystanki kolejowe: Kończyce oraz Kaczyce. Z Zebrzydowic realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Czechowic-Dziedzic oraz Cieszyna, a także odjazdy dalekobieżnych pociągów międzynarodowych, m. in. w stronę Wiednia oraz Warszawy. Na terenie gminy występują problemy z przepustowością sieci kolejowej z powodu niewystarczającej funkcjonalności stacji Zebrzydowice.

Transport autobusowy

W gminie Brenna nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatnego przewoźnika WISPOL działającego na zasadach komercyjnych.

W gminie Chybie nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W mieście Cieszyn transport autobusowy jest organizowany przez gminę w ramach porozumień międzygminnych. W mieście Cieszyn operatorem transportu zbiorowego jest Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o. Siatkę połączeń tworzą 33 linie komunikacyjne (z czego 9 linii to komunikacja miejska). W mieście od 2018 roku funkcjonuje centrum przesiadkowe o nazwie „Dworzec Cieszyn". Umożliwia przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego.

W gminie Dębowiec nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W gminie Goleszów nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W gminie Hażlach transport autobusowy jest organizowany przez gminę Cieszyn w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Istebna nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W gminie Skoczów nie występuje transport publiczny organizowany przez JST. Przewozy autobusowe są organizowane m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

Na terenie gminy Strumień nie występuje transport publiczny organizowany przez JST. Realizowane są połączenia autobusowe organizowane m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

W mieście Ustroń nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W mieście Wisła nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W gminie Zebrzydowice organizatorem miejskiego transportu autobusowego jest gmina Zebrzydowice w ramach porozumień międzygminnych, występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m. in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Transport rowerowy

Na terenie powiatu cieszyńskiego występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 32,7 km.

Na terenie gminy Brenna nie wykonano dróg rowerowych. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym oraz wytyczonymi trasami rowerowymi. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem), Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty), RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

W 2021 roku w ramach projektu „Rowerem przez Beskidy – etap 1" wykonany został w Górkach Wielkich odcinek trasy regionalnej nr 604 (Via Ducalis), który jest zgodny z wyznaczonym w Regionalnej Polityce Rowerowej Województwa Śląskiego korytarzem Bielsko-Biała – Cieszyn. Trasa ta łączy się w Górkach Wielkich z Wiślaną Trasą Rowerową oraz częściowo biegnie wspólnie z WTR w gminach: Brenna i Ustroń.

Na terenie gminy Chybie występuje sieć dróg rowerowych o długości 8 km. Infrastruktura rowerowa jest dość fragmentaryczna, niespójna, o przebiegach południkowych. W obszarze gminy infrastruktura rowerowa tworzy dwie odrębne drogi rowerowe, łączące ośrodki odpowiednio: w południowej i północnej części gminy. Infrastruktura rowerowa zapewnia jednak połączenie z sąsiednimi gminami. Przez gminę przebiega istotny turystyczny szlak rowerowy: Wiślana Trasa Rowerowa.

Na terenie Cieszyna występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 6,9 km. Infrastruktura rowerowa jest fragmentaryczna. Nie występują połączenia drogami dla rowerów z gminami ościennymi. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, szlak Śladami Stroju Cieszyńskiego, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński, Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń, RS553 Droga książęca – Via Ducalis, szlak Olzy 10.

Na terenie gminy Dębowiec nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotny turystyczny szlak rowerowy RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

Na terenie gminy Goleszów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń czy Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński.

Na terenie gminy Hażlach nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński czy RS553 Droga książęca – Via Ducalis.

Na terenie gminy Istebna występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 0,9 km, natomiast dane OSM wskazują na 0,1 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest niewielka, fragmentaryczna, nie zapewnia pełnych możliwości przejazdu przez gminę. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe: Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty), Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony). Odcinek zapewniający połączenie z sąsiednią gminą Milówką pełni także funkcje transportową.

Na terenie gminy Skoczów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Szlak Śladami Stroju Cieszyńskiego (szlak rowerowy oznaczony specjalnym znakiem stroju regionalnego), Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem), RS553 Droga Książęca – Via Ducalis (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie gminy Strumień nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Europejska Trasa Rowerowa Eurovelo (R4).

Na terenie Ustronia występuje sieć rowerowa licząca 6,6 km wg danych GUS oraz 15,4 km na podstawie danych OSM. Sieć rowerowa jest dość spójna. Łączy północą część gminy z południową, zapewniając także połączenie z gminami ościennymi: Wisłą, Skoczowem, Brenną. Brakuje jednak połączeń poprzecznych o przebiegach równoleżnikowych. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony), Greenways Kraków – Morawy – Wiedeń (szlak oznaczony specjalnym logotypem).

Na terenie Wisły wg danych GUS występuje sieć dróg rowerowych o długości 8,1 km, natomiast dane OSM wskazują na 14,4 km dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa jest dość fragmentaryczna, niespójna w przebiegach poprzecznych. Zapewnia jednak połączenie z sąsiednią gminą Ustroń. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Wiślana Trasa Rowerowa, Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak rowerowy czerwony), Jasnowice – Istebna – Wisła – Górki Wlk. – Brenna (szlak rowerowy żółty).

Na terenie Zebrzydowic występuje sieć rowerowa Żelazny Szlak Rowerowy (5,5 km) oraz Szlakiem Zamków nad Piotrówką (ok. 8 km). Infrastruktura rowerowa jest fragmentaryczna, jednak zapewnia możliwość dojazdu do gmin ościennych. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Pętla Rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński (szlak czerwony), Żelazny Szlak Rowerowy (szlak oznaczony specjalnym logotypem).

40.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Gmina Żywiec na podstawie podziału funkcjonalnego obszaru Aglomeracji Beskidzkiej została przypisana do lokalnych ośrodków rozwoju.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 40.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na obszary gmin, cele szczegółowe oraz pakiety.

Tabela 40.3. Rekomendacje z podziałem na obszary gmin, cele szczegółowe oraz pakiety

Na obszarze gmin: Brenna, Istebna, Ustroń, Wisła
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe
1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców

i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;

2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.

Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa;

2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[85];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[86];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;

2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;

2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;

2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;

2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili".

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;

3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);

3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;

3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach

[85] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

[86] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach;

6.2.2.	opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
6.2.3.	prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	
6.3.1.	zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Na obszarze gminy Cieszyn	
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).

Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.3. analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.5. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[87]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[88]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.3. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.4. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

[87] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[88] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową; 3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1 budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2 wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast); 3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych

	grup społecznych;
6.1.2.	udział we wspólnych szkoleniach;
6.1.3.	kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności	
6.2.1.	udział we wspólnych warsztatach;
6.2.2.	opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
6.2.3.	prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	
6.3.1.	zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Dotyczy gmin: Chybie, Dębowiec, Goleszów, Hażlach, Skoczów, Strumień, Zebrzydowice	
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego	
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej	
1.1.1.	utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej;
1.1.2.	zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor);
1.1.3.	wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;
1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych

	i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[89]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[90];
2.3.3.	poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4.	wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej

[89] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[90] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej; 3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym); 3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego;

5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

41. POWIAT ŻYWIECKI

Na rysunku 41.1 przedstawiono lokalizację powiatu w obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Rysunek 41.1 Powiat żywiecki na tle Aglomeracji Beskidzkiej

Źródło: opracowanie własne

Powiat żywiecki znajduje się w południowo-wschodniej części Aglomeracji Beskidzkiej i składa się z 15 gmin. W tabeli 41.1. przedstawiono dane statystyczne opisujące obszar powiatu żywieckiego.

Tabela 41.1. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu żywieckiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba mieszkańców	149 800	[os.]	BDL GUS (2021 – zgodnie z danymi dostępnymi podczas opracowywania diagnozy)
Gęstość zaludnienia	146	[osób/km^2]	
Saldo migracji ogółem	-522	[-]	
Przyrost naturalny	-895	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 50-249 osób	71	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych w przedziale 250-999 osób	9	[-]	
Liczba podmiotów gospodarczych powyżej 1000 osób	4	[-]	
Liczba supermarketów	28	[-]	
Liczba hipermarketów	1	[-]	

Źródło: opracowanie własne

W powiecie odnotowano ujemne wartości salda migracji oraz przyrostu naturalnego w 2021 roku. W powiecie zlokalizowane są sklepy wielkopowierzchniowe oraz wiele zakładów pracy generujących ruch.

41.1. ISTNIEJĄCA SYTUACJA DOTYCZĄCA MOBILNOŚCI

Na terenie powiatu żywieckiego występuje transport drogowy, autobusowy, kolejowy, rowerowy oraz pieszy. Najważniejsze dane związane z mobilnością w analizowanym powiecie przedstawiono w tabeli 41.2.

Tabela 41.2. Dane statystyczne opisujące obszar powiatu żywieckiego

Nazwy danych statystycznych	Wartość	Jednostka	Źródło
Liczba stacji i przystanków kolejowych	23	[szt.]	PKP
Liczba przystanków węzłów przesiadkowych	2	[szt.]	Dane z gmin
Długość dróg rowerowych	15,8	[km]	BDL GUS (2021 - zgodne z datą opracowania Diagnozy)
Liczba stacji ładowania pojazdów elektrycznych	7	[szt.]	Dane z gmin oraz ogólnodostępnych baz

Źródło: opracowanie własne

Transport drogowy

Gmina Czernichów posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 948. Na terenie gminy Czernichów nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Gilowice posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 946, jest to droga z występującymi miejscami szczególnie niebezpiecznymi.

Gmina Jeleśnia posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 945, ponadto na drodze P1417S występują miejsca szczególnie niebezpieczne.

Przez teren gminy Koszarawa nie przebiega żadna droga krajowa oraz wojewódzka. Na terenie gminy Koszarawa nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Lipowa posiada dostęp do drogi krajowej S1. Na terenie gminy nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Łękawica posiada dostęp do dróg wojewódzkich nr 781 oraz nr 946. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW946.

Gmina Łodygowice posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 945. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945 oraz P1404S.

Gmina Milówka posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do drogi wojewódzkiej nr 943. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: P1439S.

Gmina Radziechowy-Wieprz posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz drogi krajowej nr 1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy Radziechowy-Wieprz występuje droga posiadająca miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1.

Gmina Rajcza posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy występują następujące drogi posiadające odcinki niebezpieczne: P1439S, P1447S.

Gmina Ślemień posiada dostęp drogi wojewódzkiej nr 946. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Ślemień nie występują odcinki dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Świnna posiada dostęp do drogi wojewódzkiej nr 945. Gmina nie posiada dostępu do dróg krajowych. Na terenie gminy Świnna występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945, DP1428S.

Gmina Ujsoły nie posiada dostępu do dróg krajowych oraz wojewódzkich. Na terenie gminy nie odnotowano także odcinków dróg posiadających miejsca szczególnie niebezpieczne.

Gmina Węgierska Górka posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz drogi krajowej nr 1. Gmina nie posiada dostępu do dróg wojewódzkich. Na terenie gminy Węgierska Górka występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DK1, P1435S.

Miasto Żywiec posiada dostęp do drogi ekspresowej nr S1 oraz do dróg wojewódzkich o numerach 945, 946 oraz 948. Na terenie gminy Zebrzydowice występują następujące drogi posiadające miejsca szczególnie niebezpieczne: DW945, DW946, P1405S, P1457S, P1469S, G420001S, G420002S, G430036S, G420009S, G420003S, G420040S, G420040S, G420069S, G420069S, G420073S.

Transport kolejowy

Przez gminę Jeleśnia przebiega linia kolejowa nr 97. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Jeleśnia, oraz 2 przystanki kolejowe: Pewel Wielka i Pewel Wielka Centrum. Z gminy Jeleśnia realizowane są pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo linią kolejową nr 97 w kierunku Żywca, Krakowa, Zakopanego i Suchej Beskidzkiej. Na sieci kolejowej w gminie Jeleśnia występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość, oraz ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 97.

Przez gminę Łodygowice przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Łodygowice, oraz 1 przystanek kolejowy: Łodygowice Górne. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Łodygowicach występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru oraz złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139. Dodatkowym utrudnieniem jest mała liczba torów postojowych, a także brak torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów na stacji Łodygowice.

Przez gminę Milówka przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Milówka, oraz 1 przystanek kolejowy: Milówka Zabawa. Z Milówki realizowane są bezpośrednie połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na terenie gminy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru oraz złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139.

Przez gminę Radziechowy-Wieprz przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowany jest 1 przystanek kolejowy: Radziechowy Wieprz. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej na terenie gminy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru na linii kolejowej nr 139.

Przez teren gminy Rajcza przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Rajcza i Sól, oraz 3 przystanki kolejowe: Rajcza Centrum, Rycerka, Sól Kiczora. Z Rajczy odbywają się regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Rajczy występują problemy związane z funkcjonowaniem jednego toru, co ogranicza przepustowość oraz ze złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 139.

Przez teren gminy Świnna przebiega linia kolejowa nr 97. Zlokalizowany jest 1 przystanek kolejowy: Pewel Mała. Z terenu gminy realizowane są pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia w kierunku Żywca oraz Suchej Beskidzkiej/Krakowa. Na sieci kolejowej w Świnnej i Pewli Małej występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury linii kolejowej nr 97.

Przez gminę Węgierska Górka przebiega linia kolejowa nr 139. Zlokalizowana jest 1 stacja kolejowa: Węgierska Górka, a także 3 przystanki kolejowe: Cięcina Dolna, Cięcina, Cisiec. Realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Katowic oraz Zwardonia. Na sieci kolejowej w Węgierskiej Górce występują problemy związane z przepustowością wynikające z funkcjonowania jednego toru.

Przez miasto Żywiec przebiegają linie kolejowe nr 139 oraz 97. Zlokalizowane są 2 stacje kolejowe: Żywiec i Żywiec Sporysz, oraz 1 przystanek kolejowy: Pietrzykowice Żywieckie. Z Żywca realizowane są regularne połączenia kolejowe w kierunku Zwardonia oraz Katowic (linią kolejową nr 139). Realizowane są także pojedyncze kursy w wybrane dni tygodnia lub sezonowo linią kolejową nr 97 w kierunku Krakowa lub Zakopanego p. Suchą Beskidzką. Na sieci kolejowej w Żywcu występują problemy związane ze złym stanem infrastruktury na linii kolejowej nr 97 oraz funkcjonowaniem jednego toru na linii kolejowej nr 139.

Transport autobusowy

W gminie Czernichów organizatorem transportu autobusowego jest miasto Żywiec w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Gilowice organizatorem transportu autobusowego jest miasto Żywiec w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Jeleśnia nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

W gminie Koszarawa nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, transport autobusowy jest organizowany m. in. przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych.

Na terenie gminy Lipowa występuje transport autobusowy organizowany samodzielnie przez gminę. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Łękawica nie występuje autobusowy transport publiczny organizowany przez JST. Transport autobusowy jest organizowany m. in. przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

W gminie Łodygowice organizatorem transportu autobusowego jest gmina w ramach porozumień międzygminnych. Na terenie gminy występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m.in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Na terenie Milówki transport autobusowy organizowany jest samodzielnie przez gminę.

W gminie Radziechowy-Wieprz organizatorem transportu autobusowego jest gmina w ramach porozumień międzygminnych.

W gminie Rajcza organizatorem transportu autobusowego jest gmina w sposób samodzielny.

Na terenie gminy Ślemień nie funkcjonuje transport publiczny organizowany przez JST, połączenia autobusowe organizowane są m.in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

W gminie Świnna komunikacja autobusowa jest organizowana przez gminę w ramach porozumień międzygminnych. Występują także przewozy autobusowe organizowane przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych.

Na terenie gminy Ujsoły występuje transport autobusowy organizowany samodzielnie przez gminę.

Gmina Węgierska Górka jest organizatorem transportu autobusowego na terenie gminy, występują także inne formy połączeń autobusowych, np. organizowane przez podmioty prywatne na zasadach komercyjnych.

W mieście Żywiec organizatorem miejskiego transportu autobusowego jest gmina Żywiec w ramach porozumień międzygminnych, występują także inne formy zbiorowego transportu autobusowego, organizowanego m. in. przez przewoźników prywatnych na zasadach komercyjnych. W mieście od 2020 roku funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, umożliwiający przesiadki pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Węzeł posiada funkcje Park&Ride oraz Bike&Ride.

Transport rowerowy

Na terenie powiatu żywieckiego występuje infrastruktura rowerowa licząca wg danych GUS 15,8 km.

Na terenie gminy Czernichów nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Na terenie gminy rozwija się turystyka rowerowa, czego przykładem jest Góra Żar.

Na terenie gminy Gilowice nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Jeleśnia nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Wyznaczone trasy rowerowe spełniają rolę wyłącznie turystyczną. Ze względu na ukształtowanie terenu trasy cechuje dość znaczny poziom trudności. Trasy prowadzone są w większości poza drogami utwardzonymi i nie tworzą spójnej sieci. Trasy są rozproszone na obszarze gminy.

Na terenie gminy Koszarawa nie występują drogi rowerowe. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Lipowa nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiega czerwony szlak rowerowy Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka.

Na terenie gminy Łękawica nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Łodygowice nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Milówka występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 3,7 km, natomiast na podstawie danych OSM 2,6 km. Infrastruktura rowerowa jest dość spójna, umożliwiając przejazd przez gminę w układzie równoleżnikowym oraz dojazd do gmin sąsiednich: Rajczy, Węgierskiej Górki oraz Istebnej. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty), Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie gminy Radziechowy-Wieprz nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Rajcza występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 6,7 km, natomiast na podstawie danych OSM 1,4 km. Infrastruktura rowerowa nie jest ze sobą w pełni spójna, zapewnia jednak połączenie północnej części gminą z sąsiednią gminą – Milówką. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: Trasa rowerowa: Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty), Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie gminy Ślemień nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Świnna nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym.

Na terenie gminy Ujsoły nie występuje infrastruktura rowerowa. Transport rowerowy jest realizowany w ruchu ogólnym. Przez gminę przebiegają istotne turystyczne szlaki rowerowe, takie jak: trasa rowerowa Beskid Żywiecki – Milówka, Rajcza, Rycerka Dolna, Rycerka Górna, Młada Hora, Ujsoły (szlak rowerowy żółty), Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie Węgierskiej Górki występują sieć rowerowa licząca wg danych GUS 1,4 km, natomiast na podstawie danych OSM 7,6 km. Infrastruktura rowerowa obejmuje niewielki obszar gminy, jest jednak spójna i umożliwia dojazd do gminy sąsiedniej – Milówki. Przez gminę przebiega istotny turystyczny szlak rowerowy: Czechowice-Dziedzice – Przełęcz Glinka (szlak rowerowy czerwony).

Na terenie Żywca występuje sieć rowerowa licząca wg danych GUS 4,0 km, natomiast według danych OSM 11,0 km. Infrastruktura rowerowa zapewnia spójność połączeń w relacji północ – południe, a także fragmentaryczne odcinki poziome. Nie występują połączenia drogami dla rowerów z gminami ościennymi.

41.2. DZIAŁANIA I ZALECENIA WYNIKAJĄCE Z SUMP AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ

Działania i zalecenia, wynikające z Planu Zrównoważonej Mobilności Aglomeracji Beskidzkiej, to rekomendacje działań, przyczyniających się do rozwoju regionu, poprawy warunków i jakości życia jego mieszkańców, a także wpływających na polepszenie stanu środowiska. Cele szczegółowe wraz z rekomendacjami dotyczą poszczególnych obszarów funkcjonalnych, opisanych w Planie.

Pełna lista celów szczegółowych i zawartych w ich ramach rekomendacji dla gminy, jak również dla Aglomeracji Beskidzkiej, znajduje się w załączniku do SUMP Aglomeracji Beskidzkiej – Załącznik A. Przykładowe projekty realizowane w ramach Planu z podziałem na scenariusze.

W tabeli 41.3. przedstawiono rekomendacje z podziałem na obszary gmin, cele szczegółowe oraz pakiety.

Tabela 41.3. Rekomendacje dla gminy Żywiec

Na obszarze gmin: Czernichów, Gilowice, Jeleśnia, Koszarawa, Lipowa, Milówka, Rajcza, Ślemień, Świnna, Ujsoły, Węgierska Górka
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej; 1.3.2. analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor
1.4.1. wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej
1.5.1. wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa
1.6.1. przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności; 1.6.2. rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe

1.7.1. badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych; 1.7.2. opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.3. wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy; 1.7.4. prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe
1.8.1. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego; 1.8.2. wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe
2.1.1. analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride; 2.1.4. analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa
2.2.1. prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego; 2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[91];

[91] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;

• gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[92];
2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni;
3.4.2. zazielenianie ulic;
3.4.3. zielone budownictwo;
3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych;
4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie;
4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.

[92] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Dotyczy gmin: Łękawica, Radziechowy-Wieprz
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych; 1.2.3. poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca
1.3.1. stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych

	jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[93];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[94];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.13. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość - w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym);
3.2.14. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.

Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura

[93] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[94] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Dotyczy gminy Żywiec
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej; 1.1.4. wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych; 1.1.5. otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I
1.2.1. rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu; 1.2.2. modernizacja istniejących linii kolejowych;

1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.3.	analiza i budowa węzłów przesiadkowych nadrzędnych w powiązaniu ze stacją kolejową.
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.5.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, Czechowic-Dziedzic, Cieszyna, Żywca i Bielska-Białej.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu	
2.3.1.	audyt i ocena bezpieczeństwa;
2.3.2.	przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach:

- krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81;
- wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946;
- powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[95];
- gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[96];

2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych;
2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych;
2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych;
2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.

Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja

Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego

3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej;
3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne

3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej);
3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development;
3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych;
3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;
3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych;
3.2.9. budowa centrów lokalnych w powiązaniu z główną stacją kolejową;
3.2.10. kształtowanie układu urbanistycznego i funkcjonalnego osiedli w taki sposób, aby realizacja potrzeb życiowych nie wymagała wykonywania podróży poza osiedle i generowania niepotrzebnego ruchu.

Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast

3.3.1 budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych;
3.3.2 wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej;
3.3.8. ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych, zabytkowych częściach miast (infrastruktura parkingowa na obrzeżach centrów miast);

[95] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[96] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.3.9. rozwój strefy płatnego parkowania; 3.3.10. analiza i tworzenie stref Tempo 30 i woonerf; 3.3.11. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe; 5.2.2. rozbudowa Inteligentnego Systemu Transportowego.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności
6.2.1. udział we wspólnych warsztatach; 6.2.2. opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów; 6.2.3. prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe
6.3.1. zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Na obszarze gminy Łodygowice
Pakiet działań 1: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego
Działanie 1.1 Aglomeracyjny układ komunikacji zbiorowej
1.1.1. utworzenie aglomeracyjnego systemu komunikacji zbiorowej; 1.1.2. zapewnienie wysokich parametrów handlowych w transporcie zbiorowym (częstotliwość kursowania, synchronizacja odjazdów, komfortowy tabor); 1.1.3. wprowadzenie biletu aglomeracyjnego/karty aglomeracyjnej;

1.1.4.	wdrażanie nowoczesnych i zintegrowanych systemów biletowych;
1.1.5.	otwarcie danych transportowych, umożliwiających dostęp do informacji o transporcie publicznym.
Działanie 1.2 Kolej aglomeracyjna – faza I	
1.2.1.	rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych wraz ze wznowieniem ruchu;
1.2.2.	modernizacja istniejących linii kolejowych;
1.2.3.	poprawa przepustowości oraz budowa nowych przystanków.
Działanie 1.3 Współpraca	
1.3.1.	stworzenie zespołu roboczego, składającego się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, współpracujących w ramach realizacji zintegrowanych zadań transportowych, skonsolidowanych wokół grupy roboczej ds. transportu i mobilności miejskiej;
1.3.2.	analiza możliwości powołania jednego podmiotu, zajmującego się organizowaniem transportu publicznego i planowaniem przestrzennym.
Działanie 1.4 Tabor	
1.4.1.	wyposażanie taboru w nowoczesne rozwiązania wspomagające prowadzenie pojazdu, informację pasażerską, dystrybucję biletów i inne udogodnienia dla pasażerów (zwłaszcza o ograniczonej mobilności).
Działanie 1.5 Systemy Informacji Pasażerskiej	
1.5.1.	wdrażanie zintegrowanych i nowoczesnych kanałów informacji pasażerskiej i rozszerzanie zasięgu.
Działanie 1.6. Infrastruktura przystankowa	
1.6.1.	przebudowa przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności;
1.6.2.	rozwój infrastruktury przystankowej i okołoprzystankowej.
Działanie 1.7. Analizy i badania transportowe	
1.7.1.	badania i analizy parametrów ruchowych, handlowych i eksploatacyjnych dla poszczególnych środków transportowych;
1.7.2.	opracowywanie zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.3.	wdrażanie rozwiązań informatycznych i technicznych w celu tworzenia zintegrowanych i optymalnych rozkładów jazdy;
1.7.4.	prognozowanie ruchu przy wykorzystaniu modelu ruchu.
Działanie 1.8. Inteligentne Systemy Transportowe	
1.8.1.	rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych na potrzeby priorytetyzacji środków transportu zbiorowego;
1.8.2.	wdrażanie systemów z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (sygnalizacje akomodacyjne, zielone fale, preostrzeżenia, interakcje z niechronionymi uczestnikami ruchu).
Pakiet działań 2: Wygodna i bezpieczna infrastruktura komunikacyjna	
Działanie 2.1. Węzły przesiadkowe	
2.1.1.	analiza i budowa parkingów Park&Ride i Bike&Ride;
2.1.4.	analiza i budowa węzłów nadrzędnych, głównych, głównych uzupełniających lub pomocniczych w zależności od uwarunkowań terenowych (np. wyloty dolin górskich), komunikacyjnych (np. obecność linii kolejowych, skupienie wielu linii autobusowych) lub zapotrzebowania (np. istotna masa demograficzna).
Działanie 2.2. Komunikacja rowerowa.	
2.2.1.	prowadzenie polityki rowerowej (w zakresie schematu dróg rowerowych, wzorców i standardów ruchu rowerowego, budowy infrastruktury rowerowej, organizacji ruchu rowerowego) w oparciu o Regionalną Politykę Rowerową Województwa Śląskiego;
2.2.6.	budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, miast powiatowych;

2.2.7. budowa dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, umożliwiających dotarcie do głównych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych, centrów lokalnych, atrakcji turystycznych, miast powiatowych.
Działanie 2.3. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu
2.3.1. audyt i ocena bezpieczeństwa; 2.3.2. przebudowa miejsc niebezpiecznych wraz z wdrożeniem rozwiązań inżynierskich zwiększających bezpieczeństwo (zapewnienie widoczności, dostosowanie technicznych elementów dróg, skrzyżowań oraz węzłów, czytelne i widoczne oznakowanie, bezkolizyjne przecięcia lub rozwidlenia dróg, eliminacja z dróg i ich otoczenia przeszkód i in.) i rozwiązań infrastrukturalnych z dziedziny inżynierii ruchu drogowego (np. progi zwalniające, doświetlenie przejść dla pieszych, azyle, słupki uniemożliwiające parkowanie, wydzielone pasy do skrętu, strefy Tempo 30) na drogach: • krajowych – dotyczy zwłaszcza: S1, S52, DK1, DK52, DK81; • wojewódzkich – dotyczy zwłaszcza: DW937, DW938, DW941, DW942, DW944, DW945, DW946; • powiatowych w gminach: Bielsko-Biała, Bestwina, Czechowice-Dziedzice, Szczyrk, Wilamowice, Wilkowice, Brenna, Chybie, Cieszyn, Hażlach, Skoczów, Strumień, Ustroń, Zebrzydowice, Jeleśnia, Milówka, Węgierska Górka, Rajcza, Łodygowice, Świnna, Żywiec[97]; • gminnych w gminach: Bielsko-Biała, Czechowice-Dziedzice, Chybie, Cieszyn, Skoczów, Strumień, Ustroń, Żywiec[98]; 2.3.3. poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych; 2.3.4. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic na rzecz wykształcenia bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej; 2.3.5. tworzenie bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych; 2.3.6. tworzenie bezpiecznego otoczenia i dróg prowadzących do placówek edukacyjnych; 2.3.7. rozwój infrastruktury „pierwszej i ostatniej mili”.
Pakiet działań 3: Optymalne wykorzystanie przestrzeni oraz rewitalizacja
Działanie 3.1. Współpraca na rzecz planowania przestrzennego
3.1.1. stworzenie efektywnych struktur zintegrowanego zarządzania polityką przestrzenną w Aglomeracji Beskidzkiej; 3.1.2. koordynacja działań rozwojowych w zakresie planowania przestrzennego na podstawie zaleceń, wynikających z modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
Działanie 3.2. Planowanie przestrzenne zorientowane na transport i obszary samowystarczalne
3.2.1. dążenie do osiągnięcia spójności w zakresie planowania przestrzennego i transportowego (np. ograniczenie inwestowania na terenach słabo rozwiniętych, ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej); 3.2.2. wdrażanie koncepcji Transit Oriented Development; 3.2.3. rezerwacja miejsca na komunikację zbiorową i rowerową w planowanych ciągach komunikacyjnych; 3.2.4. opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego dla Aglomeracji Beskidzkiej;

[97] Dotyczy zwłaszcza dróg powiatowych: P1404S, P1405S, P1417S, P1428B, P1435S, P1439S, P1447S, P1457S, P1469S, P2602S, P2606S, P2607S, P2614S, P2616S, P2619S, P2624S, P2627S, P2630S, P2631S, P2633S, P2642S, P2650S, P2652S, P2659S, P2672S, P2700S, P2706S, P2710S, P2712S, P2713S, P4116S, P4403S, P4404S, P4447S, P4490S, P4491S, P7401S, P7410S, P7411S, P7415S, P7416S, P7429S, P7435S, P7446S, P7473S, P7474S, P7477S;
[98] Dotyczy zwłaszcza dróg gminnych: G160754S, G160802S, G350186S, G390084S, G390220S, G420001S, G420002S, G420003S, G420009S, G420036S, G420040S, G420069S, G420073S, G430070S, G430074S, G592058S, G592084S, G592148S, G611037S, G611081S, G611083S, G643026S, G643042S

3.2.5. ustalenie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych lub przebudowy istniejących rozwiązań urbanistycznych; 3.2.11. budowa centrów lokalnych przy stacjach/przystankach kolejowych; 3.2.12. ukształtowanie kompletnych jednostek osadniczych, posiadających w swoich granicach możliwie dużo celów podróży. 3.2.15. budowa centrów lokalnych w głównych miejscowościach (jeżeli jest taka możliwość – w powiązaniu ze stacją/przystankiem kolejowym).
Działanie 3.3. Uspokojenie ruchu i rewitalizacja centrów miast
3.3.1. budowa połączeń obwodnicowych dla wyprowadzenia ruchu z terenów zabudowanych; 3.3.2. wprowadzanie zmian w obrębie istniejących ulic w kierunku wykształcenia bezpiecznej i wygodnej przestrzeni pieszej i rowerowej; 3.3.12. lokalne uspokajanie ruchu.
Działanie 3.4. Tereny zielone i błękitno-zielona infrastruktura
3.4.1. rewitalizacja terenów zieleni; 3.4.2. zazielenianie ulic; 3.4.3. zielone budownictwo; 3.4.4. wkomponowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w otoczeniu infrastruktury drogowej.
Pakiet działań 4: Rozwój nisko- i zeroemisyjnej mobilności
Działanie 4.1. Niskoemisyjny transport zbiorowy
4.1.1. analiza i zakup pojazdów nisko- oraz zeroemisyjnych do świadczenia usług transportu zbiorowego.
Działanie 4.2. Ekologiczna motoryzacja indywidualna
4.2.1. wspieranie rozwoju sieci ładowania samochodów elektrycznych; 4.2.2. analiza zasięgu stref płatnego parkowania oraz stawek za parkowanie; 4.2.5. utworzenie Strefy Ograniczonego Ruchu.
Pakiet działań 5: Sprawne zarządzanie turystyką
Działanie 5.1. Parkingi buforowe
5.1.1. analiza i tworzenie parkingów buforowych dla turystów zewnętrznych; 5.1.2. analiza i tworzenie parkingów buforowych w gminach o wzmożonym ruchu turystycznym w lokalizacjach, w których konieczne jest złagodzenie napływu pojazdów.
Działanie 5.2. Systemy naprowadzające
5.2.1. wdrażanie nowoczesnych systemów naprowadzających na wolne miejsca postojowe.
Działanie 5.3. Wyposażenie taboru
5.3.1 rozwiązania techniczne w zakresie przewozu nart i rowerów w środkach transportu zbiorowego; 5.3.2 czytelne oznakowanie taboru dostosowanego do przewozu nart i rowerów.
Działanie 5.4. Specjalna oferta przewozowa
5.4.1. dostosowanie pod kątem organizacyjnym oferty przewozowej w transporcie zbiorowym do potrzeb turystyki sezonowej; 5.4.2. zapewnienie połączeń typowo turystycznych w formie Skibusów i Bikebusów do najważniejszych ośrodków turystycznych.
Pakiet działań 6: Edukacja oraz partycypacja społeczna
Działanie 6.1. Kształcenie społeczeństwa i pracowników administracji
6.1.1. prowadzenie działań edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności dla różnych grup społecznych; 6.1.2. udział we wspólnych szkoleniach; 6.1.3. kształcenie pracowników administracji samorządowej w zakresie zrównoważonej mobilności.
Działanie 6.2. Promocja zrównoważonej mobilności

6.2.1.	udział we wspólnych warsztatach;
6.2.2.	opracowywanie zasad dobrych praktyk i standardów;
6.2.3.	prowadzenie kampanii, promujących zrównoważoną mobilność.
Działanie 6.3. Dobre praktyki i działania pilotażowe	
6.3.1.	zaadaptowanie sprawdzonych rozwiązań z dziedziny zrównoważonej mobilności na obszarze Aglomeracji Beskidzkiej.

Źródło: opracowanie własne

SPIS TABEL

TABELA 1.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BESTWINA 10
TABELA 1.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BESTWINA 11
TABELA 1.3. REKOMENDACJE DLA GMINY BESTWINA 12
TABELA 2.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR MIASTA BIELSKO - BIAŁA 16
TABELA 2.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BIELSKO-BIAŁA 17
TABELA 2.3. REKOMENDACJE DLA MIASTA BIELSKO-BIAŁA 19
TABELA 3.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BRENNA 23
TABELA 3.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BRENNA 24
TABELA 3.3. REKOMENDACJE DLA GMINY BRENNA 25
TABELA 4.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BUCZKOWICE 29
TABELA 4.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY BUCZKOWICE 30
TABELA 4.3. REKOMENDACJE DLA GMINY BUCZKOWICE 31
TABELA 5.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CHYBIE 35
TABELA 5.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CHYBIE 36
TABELA 5.3. REKOMENDACJE DLA GMINY CHYBIE 37
TABELA 6.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR MIASTA CIESZYN 41
TABELA 6.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR MIASTA CIESZYN 42
TABELA 6.3. REKOMENDACJE DLA MIASTA CIESZYNA 44
TABELA 7.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CZECHOWICE-DZIEDZICE 48
TABELA 7.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CZECHOWICE-DZIEDZICE 49
TABELA 7.3. REKOMENDACJE DLA GMINY CZECHOWICE-DZIEDZICE 50
TABELA 8.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CZERNICHÓW 54
TABELA 8.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY CZERNICHÓW 55
TABELA 8.3. REKOMENDACJE DLA GMINY CZERNICHÓW 56
TABELA 9.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY DĘBOWIEC 60
TABELA 9.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY DĘBOWIEC 61
TABELA 9.3. REKOMENDACJE DLA GMINY DĘBOWIEC 62
TABELA 10.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY GILOWICE 66
TABELA 10.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY GILOWICE 67
TABELA 10.3. REKOMENDACJE DLA GMINY GILOWICE 68
TABELA 11.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY GOLESZÓW 72
TABELA 11.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY GOLESZÓW 73
TABELA 11.3. REKOMENDACJE DLA GMINY GOLESZÓW 74
TABELA 12.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY HAŻLACH 78
TABELA 12.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY HAŻLACH 79
TABELA 12.3. REKOMENDACJE DLA GMINY HAŻLACH 80
TABELA 13.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ISTEBNA 84
TABELA 13.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ISTEBNA 85
TABELA 13.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ISTEBNA 86
TABELA 14.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JASIENICA 90
TABELA 14.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JASIENICA 91
TABELA 14.3. REKOMENDACJE DLA GMINY JASIENICA 92
TABELA 15.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JAWORZE 96
TABELA 15.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JAWORZE 97
TABELA 15.3. REKOMENDACJE DLA GMINY JAWORZE 98
TABELA 16.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JELEŚNIA 103
TABELA 16.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY JELEŚNIA 104
TABELA 16.3. REKOMENDACJE DLA GMINY JELEŚNIA 105
TABELA 17.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY KOSZARAWA 109
TABELA 17.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY KOSZARAWA 110

TABELA 17.3. REKOMENDACJE DLA GMINY KOSZARAWA 111
TABELA 18.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY KOZY 115
TABELA 18.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY KOZY 116
TABELA 18.3. REKOMENDACJE DLA GMINY KOZY 117
TABELA 19.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY LIPOWA 121
TABELA 19.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY LIPOWA 122
TABELA 19.3. REKOMENDACJE DLA GMINY LIPOWA 123
TABELA 20.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŁĘKAWICE 127
TABELA 20.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŁĘKAWICA 128
TABELA 20.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŁĘKAWICA 129
TABELA 21.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŁODYGOWICE 133
TABELA 21.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŁODYGOWICE 134
TABELA 21.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŁODYGOWICE 135
TABELA 22.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY MILÓWKA 140
TABELA 22.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY MILÓWKA 141
TABELA 22.3. REKOMENDACJE DLA GMINY MILÓWKA 142
TABELA 23.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY PORĄBKA 146
TABELA 23.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY PORĄBKA 147
TABELA 23.3. REKOMENDACJE DLA GMINY PORĄBKA 148
TABELA 24.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ 152
TABELA 24.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ 153
TABELA 24.3. REKOMENDACJE DLA GMINY RADZIECHOWY-WIEPRZ 154
TABELA 25.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY RAJCZA 158
TABELA 25.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY RAJCZA 159
TABELA 25.3. REKOMENDACJE DLA GMINY RAJCZA 160
TABELA 26.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY SKOCZÓW 164
TABELA 26.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY SKOCZÓW 165
TABELA 26.3. REKOMENDACJE DLA GMINY SKOCZÓW 166
TABELA 27.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE GMINĘ STRUMIEŃ 170
TABELA 27.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY STRUMIEŃ 171
TABELA 27.3. REKOMENDACJE DLA GMINY STRUMIEŃ 172
TABELA 28.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY SZCZYRK 176
TABELA 28.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY SZCZYRK 177
TABELA 28.3. REKOMENDACJE DLA GMINY SZCZYRK 178
TABELA 29.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŚLEMIEŃ 182
TABELA 29.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŚLEMIEŃ 183
TABELA 29.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŚLEMIEŃ 184
TABELA 30.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŚWINNA 188
TABELA 30.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŚWINNA 189
TABELA 30.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŚWINNA 190
TABELA 31.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE GMINĘ UJSOŁY 194
TABELA 31.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE GMINĘ UJSOŁY 195
TABELA 31.3. REKOMENDACJE DLA GMINY UJSOŁY 196
TABELA 32.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY USTROŃ 200
TABELA 32.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY USTROŃ 201
TABELA 32.3. REKOMENDACJE DLA GMINY USTROŃ 202
TABELA 33.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WĘGIERSKA GÓRKA 206
TABELA 33.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WĘGIERSKA GÓRKA 207
TABELA 33.3. REKOMENDACJE DLA GMINY WĘGIERSKA GÓRKA 208
TABELA 34.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WILAMOWICE 212
TABELA 34.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WILAMOWICE 213
TABELA 34.3. REKOMENDACJE DLA GMINY WILAMOWICE 214
TABELA 35.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WILKOWICE 218

TABELA 35.2.DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WILKOWICE 219
TABELA 35.3. REKOMENDACJE DLA GMINY WILKOWICE 220
TABELA 36.1. DANE STATYSTYCZNE 224
TABELA 36.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY WISŁA 225
TABELA 36.3. REKOMENDACJE DLA GMINY WISŁA 226
TABELA 37.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ZEBRZYDOWICE 231
TABELA 37.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ZEBRZYDOWICE 232
TABELA 37.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ZEBRZYDOWICE 233
TABELA 38.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŻYWIEC 237
TABELA 38.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR GMINY ŻYWIEC 238
TABELA 38.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŻYWIEC 240
TABELA 39.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU BIELSKIEGO 244
TABELA 39.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU BIELSKIEGO 245
TABELA 39.3. REKOMENDACJE Z PODZIAŁEM NA OBSZARY GMIN, CELE SZCZEGÓŁOWE ORAZ PAKIETY 249
TABELA 40.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU CIESZYŃSKIEGO 263
TABELA 40.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU CIESZYŃSKIEGO 264
TABELA 40.3. REKOMENDACJE Z PODZIAŁEM NA OBSZARY GMIN, CELE SZCZEGÓŁOWE ORAZ PAKIETY 270
TABELA 41.1. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU ŻYWIECKIEGO 280
TABELA 41.2. DANE STATYSTYCZNE OPISUJĄCE OBSZAR POWIATU ŻYWIECKIEGO 281
TABELA 41.3. REKOMENDACJE DLA GMINY ŻYWIEC 286

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 0.1 PODZIAŁ FUNKCJONALNY AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 9
RYSUNEK 1.1 GMINA BESTWINA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 10
RYSUNEK 2.1 MIASTO BIELSKO-BIAŁA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 16
RYSUNEK 3.1 GMINA BRENNA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 23
RYSUNEK 4.1 GMINA BUCZKOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 29
RYSUNEK 5.1 GMINA CHYBIE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 35
RYSUNEK 6.1 MIASTO CIESZYN NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 41
RYSUNEK 7.1 GMINA CZECHOWICE-DZIEDZICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 48
RYSUNEK 8.1 GMINA CZERNICHÓW NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 54
RYSUNEK 9.1 GMINA DĘBOWIEC NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 60
RYSUNEK 10.1 GMINA GILOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 66
RYSUNEK 11.1 GMINA GOLESZÓW NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 72
RYSUNEK 12.1 GMINA HAŻLACH NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 78
RYSUNEK 13.1 GMINA ISTEBNA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 84
RYSUNEK 14.1 GMINA JASIENICA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 90
RYSUNEK 15.1 GMINA JAWORZE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 96
RYSUNEK 16.1 GMINA JELEŚNIA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 103
RYSUNEK 17.1 GMINA KOSZARAWA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 109
RYSUNEK 18.1 GMINA KOZY NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 115
RYSUNEK 19.1 GMINA LIPOWA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 121
RYSUNEK 20.1 GMINA ŁĘKAWICA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 127
RYSUNEK 21.1 GMINA ŁODYGOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 133
RYSUNEK 22.1 GMINA MILÓWKA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 140
RYSUNEK 23.1 GMINA PORĄBKA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 146
RYSUNEK 24.1 GMINA RADZIECHOWY-WIEPRZ NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 152
RYSUNEK 25.1 GMINA RAJCZA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 158
RYSUNEK 26.1 GMINA SKOCZÓW NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 164
RYSUNEK 27.1 GMINA STRUMIEŃ NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 170
RYSUNEK 28.1 GMINA SZCZYRK NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 176
RYSUNEK 29.1 GMINA ŚLEMIEŃ NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 182
RYSUNEK 30.1 GMINA ŚWINNA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 188
RYSUNEK 31.1 GMINA UJSOŁY NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 194
RYSUNEK 32.1 GMINA USTROŃ NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 200
RYSUNEK 33.1 GMINA WĘGIERSKA GÓRKA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 206
RYSUNEK 34.1 GMINA WILAMOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 212
RYSUNEK 35.1 GMINA WILKOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 218
RYSUNEK 36.1 GMINA WISŁA NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 224
RYSUNEK 37.1 GMINA ZEBRZYDOWICE NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 231
RYSUNEK 38.1 GMINA ŻYWIEC NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 237
RYSUNEK 39.1 POWIAT BIELSKI NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 244
RYSUNEK 40.1 POWIAT CIESZYŃSKI NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 263
RYSUNEK 41.1 POWIAT ŻYWIECKI NA TLE AGLOMERACJI BESKIDZKIEJ 280